

EL AVISO TORPEDERO *FILIPINAS* O EL MALOGRADO DEBUT DE UN ASTILLERO

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

Introducción



A ambiciosa Ley de Escuadra de 12 de enero de 1887, del ministro Rodríguez de Arias, posibilitó la construcción de nuevas unidades en distintos arsenales de la Armada y astilleros privados. Las expectativas creadas en Cádiz para adjudicarse los contratos más productivos no fructificaron. Ni la Exposición Marítima Internacional —celebrada en el verano de 1887 para tratar de implicar en la industria naval tanto al capital de la ciudad como al foráneo— ni la activa movilización de los diputados gaditanos en Madrid impidieron que el grueso de las construcciones, los cruceros, lo realizara el consorcio anglovasco de Martínez Rivas-Palmers. Al recién creado astillero de Veá-Murguía de Cádiz se le otorgó la construcción del crucero *Carlos V* y otras unidades menores, entre ellas el torpedero *Filipinas*, del que nos vamos a ocupar.

Desde el inicio de la construcción de este buque comenzaron a detectarse las carencias de la factoría para cumplir con éxito la obra encargada, que en principio se calificaba como fácil de realizar y carente de complicaciones dado su escaso porte. Cuatro años invertidos en la construcción del *Filipinas* y los seis necesarios para la entrega del crucero

Carlos V evidenciaron que la política comercial y tecnológica adoptada por el astillero no era la correcta si aspiraba a tener futuro y ponerse al nivel de otros astilleros nacionales que competían por cumplir sus compromisos. El paso del

TEMAS GENERALES

tiempo generó la adaptación necesaria y la eficacia requerida, y el soporte económico conseguido permitió disponer de la infraestructura técnica exigida para su desarrollo futuro.

El aviso torpedero *Filipinas*

El contrato de construcción del *Filipinas* fue firmado en Madrid el 17 de enero de 1891. El precio inicial fue de 1.824.000 pesetas, aunque a la finalización de la obra el coste se elevó hasta 2.307.660 pesetas. En el proyecto y diseño de los planos del buque intervinieron Miguel Rechea Hernández y Nicolás Fuster Romero; sería un buque de acero con 750 t de desplazamiento, una eslora de 71 m y una manga de 8,25 m. Dos máquinas verticales de triple expansión con 2.500 caballos imprimirían al buque una velocidad de 20 nudos; la autonomía prevista a 10 nudos sería de 2.500 millas; dispondría de cuatro calderas tipo locomotora y un aparejo de 220 metros cuadrados. En cuanto al armamento, montaría dos piezas de 12 cm, cuatro de 42 mm Hontoria, dos ametralladoras de 11 mm y cuatro tubos lanzatorpedos Vickers. Ochenta y siete tripulantes compondrían la dotación del torpedero, con un teniente de navío de primera clase como comandante.

La puesta de la quilla en la grada número 3 se realizó el 6 de noviembre de 1891, y la botadura del casco el 24 de julio de 1892, onomástica de S. M. la Reina. En la tribuna de autoridades se había instalado un altar perteneciente a la catedral gaditana que databa del siglo XVIII. Estaban presentes el capitán general del Departamento, gobernadores civil y militar, presidente de la Audiencia y otras autoridades. A las dos de la tarde, el obispo de la diócesis, de pontifical, bendijo el buque, cortando la amarra simbólica con unas tijeras



Botadura del *Filipinas*. *La Ilustración Española*, 8 agosto 1892.

de plata la madre del señor Vea-Murguía. Dirigió las operaciones de la botadura el ingeniero jefe de la Armada Cayo Puga y Mañach. Finalizado el acto se sirvió un *lunch* a los invitados y hubo elocuentes brindis por la prosperidad del astillero, de Cádiz y de la Marina; el más celebrado fue el pronunciado por el señor Auñón, teniente de navío y diputado a Cortes.

Pero todas estas festivas celebraciones tendrían pronto su contrapunto; la Armada y la empresa constructora —primero Vea-Murguía y posteriormente Vea-Murguía Noriega y Cía.— iniciaron una serie de confrontaciones por no ajustarse la construcción de la unidad a las características especificadas en el contrato, lo que repercutió en el resultado final de la construcción: un buque incapaz de navegar, que encadenaba averías y que necesitaba remolque para llegar a su destino, a pesar de que había excedido en casi tres años la fecha prevista de su entrega.

En agosto de 1892, la Marina ofreció a los astilleros los dos cañones de 12 cm que montaría el buque; suponía acelerar su entrega al eliminar la demora que conllevaría la construcción del citado armamento. Durante 1893 la Comisión Técnica del Ministerio de Marina solicitó algunas modificaciones que fueron resueltas. El 20 de abril se realizaron en aguas de Cádiz las pruebas de artillería del buque, operaciones que resultaron satisfactorias, dirigidas por el condestable de la Comisión Inspectoral del astillero, que asistió en pleno a estas pruebas y emitió el preceptivo certificado. Tres días después, el *Filipinas*, remolcado por los vapores *Matagorda* y *Nuestra Señora del Rosario*, salió para Sevilla al objeto de montar las máquinas y calderas; viajaban la comisión del Gobierno y los señores Vea-Murguía y Moyano. Sin embargo, el buque tuvo que regresar a Cádiz porque se decidió efectuar unas modificaciones en la arboladura. En octubre de ese año, Pedro Lizaur fue nombrado comandante del torpedero. En enero de 1894 volvió a Sevilla, en donde ya estaba preparada la maquinaria, permaneciendo en ese puerto hasta el 18 de febrero en que regresó a Cádiz. Nuevamente en marzo retornó a la capital hispalense, en donde le montaron todos los elementos principales de propulsión, así como los auxiliares.

A principios de septiembre se iniciaban en aguas de Cádiz las pruebas oficiales de navegación, previéndose que si eran satisfactorias el buque saldría para Cartagena el día 26; el informe aportado señalaba que había alcanzado con mar gruesa una velocidad de 18 nudos, apuntando que podría superar los 21 nudos con tiro forzado. A pesar de estas halagüeñas perspectivas, la opinión pública ya empezaba a desconfiar de las informaciones calificadas de oficiales. Así, *El Siglo Futuro* de 14 de septiembre 1894, tras reseñar el resultado de las pruebas, apostillaba: «Allá veremos cuando llegue la demostración práctica».

El 31 de octubre, el capitán general interino del Departamento había suspendido nuevas pruebas particulares del *Filipinas* que habían de realizarse al día siguiente. El motivo era que no se hallaba reconocida oficialmente la

nueva sociedad que sustituía a Vea-Murguía. La compañía, recién constituida, alegaba que eran pruebas particulares y no podían prohibirse; sin embargo, el comandante del puerto no autorizó la salida del buque, lo que motivó una enérgica protesta del astillero. Desde el 7 de octubre de 1894 Veá-Murguía Hermanos se había transformado en Veá-Murguía Noriega y Cía., pero en el momento de ocurrir los hechos que relatamos aún no se había tramitado la escritura del cambio de la sociedad. Lo anacrónico de la situación era que con anterioridad ya se había efectuado una prueba particular cuando el astillero estaba en la misma situación jurídica que la actual. Una cláusula del contrato de construcción del buque estipulaba que no era necesario solicitar permiso para efectuar pruebas particulares, sino solamente poner en conocimiento de la Comisión y del Gobierno la necesidad de realizar las pruebas. Por este motivo la factoría se eximía de responsabilidad por la demora que pudiera derivarse en la entrega del buque. El 1 de noviembre nuevamente le fue negado a los astilleros el permiso para efectuar las pruebas, no permitiendo el comandante del puerto que accediera al buque un notario que levantara acta de la situación creada. La prensa ya estaba al corriente de los hechos y *La Correspondencia de España* comentaba: «Urge que el ministro de Marina resuelva, pues la sociedad ha declinado la responsabilidad de los perjuicios que irroga la prohibición de las pruebas».

El 19 de noviembre el *Filipinas* realizó unas pruebas preliminares de velocidad, alcanzando los 17 nudos, lo que se consideró un éxito y motivo para comunicar al ministro el resultado; el día 24 efectuó, con una comisión a bordo, unas pruebas oficiales para juzgar el estado de la máquina, logrando una velocidad de 15 nudos. El 14 de diciembre el torpedero salía de Cádiz para realizar las pruebas oficiales de velocidad a tiro natural. La comisión oficial, presidida por el comandante general del Departamento, estaba integrada por cuatro ingenieros navales, el comandante del puerto, además de otros jefes y oficiales. El buque corrió tres veces una base de tres millas, para después navegar durante seis horas hasta la costa de Portugal; el viaje de regreso se hizo con viento de proa y mar tendida. Al llegar a las proximidades de Cádiz se volvió a correr tres veces la base ya citada, alcanzando un promedio de velocidad de 18,7 nudos, lo que satisfizo a la comisión al superar la velocidad exigida en el contrato. Ante este resultado se barajó la posibilidad de no efectuar las pruebas de tiro forzado, pero las exigencias del contrato y las críticas de la prensa, que esperaba impaciente el comportamiento del buque en esa situación, obligaron a realizarlas pasados unos días.

A las 0930 de la mañana del día 18 el *Filipinas* salía de Cádiz para efectuar nuevas pruebas oficiales de velocidad, que debían ser a tiro forzado, estando programado efectuar la prueba de consumo de carbón de ocho horas de duración. Al llegar a la altura de Rota y aumentar el régimen de máquina se rompió un tubo de alimentación de las calderas, no pudiéndose reparar. En la segunda corrida se rasgó un tubo de un indicador, y en la tercera se agrietó el

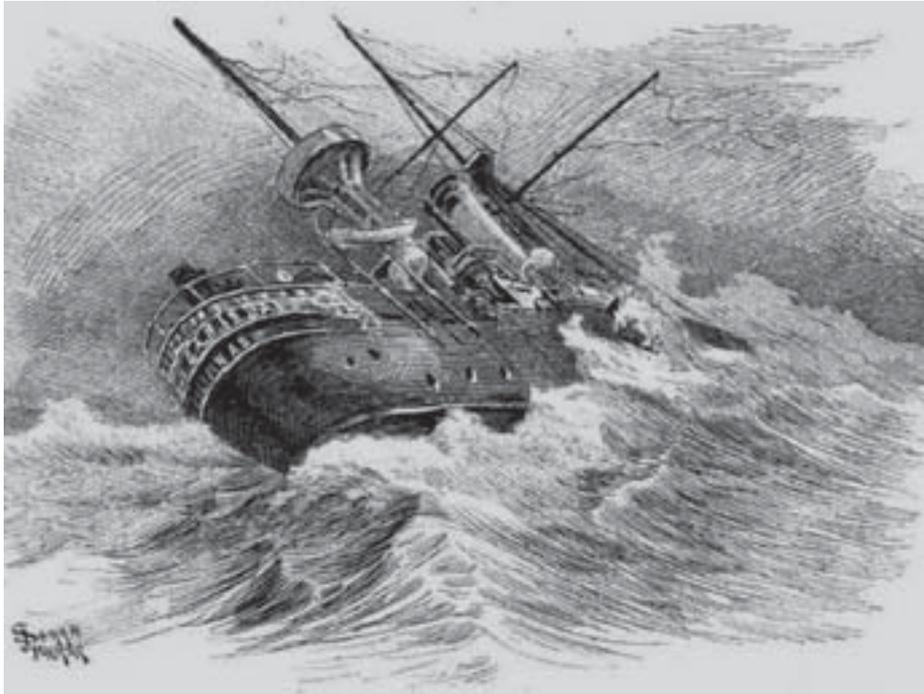
tubo principal de alimentación de estribor, optándose por continuar las pruebas con la máquina moderada, para posteriormente suspender las pruebas ante las incidencias acontecidas; se había estado navegando a 240/245 rpm. A las cuatro de la tarde el buque fondeaba próximo al astillero, opinando los ingenieros integrantes de la comisión que no se debían repetir las pruebas forzando la máquina, a pesar de que los constructores insistían en que no habría problemas, pero admitiendo que se produciría un desgaste del material. Los resultados se comunicaron al ministro a quien preguntaron si debían repetirse las pruebas. El 2 de enero de 1895, al amanecer, salía el *Filipinas* para hacer pruebas de consumo de carbón en la bahía de Cádiz; la comisión receptora de Marina estaba presidida por Manterola, y la inspectora del astillero por Dueñas. Arrumbó hacia Portugal, procediendo durante la travesía a pesar el carbón antes de introducirlo en los hornos, calculándose el consumo por caballo y por hora. La autonomía calculada alcanzó las 3.520 millas navegando a 11 nudos, velocidad que se había mantenido durante la prueba, a pesar de que el contrato solo exigía 10 nudos. La capacidad total de las carboneras era de 122 toneladas. El 28 de enero se volvieron a realizar las pruebas a tiro forzado del torpedero que, a juicio de los técnicos, resultaron satisfactorias. Se probó solo el desarrollo, no la velocidad, cumplimentando las órdenes que al respecto había cursado el ministro de Marina para que los equipos del buque no sufrieran averías. El desarrollo fue de 3.720 caballos, 220 más de lo exigido, con lo que el buque alcanzó los 20 nudos, dando la comisión receptora por finalizadas las pruebas.

A pesar de que el astillero no había recibido la orden de alistar el buque para zarpar hacia Cuba, la esperaba, porque era conocido el deseo del Gobierno de enviar buques a las aguas de aquella isla. Un periódico militar comentaba: «Este envío de buques se debe a reclamaciones del capitán general, que se queja de no tener allí barcos capaces de ejercer en las costas la activa vigilancia que allí es de rigor para prevenir cualquier desembarco de armas... el ministro de Marina había pensado, como ya sabemos, hacer construir una escuadrilla de torpederos a los que se confiaría esta misión; pero la escuadrilla no se hace, y la necesidad subsiste. En vista de eso, el Gobierno ha acordado enviar los buques de que aquí podía disponer».

El 20 de febrero la comisión receptora de Marina iniciaba las operaciones preliminares para la entrega del *Filipinas*; para ello, los generales Reguera, Manterola y Seoane, así como el comisario general y varios jefes y oficiales, se personaron en el astillero para inspeccionar los cargos, que fueron aceptados como inmejorables. Tras las pruebas de cabrestantes, torpederos, bombas de presión de aire y luz eléctrica, el buque fue trasladado al arsenal de La Carraca en donde embarcaría la dotación. El 2 de marzo varios corresponsales de prensa se hacían eco de la noticia sobre la artillería del torpedero. Afirmaban que el buque estaba prácticamente listo, pero que no podría entrar en servicio debido a que el Gobierno carecía de proyectiles para los cañones del

12 que se le habían montado. Irónicamente apostillaban: «Si se le trata de cambiar la artillería, la operación será muy larga... y si se aguardan los resultados de la información parlamentaria, no decimos nada». La comisión receptora del buque había acordado consultar al ministro de Marina si se aceptaba el *Filipinas* sin la munición necesaria. El buque fue admitido por la Armada con carácter provisional el 9 de abril de 1895; tuvieron que transcurrir 41 meses desde la puesta de quilla, cuando el plazo inicial era de 20 meses.

El 31 de mayo de 1895, a las 1530 horas, el aviso torpedero *Filipinas* se hacía a la mar con destino a Canarias y Cuba. El 3 de junio arribaba a Las Palmas de Gran Canaria. Tras su salida de la capital grancanaria, rumbo a Cuba, el buque tuvo que entrar de arribada en San Vicente de Cabo Verde; así lo confirmaba el 19 de junio un diario de la mañana que insertaba un despacho de Cádiz que decía textualmente: «Me dicen que el capitán general del Departamento ha recibido un cablegrama de Canarias anunciándole que el torpedero *Filipinas*, que se dirigía a Cuba, ha tenido que entrar de arribada en Cabo Verde por haber sufrido averías en las máquinas y en las calderas. La tripulación sin novedad. Las averías tardarían más de quince días en repararlas». El 21 de junio salió el *Filipinas*, en precario, rumbo a La Martinica; *La Ilustración Ibérica* relataba las vicisitudes sufridas por el buque desde su salida. Comentaba que desde que salió de Cádiz solo pudo conseguir ocho nudos de velocidad, consumiendo 15 toneladas de carbón por singladura. Por ello, al no disponer las carboneras del buque de capacidad suficiente para realizar el viaje, más la provisión estimada de respeto, fue necesario estibar en cubierta 70 toneladas, lo que conllevó una alteración de las condiciones de estabilidad del torpedero que podía ponerlo en situación comprometida. Un corresponsal de *El Liberal* puntualizaba que cuando el buque salió de San Vicente lo hizo «casi metido bajo el agua», teniendo en la segunda singladura que encender y apagar en repetidas ocasiones las calderas por averías en los tubos. El día 24 por rotura de un tubo de alimentación se retiraron los fuegos y se vaciaron las calderas, con lo que el *Filipinas* «quedó abollado, atravesado y sin gobierno, recibiendo la mar de través y sin aparejo con que poder aproar, y menos aún que le permitiera continuar el viaje». En esta situación permaneció durante catorce o dieciséis horas, en las que el buque estuvo en trance de naufragar, mientras se trabajaba para restablecer la propulsión y poder entrar de arribada en algún puerto o conseguir remolque de otro buque; todo ello con las bodegas inundadas, escorado, y con el peligro de que el agua pudiera llegar hasta los hornos. Tras conseguir poner en servicio una bomba, pudo achicar sesenta toneladas de agua en diez horas, con lo que el buque pudo avanzar lentamente y entrar de arribada en San Vicente de Cabo Verde. El Ministerio de Marina afirmaba que eran problemas sin importancia, no achacables al astillero constructor. Sin embargo, se especulaba con la posibilidad de que fuera remolcado a Cádiz por el *Isabel II*, el *Isla de Luzón* o el *Alfonso XII*, aunque solo este último estaba disponible. Nuevamente la prensa arremetía por la situación del



El aviso torpedero *Filipinas* en su viaje de regreso a San Vicente de Cabo Verde. *La Ilustración Ibérica*, 3 agosto 1895.

torpedero; *El Correo Militar* en su edición del 10 de julio reseñaba: «¡Estamos bien! Nuestros buques salen caros, se tarda mucho en construirlos y en cuanto salen a la mar se estropean. Y lo que es peor, a nadie ni por nadie se exige la responsabilidad de tales cosas». El general Berenguer envió una comisión que, a la vez que evaluó la gravedad de las averías, redactó un informe de los hechos, que serviría de base para depurar responsabilidades y tomar medidas contra los culpables del desaguisado.

El 5 de agosto salía el torpedero de San Vicente de Cabo Verde rumbo a las islas Canarias, en donde esperaba órdenes del ministro de Marina. A mediados de agosto, en el buque correo de Canarias *Hespérides* embarcaban el ingeniero Nicolás Fuster, el maquinista José Martínez, el maestro de taller de maquinaria y el maestro de calderería Manuel Gil para reconocer al *Filipinas*, que se encontraba en Las Palmas. De resultados de la inspección, las comisiones de los astilleros y del arsenal de La Carraca informaron al ministro de Marina que los tubos de las calderas reunían buenas condiciones y solamente 18 de los 300 que tenía el buque habían sufrido desperfectos. Con el malestar provo-

TEMAS GENERALES

cado por las incidencias que sufría el buque y las consiguientes arribadas, todas las autoridades implicadas resaltaban que en el expediente de recepción del *Filipinas* no constaba ningún voto particular, ni por el general Manterola ni por ninguno de los vocales que componían la comisión inspectora, habiendo sido unánime el pronunciamiento favorable sobre el estado del buque al verificarse todas las pruebas que requería el pliego de condiciones. A finales de agosto, el general Berenguer ordenaba que las reparaciones que necesitaba el buque se verificaran en Las Palmas. Respecto a los tubos de las calderas a reponer ya se habían solicitado urgentemente a Inglaterra. A mediados de noviembre se cargaban en San Fernando en el vapor *Legazpi*, que tenía que zarpar para Canarias, torpedos y diverso material de guerra que iban destinados al *Filipinas*.

El 22 de enero de 1896, el *Diario Oficial de Avisos de Madrid* publicaba el nombramiento de Rafael Benavente como comandante del torpedero *Filipinas*. El 2 de febrero se realizaron pruebas que fueron calificadas de satisfactorias, por lo que se esperaba que en breve pudiera hacerse a la mar. El 18 embarcaban en Cádiz, en el correo de Canarias, el general de Marina Segismundo Bermejo, el teniente de navío Peral y el jefe de ingenieros navales Álvarez al objeto de efectuar un reconocimiento al buque. Finalizado el mismo, y tras realizar exhaustivas pruebas de las máquinas y de los sistemas de achique, Bermejo autorizó al buque a emprender el viaje a Cuba con escala en Cabo Verde. En el libro de actas de la comisión se anotó el perfecto estado de estanqueidad del buque. Se habían realizado dos pruebas, una de siete horas de duración con buen tiempo y otra de veinticuatro horas con viento fresco y marejada circunvalando la isla de Gran Canaria. El 8 de marzo un sector de la prensa de las islas Canarias se mostraba disconforme con la orden del Gobierno de que el *Filipinas* partiese hacia Cuba. Manifestaban los periodistas que, según informes que habían recibido, el buque no se encontraba en condiciones técnicas idóneas para el largo viaje. Ese mismo día salía de Las Palmas hacia La Habana, tributándole el pueblo canario una entusiasta despedida. El 13 arribaba a San Vicente de Cabo Verde, invirtiendo en recorrer las 850 millas cuatro días y dieciséis horas. Tras la salida de este puerto el buque tuvo que soportar infinidad de averías, arrastrándole los vientos y las influyentes corrientes hasta las islas de la Salud, frente a la colonia penal de Cayena en la Guayana Francesa, en donde se vio obligado a fondear y solicitar del Apostadero de La Habana ayuda por tener la máquina propulsora averiada. El contralmirante (1) José Navarro y Morgado, general del Apostadero, ordenó la salida del transporte *Legazpi*, a pesar de que se hallaba efectuando importantes reparaciones en el Arsenal; esta unidad la mandaba el entonces teniente de

(1) ESTRADA, Ramón: «Recuerdos de tiempo viejo». REVISTA GENERAL DE MARINA, Tomo 98, mayo 1926, pp. 637-643.

navío de primera clase Ramón Estrada. Salió de La Habana el 9 de abril, encontrando mal tiempo que dificultó la navegación y la búsqueda del *Filipinas*; el día 15, al aumentar las adversidades meteorológicas y para dar descanso a la dotación y al buque, el comandante optó por fondear en una rada al norte del cabo Rojo en Puerto Rico, al socaire de la costa de Haití. Tras varios días de navegación sin novedad, el día 30 el *Legazpi* localizó «al desgraciado *Filipinas* sin novedad, pero esperándonos con ansia». En la tarde del 5 de mayo ambos buques abandonan el fondeadero de los islotes de la Salud, navegando con buen tiempo rumbo a la Martinica, fondeando el día 9 en Fort de France, en donde coincidieron con el crucero *Alfonso XII*, permaneciendo allí hasta el día 15 en que partieron con destino a La Habana, a donde arribaron al medio día del 25 de mayo; el *Legazpi* había estado 46 días auxiliando al *Filipinas*, al que se le efectuaron algunas reparaciones en el Arsenal, saliendo a la mar el 6 de noviembre de 1897, pero tuvo que regresar a puerto tres días después con nuevas averías. Ante la imposibilidad para navegar con normalidad, pasó a la situación de reserva a partir del 23 de diciembre de ese año, dando por finalizada su historia marinera. En la guerra con los Estados Unidos de América estuvo fondeado en La Habana, cediendo sus piezas artilleras a la batería portuaria Velasco. Terminado el conflicto, el *Filipinas* fue trasladado hasta la Martinica por los remolcadores *Patriota* y *Diego Velázquez*, en donde se vendió a Venezuela en junio de 1899 por lo que los compradores quisieron pagar. Fue rebautizado como *Zamora*.

Creemos interesante reproducir el testimonio de un tripulante resumiendo las vicisitudes del *Filipinas* en el viaje a Cuba: «En este momento acabamos de fondear, y todo lo que diga es poco de los trabajos que hemos sufrido: dieciséis días de navegación, la mitad a vela y la otra mitad a merced de las olas y de los huracanes. Se nos rompió la máquina, saltando la excéntrica, y hubo que hacer una de madera; nos faltó el carbón; estalló una caldera, hiriendo gravemente a cuatro fogoneros, y nos faltó también el agua y el alimento. En fin, llegó hecho un desastre... aunque Dios nos ha protegido contra los peligros, que han sido constantes».

El 8 de enero de 1897 los señores Noriega y Veá-Murguía, directores del astillero constructor del *Filipinas*, asistían en Sevilla a las sesiones del tribunal arbitral que debía decidir en la reclamación de más de 500.000 pesetas que habían presentado contra la casa Portillo y White por la mala calidad de las máquinas instaladas en el torpedero. Antes de cuatro meses debía dictarse una resolución.

TEMAS GENERALES

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA, Alfredo: *Buques de guerra españoles (1885-1971)*. Editorial San Martín, Madrid, 1972.
- COELLO LILLO, Juan L.: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*. Aguilar. Madrid, 2001.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *España en la mar. Una historia milenaria*. Lunwerg Editores, Barcelona, 1998.
- GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis: *El nacimiento de una industria. El astillero Vea-Murguía de Cádiz 1891-1903*. Servicio de Publicaciones Universidad de Cádiz, 2000.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. Editorial San Martín, 1988.
- SOLDEVILLA, Fernando: *El año político (1895)*. Enrique Fernández de Rojas, Madrid, 1896.
- Hemeroteca *El País*.
- Hemeroteca *La Correspondencia de España*.
- Hemeroteca *El Heraldo de Madrid*.
- Hemeroteca *El Reservista*.
- Hemeroteca *El Día*.
- Hemeroteca *El Correo Militar*.
- Hemeroteca *Diario de Cádiz*.
- Hemeroteca *ABC*.
- Hemeroteca *La Vanguardia*.
- Hemeroteca *La Ilustración Ibérica*.
- Hemeroteca *La Ilustración Española y Americana*.
- Hemeroteca *El Liberal de Tenerife*.
- Diario Oficial de Avisos de Madrid*.
- Archivo REVISTA GENERAL DE MARINA.