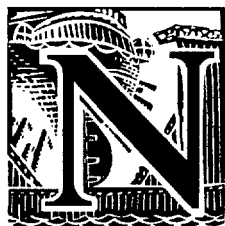




HISTORIAS DE LA MAR

URANIA, ENCARNITA, JAVIER QUIROGA Y GIRALDA, CUATRO GENEROSAS DONACIONES DE BUQUES A LA ARMADA



O es de extrañar que la simpatía y el conocimiento de la necesidad de que siempre ha adolecido nuestra flota haya hecho que algunas ilustres personalidades, así como amplios y diferentes sectores de la sociedad, hayan regalado o sufragado, en un desinteresado gesto, algún tipo de unidad a nuestra Armada.

Cierto es que, por lo general, estos buques han tenido un escaso valor militar, ya que, por ejemplo, las donaciones realizadas por particulares no pasaban de ser pequeñas embarcaciones de muy restringida utilidad naval, pero tampoco sería justo negar el hecho de que, a pesar de sus limitaciones, cumplieron a la perfección las labores de formación, investigación o patrulla que se les asignaron.

A lo largo de este siglo que termina, sólo cuatro buques han tenido este origen (1), el patrullero *Javier Quiroga* y los yates *Encarnita*, *Giralda* y el

(1) El último intento frustrado de sufragar un buque por medio de la suscripción popular fue cuando, a raíz de la pérdida del *España* en el cabo de Tres Forcas, se recaudaron fondos para reemplazar lo mas rápidamente el buque, pero los acorazados ya por aquella época estaban

Urania, este último, si bien procede de finales del siglo pasado, he creído oportuno incluirlo, al desarrollar casi toda su vida activa en éste.

Los antecedentes

La donación de buques, que a finales del siglo pasado no era nada novedoso, más bien todo lo contrario, acabó siendo bastante común, entre otras razones por la alta sensibilidad de la sociedad de entonces con todo lo relacionado con lo naval y militar.

Este interés se tradujo en el desarrollo y promoción de varias suscripciones populares que dieron como fruto la realización de una serie de buques que, aunque sea de una manera breve, conviene recordar:

En 1885 el arzobispo de Manila, don Pedro Payo, con la ayuda de las comunidades religiosas del archipiélago, costearon para la Marina el cañonero *Filipinas*. Lograron recaudar un total de 110.000 pesos, cantidad que superaba ampliamente el precio de su construcción. En el astillero de Koullon fue construido por la compañía Hong Kong and Whampoa Docks, botándose un 5 de febrero de 1887; sus dimensiones eran de 53,34 metros de eslora por 7,17 de manga y 3,10 de puntal; desplazaba 550 toneladas y desarrollaba una potencia de 650 CV que le daban un andar de poco más de 11 nudos. Efímero fue su paso por la Armada, ya que la poca estabilidad del buque determinó su venta en 1891 a la Marina de guerra de Siam, donde prestó dilatados servicios, siendo rebautizado con el nombre de *Mahut Rajakumar*.

Por Real Orden de 15 de julio de 1886 se autorizaba la construcción de el torpedero *Habana*, sufragado por el Casino Español de esta ciudad. Construido por la firma Thornycroft en Chiswick, fue botado un año después. Desplazaba 60 toneladas, desarrollando una velocidad máxima de 21 nudos. La dotación la componían 18 hombres y estaba armado con dos tubos lanzatorpedos y dos ametralladoras de 25 mm.

Continuamos nuestro repaso con un torpedero costeadado, casi en su totalidad, por el Centro del Ejército Español y que llevó en su honor su mismo nombre, *Ejército*. Construido por Otero y Gil en su astillero de La Graña, fue botado el 20 noviembre de 1887, entrando en servicio el 23 de marzo del siguiente año. Con 60 toneladas de desplazamiento, armaba dos tubos lanzatorpedos y dos ametralladoras; su velocidad llegaba a alcanzar los 19 nudos. El buque no resultó muy logrado a pesar de la medalla de plata que como premio recibió en la Exposición Universal de Barcelona el 2 de diciembre de 1888.

en declive, eran demasiado caros y de tecnología desfasada, se decidió entonces, con buen criterio, destinar lo recaudado a edificar la Escuela Naval de Marín.

Al siguiente año, la colonia española de México costeó el cañonero *Nueva España* (ex *Veloz*). Botado el 8 de noviembre de 1889, su coste ascendió a 337.000 pesos; sus dimensiones eran de 58 metros de eslora, 7 de manga, 4,22 de puntal con 3,63 metros de calado. Con 18 nudos de velocidad, su autonomía a régimen económico alcanzaba las 2.700 millas. Su dotación la componían 91 hombres.

En 1891 la comunidad de Filipinas se hace cargo de los gastos de un segundo cañonero, también denominado *Filipinas*. Se confía su construcción a una firma española, debido a la nefasta experiencia anterior; a tal efecto se contrataron los trabajos a la firma Noriega, sita en el astillero Vea Murgia de Cádiz. Si bien el buque fue mejor que su antecesor, tampoco su acabado fue del todo satisfactorio, ya que adoleció de continuos problemas en sus calderas. Botado en ese mismo año, sus dimensiones eran de 71 metros de eslora, 8,25 de manga, 4,20 de puntal con 2,45 metros de calado, desplazando 750 tm. Dos máquinas de doble expansión le daban una potencia de 2.500 caballos que lograban desarrollar una velocidad de 20 nudos. La autonomía del mismo alcanzaba a régimen económico las 2.500 millas y su armamento era: dos Hontoria de 120 mm, cuatro Nordenfelt de 42 mm y dos tubos lanzatorpedos. La dotación se completaba con 110 hombres. Una vez consumado nuestro desastre naval en Cuba, acabó siendo vendido a Venezuela, donde tomó el nuevo nombre de *Zamora*.

Otra colonia española, esta vez la residente en Nueva York, regala en 1895 el yate *Dart*, que se transformó en el cañonero *Delgado Parejo*. Sus modestas dimensiones eran de 30 metros de eslora por 5,19 de manga, 3,05 de puntal y 1,83 metros de calado. Iba armado con un cañón de 37 mm y un Nordenfelt de 57 mm, desplazando 85 toneladas.

El 2 de julio de 1896 se contrató a la casa Forrest de Glasgow un cañonero al que se le asignó en un primer momento el nombre de *Fulminante*, nombre que fue cambiado el 11 de aquel mismo mes por el de *El dependiente*, tras la iniciativa de don Segundo García Tuñón, presidente de la Asociación de Representantes del Comercio de La Habana que, actuando en su nombre, solicitó costear íntegramente el buque.

El mismo comercio de La Habana meses antes protagonizó la más prolija de todas, en cuanto a número. Gracias a los 25.000 pesos recaudados, se financió el pago de las lanchas cañoneras de origen americano *General Tacon*, *Santocildes*, *General Beranger*, *Relámpago*, *Dardo*, *Esperanza*, *Intrepide* y *Mensajera*.

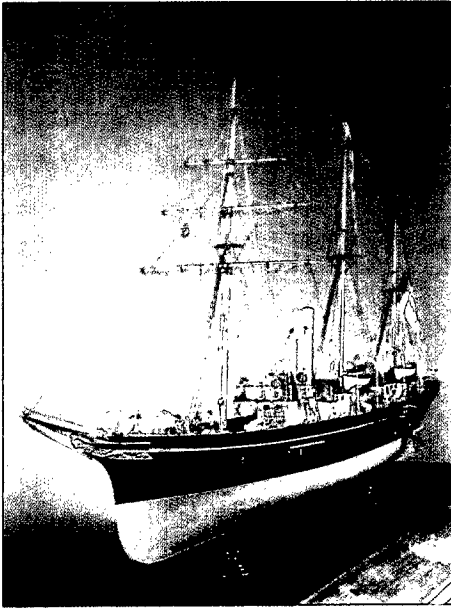
Finalizamos con los cruceros *Río de la Plata* y *Extremadura*, botados el 17 de septiembre de 1898 y 29 de abril de 1900, respectivamente. Fueron posibles gracias a las colonias españolas en Argentina y Uruguay, el primero, y la de México, el segundo. Huelga todo detalle técnico al ser buques muy conocidos por todos.

A título particular reseñamos también las donaciones efectuadas por don Antinógenes Menéndez, armador hispano-cubano que regaló en 1895 la

lancha cañonera construida en Brooklyn de 65 toneladas *Guardián* (ex *Ateca*); la entrega tres años más tarde, por parte de don Rafael de Arazona, de un vapor de 19 metros de eslora, 10 nudos de velocidad y 21 toneladas de desplazamiento, que llevó en su honor su mismo nombre, y, por último, la del conde de la Mortera, que costó la lancha cañonera *Valiente*.

Hasta tal punto llegó a ponerse de moda la donación de buques a la Armada que se difundió la noticia de la intención de los representantes de la colonia española en México de costear íntegramente toda una escuadra con la ayuda de los compatriotas residentes por todo el continente americano, especificando en un cálculo aproximado la cantidad que cada persona tendría que aportar para aquel fin. Evidentemente la bien intencionada propuesta nunca llegó a convertirse en realidad, pero quizá nos sirva para entender la magnitud del ahora anacrónico fenómeno (3).

Una vez hecha esta breve y seguramente incompleta introducción, pasemos a desarrollar, sin más preámbulos, las circunstancias por las cuales llegaron a nuestra Marina los buques objeto de nuestro trabajo.



El *Urania*. (Museo Naval).

del año siguiente se le asigna la numeral 46 y el distintivo GSPB, quedando asignado al servicio hidrográfico para relevar el 18 de marzo al vapor *Vulcano*, con demasiados años ya de servicio.

El *Urania*

El oficial retirado del Cuerpo General don Francisco Recour Sola, sobrino político del marqués de Campo por su segunda esposa, donó el 24 de diciembre de 1896 su yate de recreo llamado *Urania*. Construido un año antes en Inglaterra, desplazaba 1.000 toneladas, su casco era de acero, tenía tres palos y era capaz de alcanzar con sus dos hélices la velocidad de 12 nudos. Sus dimensiones eran de 60 metros de eslora por 8,5 de manga, se le armó con dos cañones Nordenfelt de 57 mm y dos ametralladoras; la dotación la componían un total de 52 hombres. A partir del día 8 de enero

(3) Más detalles de la propuesta las aporta don Rafael González Echegaray en su artículo *Nonatos del 98*, publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA de diciembre de 1977.

A principios de siglo pasó a desempeñar las funciones propias de yate real, para más tarde, en 1904, proseguir con sus trabajos hidrográficos por el mar Cantábrico y las rías gallegas, hasta que en 1908 se decidió transformarlo en escuela flotante de futuros oficiales hidrográficos, una vez creada la especialidad por Real Orden de 28 de julio de ese mismo año.

En 1924 otra, la Real Orden Telegráfica, de 27 de diciembre de 1924 (4), ordena su baja a partir del 1 de enero del siguiente año, permaneciendo desde ese momento amarrado en La Carraca hasta que, en 1930, la sociedad Gasco y Roig de Bilbao lo compró en pública subasta, para un año más tarde proceder a su desguace.

Encarnita

La Real Orden de 29 de abril de 1915 acepta el ofrecimiento que el marqués de Cubas y Fontalba hace de un pequeño balandro a motor de su propiedad, llamado *Encarnita* (5), y dispone que sea utilizado como buques-escuela para las prácticas de los alumnos de la Escuela Naval, por aquel entonces establecida en San Fernando.

Una vez efectuada su entrega en Bilbao, fue remolcado por el cañonero *Marqués de Molins* hasta Ferrol, para unos meses más tarde, concretamente el 3 de septiembre de ese mismo año, zarpar con rumbo a Cádiz bajo el mando del alférez de navío don Pedro Lapique que, encontrándose embarcado en el *Alfonso XIII*, se prestó voluntariamente para este cometido llevándose también consigo a un maestre y nueve marineros de la dotación del acorazado. Tras una azarosa travesía arribaron finalmente en el arsenal de La Carraca, el 25 del mismo mes.

Fue pasando el tiempo para el barquito que, promoción tras promoción y con el paso de los años, acabaría por deteriorarse seriamente, tanto fue así que al disponerse su cambio de destino a Ferrol, donde llegó en abril de 1919, la Jefatura de la Dirección de Instrucción de la base pidió un crédito extraordinario por un importe de 5.000 pesetas para su urgente reparación (6), reparación ésta que nunca llegó, acabando el yate arrumbado e inútil para el servicio, esperando el que parecía su inevitable final. Pero el destino, siempre caprichoso, le quiso alargar la vida todavía un poco más, y el 24 de enero de 1927 el capitán general del departamento, a propuesta del jefe de la Base Naval de Ríos, dispuso la cesión del mismo al Club Náutico de Vigo junto con los también yates *Queen X*, *Zubiria* y *Sirius*, con el propósito de fomentar el

(4) Publicada en el Diario Oficial del Ministerio de Marina, núm. 293, de 31 de diciembre de 1924.

(5) A. A. B.; legs. núms. 1176 y 7147.

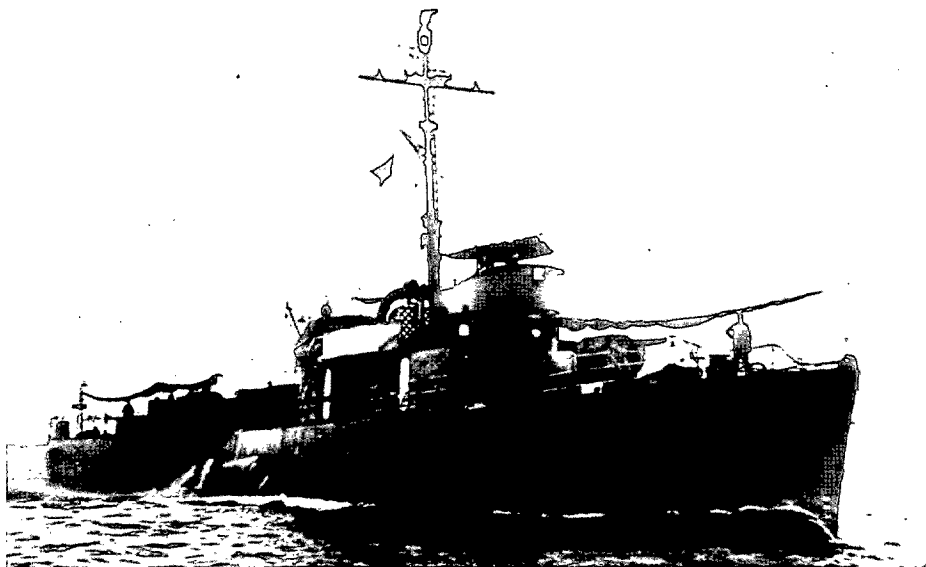
(6) Carta núm. 585 de 1 de mayo.

deporte marítimo y la creación de asociaciones náuticas tan escasas en la España de aquel entonces.

Javier Quiroga

Construido en 1942 (7) por los astilleros estadounidenses de Luders Marine Construction CO de Stanford, originariamente fue concebido para engrosar la muy numerosa lista de unidades de escoltas costeros de que disponía la Armada de los Estados Unidos (8) en la segunda guerra mundial; una vez finalizada ésta, fue vendido y transformado en yate de recreo matriculado en Panamá y denominado *Blue Yarrow*.

El financiero español José Luis Aznar y Zavala adquirió el buque y, en 1952, decidió ofrecerlo a la Armada por cuatro millones y medio de pesetas, cantidad irrisoria cuando el valor de una unidad de esas características en aquel momento superaba ampliamente los treinta millones; pero la penuria económica que atravesaba nuestra Marina obligó a rechazar oficialmente la oferta en febrero de 1953. Don José Luis falleció poco tiempo después y



Javier Quiroga. (Colección J. Álvarez Laita).

(7) El 11 de agosto de 1942 fue arbolada su quilla, para ser botado el 12 de marzo del año siguiente.

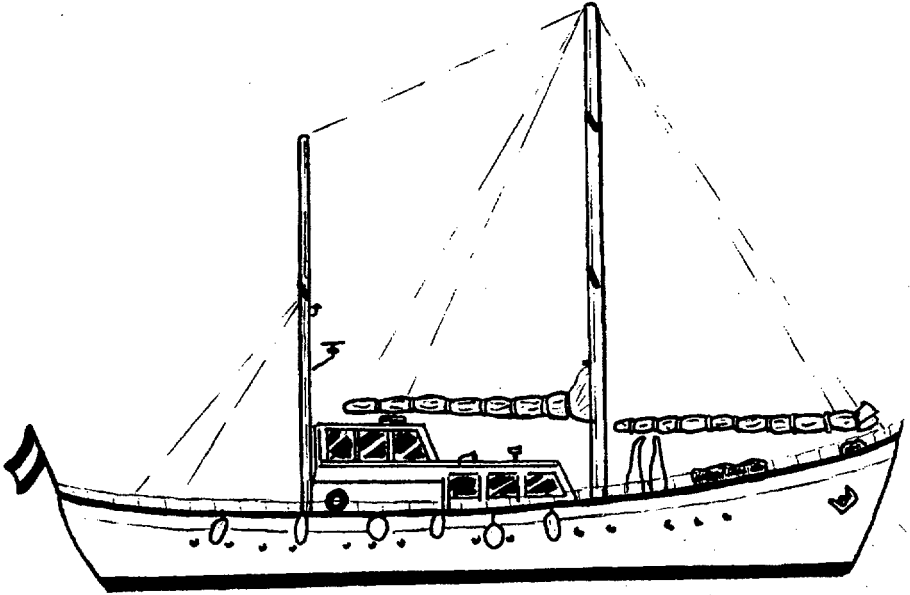
(8) Su alta oficial en la Marina norteamericana se produjo el 16 de agosto de 1943.

fueron sus hijos, actuando en nombre de su madre, doña Encarnación Costa y Acha, quienes el 3 de noviembre de 1954 entregaron en un lucido acto en el puerto de Bilbao el buque a la Armada, cumpliendo, suponemos, uno de los últimos deseos de su familiar (9).

Permaneció basado en el puerto de Barcelona, donde desempeñó las labores de patrullero hasta el 10 de mayo de 1970 (10) fecha de su baja oficial.

Giralda

En 1993 S. M. el Rey Don Juan Carlos decidió entregar este pequeño yate a la Armada, siendo hasta la fecha la última generosa aportación recibida por nuestra Marina. Construido en 1958 en Inglaterra, el barco es un velero aparejado de queche con dos motores de 114 CV cada uno, que le dan una velocidad máxima de 10 nudos. Sus dimensiones son de 22,8 metros de eslora por 5,72 de manga, desplazando 81 toneladas.



El *Giralda*. (Autor: P. Navarro Taravilla).

(9) Recordemos que el buque había sido aceptado por la Marina unos días antes, por la O. M. de 25 de septiembre de 1954, causando alta oficial un día después.

(10) Para el conocimiento en profundidad de las características técnicas de este buque, sugiero la lectura del libro *Buques de la Armada Española, la ayuda americana y el programa de modernización*, escrito por el prestigioso investigador naval don Juan Luis Coello Lillo.

Compañero de singladuras en vida de S. A. R. el almirante don Juan de Borbón, hace que este buque soporte una gran carga sentimental y un entrañable simbolismo.

A primera hora de la mañana del 23 de agosto fue entregado oficialmente en la estación naval de Puerto Pi a la Armada, causando alta oficial tres días después con la numeral A75, llegando el 10 de septiembre siguiente a Marín, donde desde entonces presta servicio para las prácticas de la Escuela de Guardias Marinas.

Seguramente al lector le quede cierto sabor amargo al comprobar la escasez de este tipo de gestos altruistas a lo largo de este último siglo, pero no nos engañemos; es directamente proporcional al interés del público en general por los temas navales, que eufemísticamente podríamos calificar de escaso.

Esta humilde y personalísima reflexión, puede que equivocada, me hace todavía estar más, si cabe, orgulloso y admirado por la voluntad de aquéllos que tuvieron tan noble iniciativa.

Alejandro ANCA ALAMILLO
Documentalista

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA Y ELÍAS: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*. Editorial San Martín.
- COELLO Y LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada Española, la ayuda americana y el programa de modernización*. Ediciones Aldaba.
- DE BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando F.: *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX. 1868-1898*. Ministerio de Defensa, 1995.
- DE BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando F.: *Vicisitudes de una Política Naval*. Editorial San Martín, 1978.
- INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL. *El resurgir de la Armada: Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*. Servicio de Publicaciones de la Armada, 1994.
- VV. AA.: *El buque de la Armada Española*. Silex, 1981.
- REVISTA GENERAL DE MARINA: 1887 diciembre, pág. 778 y ss.; 1948 agosto, pág. 152; 1954 diciembre, págs. 837 y 838; 1977 diciembre, págs. 623 y 624; 1993 octubre, pág. 352; 1993 noviembre, págs. 465-466; 1994 agosto-septiembre, pág. 274; 1997 enero, págs. 72 y 73.
- CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL: *Ferrol en la estrategia marítima del siglo XIX*, 1996, núm. 29.
- Diario «ABC».
- Estados Generales de la Armada de los años 1887, 1895, 1896 y 1901*.
- Diario Oficial del Ministerio de Marina*.
- Lista Oficial de Buques de la Armada (1995)*.
- Janes's Fighting Ships*.
- Archivo Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués.
- Ministerio de Justicia, Archivo Central.
- Biblioteca Nacional.