

LOS CAÑONES HONTORIA EN LOS BUQUES ESPAÑOLES

Ignacio GARCIA DE PAREDES BARREDA
C. de N. Ingeniero. Director del Polígono G. Hontoria

Después de haber tratado de la obra y del legado del Brigadier González Hontoria, no debería pasarse por alto un tema que podría haberse encajado también como legado. Este tema podría llamarse de una forma más amplia "El resultado real de los proyectos de González Hontoria", que incluiría además de la fabricación de sus cañones, la instalación a bordo de los mejores y, en su mayoría, más modernos buques de la Armada nacional, en una época inolvidable por muchas razones aunque olvidada por muchos.

Ya durante los últimos años de su vida, pudo ver cómo se habían ido sustituyendo algunos de los antiguos cañones de retrocarga, unos de fabricación nacional y otros adquiridos a elevados precios de la industria extranjera. Conforme la industria artillera nacional se había ido adecuando a los nuevos procedimientos de fabricación que el mismo Brigadier se había encargado personalmente de exigir e impulsar para sus cañones, fue elevándose el número de buques que llevaban cañones Hontoria. Unos pertenecían al segundo proyecto (Mod. 1879) y otros al nuevo Modelo 1883 que ya quedó dicho constituyeron los mejores cañones de Europa, hasta el extremo de disputárselos las mejores fábricas extranjeras que le ofrecieron sumas elevadísimas de dinero que el Brigadier, con su alto sentido de patriotismo, rehusó.

Al morir González Hontoria se continuó durante muchos años artillando nuestros buques con sus cañones de diversos calibres. De ello nos da la idea el Estado General de la Armada, publicado periódicamente en aquellos años; pero basta con fijarse en el de aquel fatídico año de 1898 que puede resumirse en el siguiente cuadro. ¡Nada menos que 64 buques en servicio con un total de 326 cañones Hontoria! Esto es la prueba más evidente del convencimiento de los altos mandos de nuestra Armada y de los técnicos españoles, corroborado por los técnicos extranjeros, de la bondad de los proyectos, que hacía que por primera vez España contara con una artillería naval de fabricación propia superior a la de otros países.

Pero una cosa es esto y otra muy diferente es que ello no supuso la panacea en las pocas y desgraciadas ocasiones que más tarde pudo haber tenido tan espléndida artillería de lucirse frente al enemigo en unos casos o frente a imprevistas adversidades en otros. Estas fueron totalmente ajenas a las armas en sí, como podrá verse enseguida en la exposición de este breve y casi podríamos calificar de "desgraciado" historial de los buques que montaron la prestigiosa artillería Hontoria.

En este historial se hace un resumen de las diversas vicisitudes por las que fue pasando tanto durante su construcción, como en los años en que cada buque estuvo en servicio. Conviene señalar que varios de esos buques fueron construi-

Tipo	Nombre del buque	Año de constr.	Calibres de los cañones en cm.										Total	
			32	28	24	20	18	16	14	12	9	7		
Acorazados de 1.ª	<i>Pelayo</i> <i>Carlos V</i>	1886	2	2						9	2		2	17
		1895		2						10			2	12
Acorazados de 2.ª	<i>Infanta M.ª Teresa</i> <i>Oquendo</i> <i>Vizcaya</i> <i>Princesa de Asturias</i> <i>Cardenal Cisneros</i> <i>Cataluña</i> <i>Numancia</i> <i>Vitoria</i>	1890		2						10			2	14
		1891		2						10			2	14
		1891		2						10			2	14
		1896			2					10				12
		e.c.			2					10				12
		e.c.			2					10				12
1863								4	8	3			15	
1865								6	6	3			15	
Cruceros de 1.ª protegidos	<i>Alfonso XIII</i> <i>Lepanto</i> <i>Reina Regente</i>	1887				4					6		2	12
		1893				4					6		2	12
		e.c.				4					6		2	12
Cruceros de 2.ª no protegidos	<i>Marqués de la Ensenada</i> <i>Isla de Cuba</i> <i>Isla de Luzón</i> <i>Río de la Plata</i>	1890									4			4
		1886									4			4
		1886									4			4
		1886								2				2
Cruceros de 1.ª no protegidos	<i>Alfonso XII</i> <i>Reina Cristina</i> <i>Reina Mercedes</i> <i>Aragón</i>	1887							6				2	8
		1886							6				2	8
		1887							6				2	8
		1879							6					6
Cruceros de 2.ª no protegidos	<i>Velasco</i> <i>Infanta Isabel</i> <i>Isabel II</i> <i>Conde del Venadito</i> <i>Don Juan de Austria</i> <i>Don Antonio de Ulloa</i> <i>D.ª María de Molina</i> <i>Marqués de la Victoria</i> <i>Don Alvaro de Bazán</i>	1881											2	2
		1885									4		2	6
		1886									2		2	4
		1888									4		2	6
		1887									4		2	6
		1887									4		2	6
		1896									2			2
		e.c.									2			2
e.c.									2			2		
Cruceros de 3.ª no protegidos	<i>Magallanes</i> <i>General Concha</i> <i>Elcano</i> <i>General Lezo</i>	1884									3			3
		1883									3			3
		1884									3			3
		1883									2	1		3
Cañoneros torped.	<i>Rápido</i> <i>Galicia</i> <i>Marqués de Molins</i>	1888									2			2
											2			2
Cruceros torped.	<i>Filipinas</i> <i>Temerario</i> <i>Nueva España</i> <i>Martín Alonso</i> <i>Destructor</i>	1892									2			2
		1889									2			2
		1889									2			2
		1891									2			2
		1886										1		1
Cañoneros de 2.ª	7 del tipo <i>Paz</i> 6 del tipo <i>Manileño</i> 5 del tipo <i>Leyte</i> 2 del tipo <i>Mindoro</i>	75-82									7			7
		85-88										6		6
		85-86										5		10
		85-86										5	2	2
Cañoneros de 3.ª	<i>Atrevida</i> <i>Basco, Gardoqui, Urdaneta</i>	1876										1		1
		83-84											3	3
Transporte	<i>Léizpi</i> <i>General Alava</i>	1857										2		2
													2	2
Pontón	<i>Jorge Juan</i>										2			2
E. N. Flot.ª E. Aprend. Dep. Mar.ª	<i>Asturias</i> <i>Villa de Bilbao</i> <i>Almansa</i> <i>Gerona</i>												1	1
												2		2
		1864											1	6
1865											4	2	6	
Hidrogr.	<i>Argos</i>											1		1
TOTALES por calibres			2	10	6	12	-	34	93	96	23	50	326	

Buques que montaban en 1898 cañones «Hontoria».

dos después del fallecimiento en 1889 del brigadier González Hontoria; sin embargo, se habla de hechos acaecidos uno o dos decenios después de la fecha del proyecto de sus cañones. Por tanto aquella artillería, tan excelente en su momento, se había quedado de nuevo atrasada hasta el punto que en los casos de confrontación bélica en Filipinas y en Cuba se calificó de “los ineficaces Hontoria” a aquellos cañones, como queriendo resumir en la palabra ineficacia otras muchas circunstancias nunca imputables al brillante autor del proyecto. No se pueden eludir factores tales como la desproporción de fuerzas en número y calibres muy superiores, así como la antigüedad alcanzada en tan pocos años por nuestros cañones.

Acorazado “PELAYO” (llamado “El solitario”)

Su armamento completo estaba constituido por 2 piezas de 32 cm. (uno a proa y otro a popa en torres Canet), 2 piezas de 28 cm. (a los costados en torres barbetas de 40 cm. de espesor), 12 cañones de 12 cm. (en las bandas sin protección) y un cañón de 16 cm. (montado en la parte alta de la roda), todos ellos eran cañones Hontoria. Montaban además alguna artillería de tiro rápido, que con 6 tubos lanzatorpedos completaban el poder ofensivo del acorazado.

Este potente buque fue contratado en 1884 por el almirante Antequera con los astilleros franceses “Forges et Chantiers de la Méditerranée” y en su botadura el 5 de febrero de 1887 se evocaba a la histórica “Numancia” salida de las mismas gradas 24 años antes. Dirigió su construcción el experto y famoso ingeniero Mr. Lagane, autor del proyecto, inspirado en el acorazado francés “Marceau”. A su entrega simbólica, el 9 de septiembre de 1888, asistía una heterogénea escuadra de instrucción formada por la “Numancia”, “Castilla” e “Isla de Luzón”, tres buques que montaban ya artillería Hontoria. El inspector de su construcción D. Pascual Cervera y Topete, tras largas incidencias lo trajo a España a fines de 1889 donde quedaría artillado con los gruesos cañones de 32 y 28 cm. Hontoria fabricados en Trubia, unos meses después de fallecer el Brigadier, autor del proyecto.

Diversas comisiones al extranjero y asistencia a paradas navales con motivo de exposiciones nacionales o conmemoraciones históricas, marcaron la vida de este flamante acorazado con sus impresionantes cañones. La primera fue en 1891 al Pireo; en 1895 junto con el “María Teresa” y el “Ensenada” representa a España en los festejos con que Guillermo II inauguraba el canal de Kiel; en octubre del 92 junto con otros buques españoles asistían en Génova a las fiestas del cuarto centenario del descubrimiento colombino; en 1901 y 1903 asistía en Tolón y Lisboa a las visitas del Presidente Loubet y del rey Eduardo VII y en 1904 en Vigo recibe la visita del Emperador alemán.

Pero cuando realmente fue necesario, en 1898 en que solamente en él se cifraban nuestras esperanzas como único buque capaz de enfrentarse a los buques americanos, se encontraba en los astilleros de la Seyne, a donde se le había enviado en 1896 a prepararse para las inevitables y próximas hostilidades, con reformas tanto en la propulsión como en su artillería. Terminadas las obras se le envía, con el “Carlos V” y otras unidades de la escuadra de reserva, hacia Filipinas pero en

Port-Saïd es detenida por dificultades diplomáticas y económicas, regresando a España sin haber podido desempeñar su cometido como buque de guerra.

Poco a poco va envejeciendo y hasta 1909 no entra en acción; se trató de una simple cooperación artillera cañoneando Melilla durante la guerra del Rif, consiguiendo además del detrimento al enemigo, la instantánea rotura de cristales de la ciudad y del propio buque. En noviembre de 1912 cuando venía de Palma varaba en los bajos de "Llosa den Moro" deformándose algunas planchas de sus fondos. El poderoso acorazado "Pelayo" terminó su vida como escuela de marinería y cabos de cañón, pasando a situación de desarme en 1923 y a desguace en 1925.

Tuvo también serias críticas en su época; una de ellas era su escasa autonomía que no pasaba de las 3.000 millas, realmente muy escasa respecto a la de su época que pasaban todos de las 5.000 y algunos llegaban a las 9.000 millas; otra crítica no menos importante era sobre la artillería, que podría haber sido más homogénea, monocalibre y que las torres de proa y popa podrían haber sido dobles con lo que hubiera ahorrado pesos y se hubiera aumentado el poder ofensivo. Pero el principal defecto puede decirse que era un solo acorazado, y por ello le llamaron "Solitario".

Acorazados "NUMANCIA" y "VITORIA"

La "NUMANCIA" fue sin lugar a dudas uno de los buques que puede calificarse de histórico, y podría asegurarse que fue el buque más representativo de nuestra Marina a lo largo de todo el siglo XIX y comienzos del actual. Junto con la "Vitoria" fueron las dos primeras fragatas blindadas y acorazadas de nuestra Armada y una de las primeras del mundo, que descende de la primera que proyectara el célebre ingeniero francés de nombre tan rimbombante como Stanislas Charles Henri Laurent Dupuy de Lôme, denominada "Gloire" que fue el origen del soberbio y poderoso acorazado que ha llegado hasta nuestros días.

Firmado el contrato en abril de 1862 con los célebres "Forges et Chantiers de la Méditerranée" en su factoría de la Seyne en Tolón, se puso la quilla en septiembre y fue botado en noviembre de 1863, entregándose a España en diciembre de 1864. Era el casco de acero con almohadilla de teca bajo su coraza; con tres palos cruzados tenía un velamen de 1.846 m². Fue artillado en Cartagena con 40 piezas de 200 mm. en cubierta.

Su historial no puede ser más interesante, aunque por razones obvias sólo cabe incluir aquí un breve resumen. Su primer viaje, al mando de D. Casto Méndez Núñez y con Antequera como segundo, fue el Pacífico, saliendo de Cádiz el 4 de enero de 1865 y tras doblar el Cabo de Hornos se une a la escuadra en aguas sudamericanas, en estado de guerra contra aquellas repúblicas. El almirante D. José Manuel Pareja se suicida y es ascendido D. Casto a brigadier tomando el mando de la Escuadra del Pacífico. El 31 de marzo de 1866 a las ocho de la mañana frente a Valparaíso la "Numancia" inicia una lluvia de fuego que es seguido por la "Villa de Madrid" "Blanca" "Berenguela" y "Vencedora". Pocos días antes, D. Casto escribió al Ministro de Estado D. Manuel Bermúdez de Castro:

"Si desgraciadamente no conseguimos una paz honrosa para España, cumpliré las órdenes de V.E. Destruiré Valparaíso aunque sea preciso combatir con las escuelas británica y norteamericana que están reunidas, y los barcos de S.M. Católica se hundirán en estas aguas antes de regresar a España deshonorados. Realizaré de esta manera lo que la Reina, el Gobierno y el País desean, esto es, 'primero honor sin Marina que Marina sin Honor'".

En la célebre fecha de 2 de mayo de 1886, se metió en la ratonera de El Callao y a las 11,30 h. comienza el combate, en el que Méndez Núñez recibe ocho heridas, a consecuencia de las cuales fallecería en Pontevedra tres años después. Una vez concluida la acción al quedar desmanteladas las baterías costeras, la escuadra española regresa a España, pero la "Numancia" y otros buques se dirigen a Filipinas y el 20 de septiembre de 1867 rinde viaje en Cádiz completando la primera vuelta al mundo de un buque blindado, "Inloricata navis quae primo terram circumivit" según reza la placa que lució en toldilla la venerable nave, conservada hoy en el Museo Naval.

Durante más de veinte años fue la "Numancia" el principal buque de nuestra Marina hasta que es desplazado por el "Pelayo". Entre tanto cabe recordar el enfrentamiento con su hermana casi gemela la "Vitoria" en la insurrección cantonal y poco antes había ido a Génova para traer a bordo al nuevo rey Amadeo I de Saboya, que desembarcó en Cartagena el 31 de diciembre de 1870. La "Vitoria" construida en Blackwall (Inglaterra) entre 1865-67 cambió su nombre por el "Victoria" en dedicación a la nueva reina, volviéndolo a cambiar al marcharse los reyes italianos.

Estos dos buques fueron los primeros que en 1877 instalaron su alumbrado eléctrico que pronto fue seguido por las nuevas construcciones y arsenales, interviniendo en ello muy activamente el jerezano teniente de navío José Luis Díez. En la "Numancia" estuvo embarcado Isaac Peral, años antes de proyectar su célebre submarino. Junto con el "Pelayo" participó la "Vitoria" en octubre de 1892 en las fiestas celebradas en Génova para conmemorar el Descubrimiento de América. En 1896 salen estos tres buques para los astilleros de Seyne para sufrir las dos fragatas blindadas grandes transformaciones, entre las cuales figuraba un nuevo cambio en la artillería, pues ya en 1867 y en 1883 se había modificado ésta instalándose a la "Numancia" un cañón de 20 cm., uno de 9 cm. y dos de 7 cm. González Hontoria del modelo 1879.

En las inútiles modernizaciones de 1896 parece ser que quedaron artillados de la siguiente forma:

"Numancia"	"Vitoria"
4 cañones de 20 cm. González Hontoria	4 cañones de 20 cm. G. Hontoria
10 cañones de 14 cm. González Hontoria	12 cañones de 15 cm. Skoda
3 cañones de 15 cm. Scheneider-Canet	4 cañones de 47 cm. Skoda
12 cañones de 47 cm. Skoda	8 cañones de 57 mm. Nordenfelt
2 cañones de 70 mm. Skoda	2 cañones de 70 mm. Sarmiento
2 cañones de 70 mm. Sarmiento	4 ametralladoras
2 tubos lanzatorpedos	2 tubos lanzatorpedos

Este variado surtido de calibres y sistemas, resultó inútil para el fin que con ello se perseguía; al igual que su potente hermano mayor "Pelayo" no pudieron utilizarse en el conflicto con los EE.UU. Las restricciones económicas que a raíz del 98 se impusieron en los presupuestos de la marina, condenaron a la "Numancia" y a la "Vitoria", a pesar de las grandes obras que se les habían hecho, y ya en 1900 estuvo prevista la baja de ambas. No obstante duraron un poco más; en 1906 pasa la "Numancia" a ser escuela-flotante de guardias marinas y en 1912 se ordena su venta, pero se suspende temporalmente para destinarla a Colegio de Huérfanos de la Armada. Tras una primera subasta que quedó desierta, en 1916 es adjudicada a una empresa desguazadora de Bilbao.

Triste fue su definitivo fin, ya que después de más de medio siglo de Historia la célebre "Numancia" no quiso ser desguazada, prefiriendo permanecer "enterrada" en el fondo del mar; el 17 de diciembre de 1916 cuando iba a remolque desde Cádiz hacia Bilbao, embarrancó frente a las costas de Portugal, en la playa de Sesimbra, hundiéndose para siempre tras haberse salvado los 32 hombres que la tripulaban.

Según frase de Rafael González Echegaray *"La Numancia por su historia militar y marinera ocupará un extraordinario lugar en los anales de la historia de la Marina de Guerra Española"*.

Los ocho cruceros: "VELASCO", "GRAVINA", "ULLOA", "COLON", "INFANTA ISABEL", "DON JUAN DE AUSTRIA", "CONDE DE VENADITO" e "ISABEL II"

En 1880 en los astilleros británicos "Thames Iron Work" se construyeron los dos cruceros "Velasco" y "Gravina" de un tipo que poseían los ingleses y los franceses y que servirían de prototipo para la construcción en astilleros nacionales de otros seis casi iguales que constituyen la sería más numerosa de cruceros de la Marina española. Todos aquellos barcos montaban 4 piezas de 12 cm. Hontoria (menos el "Velasco" y "Gravina" que llevaban 3 Armstrong de 15 cm.) además de 2 cañones de desembarco de 70 cm., 4 ametralladoras y 2 tubos lanzatorpedos. Salvo el "Don Juan de Austria" que llevaba máquinas propulsadoras inglesas las demás eran nacionales, unas fabricadas por la "Maquinaria Terrestre y Marítima" y otras por la sevillana empresa "Portilla White y Cía" que también construía los cañones González Hontoria.

El "Velasco" y el "Gravina" fueron destinados en 1882 a las Filipinas hundiéndose este último al Norte de Luzón en 1884 durante un típico baguio, como se les llama allí a los huracanes. Pocos años después se incorporaron al archipiélago el "Ulloa" y el "Don Juan de Austria" con sus flamantes cañones Hontoria de 12 cm., desempeñando este último diversas comisiones por las costas chinas y japonesas durante la primavera del 94. En el 85 el "Velasco" y en el 90 junto con el "Ulloa" estuvieron patrullando por las Carolinas en conflicto con Alemania. En 1898, el día 1 de mayo en Cavite (bahía de Manila) su-

cumben bajo el fuego de los potentes buques norteamericanos los tres buques de esta serie “Velasco”, “Ulloa”, y “Don Juan de Austria”, junto con otros buques como el “Reina Cristina”, “Isla de Cuba” e “Isla de Luzón” que también montaban cañones Hontoria. Poco o nada pudieron hacer frente a la superioridad enemiga, que causó 258 heridos y 58 muertos, entre los cuales el capitán de navío D. Luis Cadarso, comandante del “Reina Cristina” que se hundió con su barco.

Los cuatro restantes cruceros “Colón”, “Venadito”, “Infanta Isabel” e “Isabel II” corrieron algo mejor suerte en aguas de las Antillas, excepto el primero, que se hundía en Cayos Colorados en el año 95, cinco años después de haber actuado de buque-control en las pruebas del submarino de Isaac Peral en la bahía de Cádiz. El 3 de julio del 98, fecha del mal llamado combate de Santiago de Cuba (pues más bien podría habersele llamado ejercicio de tiro REAL de los buques americanos sobre blancos españoles), se encontraba el “Isabel II” destacado en Puerto Rico y los otros dos en La Habana, salvándose por ello del desastre y pudiendo regresar a España. El “Isabel II” y el “Venadito” fueron dados de baja en 1902 sirviendo de pontones para escuela de torpedistas el primero y para blanco de artillería de los cruceros, siendo hundido en aguas de Marín. El “Infanta Isabel” sufrió una explosión en calderas encontrándose en San Sebastián, en agosto de 1900 con un balance de dos muertos y de 22 heridos. Es reformado en 1911 y se le quita la ya anticuada artillería Hontoria, armándolo con 10 piezas Nordenfelt de 57 mm., cinco por banda y un Skoda de 70 mm. en el castillo, prestando aún diversos y buenos servicios hasta su baja definitiva en 1926, tras más de cuarenta años de vida activa. Pocos años antes, en 1919, un guardacostas con bandera norteamericana era dado de baja, sin que fuera posible reconocer en él al “Don Juan de Austria” que había sido reflotado, reparado y rearmado con modernos cañones de cuatro pulgadas y tiro rápido, tras lo de Cavite.

Cruceros “ALFONSO XII”, “REINA CRISTINA” y “REINA MERCEDES”

Estos tres buques, catalogados pomposamente como cruceros de 1.^a clase con el nombre del Monarca de la Restauración y de sus dos esposas, fueron botados en Ferrol los dos primeros en los años 1886 y 87 y en este mismo año el “Reina Mercedes” en Cartagena que construía por primera vez un buque metálico. Su armamento consistía en 6 piezas de 16 cm. Hontoria, además de 3 piezas de 57 mm. y 2 de 42 mm. Nordenfelt, 6 revólveres de 37 mm. Hotchkiss y 5 tubos lanzatorpedos. En opinión de Manuel Ramírez Gabarrús (La Construcción Naval Militar Española) estos barcos *“de escasa o ninguna prenda, que sólo amarguras y sinsabores dieron a España, nacieron ya totalmente desfasados de época debido a su larguísima permanencia en las gradas, aparte de otros defectos técnicos y de propio concepto.”*

El “Alfonso” antes de partir para las Antillas había estado en Génova cuando

el centenario del Descubrimiento y luego en Huelva por igual motivo. Con el "Reina Mercedes" cooperaron en las operaciones militares del Rif en 1893; dos años antes había zarpado el "Reina Cristina" hacia Filipinas donde en el 98 fue el blanco preferido por los buques del comodoro Dewey en su "ejercicio de tiro real", incendiándolo, dejándolo sin gobierno y hundiéndolo con su comandante D. Luis Cadarso a bordo, tras haber salvado a muchos heridos; su bandera de combate salvada, acompañó el cadáver de la Reina cuando falleció treinta años después.

Mejor suerte tuvo el "Alfonso XII" que con el "Reina Mercedes" habían sido enviados a Cuba en el 96; se encontraba en La Habana en la noche del 15 de febrero del 98 y pudo contemplar las llamaradas de la explosión del "Maine", al que prestó los primeros auxilios. En La Habana tuvo que permanecer inactivo al tener inutilizadas las calderas mientras sus compatriotas servían de fácil blanco a los barcos americanos el 3 de julio frente a Santiago de Cuba.

El "Reina Mercedes" también inservible, se encontraba en la bahía de Santiago, e hizo lo único que podía hacer: desembarcar gran parte de su artillería principal y ligera para poder disparar desde tierra a los buques que bloqueaban la salida, disparar con el resto de sus piezas contra el mercante "Merrimac" que estaba pretendiendo el bloqueo, y finalmente el día siguiente al holocausto consiguió llegar a la bocana atravesándose y siendo hundido por la propia dotación, mientras seguía disparando contra el enemigo. Terminada la guerra fue reflotado y remolcado hasta Norfolk; en 1912 fue amarrado en los muelles de la Escuela Naval de Annapolis, donde estuvieron prisioneros unos meses nuestros héroes de aquel desastre y donde lo hemos podido ver con una grandísima emoción y tristeza los que hemos tenido la ocasión de haber visitado tan magnífica Escuela. Allí sirvió como trofeo, buque almacén, correccional para guardias marinas, residencia de oficiales, etc., hasta que en 1957 se decretó su desguace; el embajador de España en Washington, Areilza y el Almirante González López recibieron los últimos recuerdos del viejo "Reina Mercedes": la campana está colgada en el palacio del Viso del Marqués.

Cuando Alfredo Aguilera [(Buques de guerra españoles) (1885-1971)] relata los hechos del "Reina Cristina" en Cavite, habla de los "ineficaces Hontoría, que, no alcanzaban o dañaban al enemigo". Recordemos que estos cañones eran de calibre 12 cm. con un alcance de 10.000 m. y que siendo la escuadra americana muy superior en número, tonelaje y calibre de sus cañones, les hubiera bastado su buque-insignia "Olympia" para destruir a la española.

Cañoneros: "ISLA DE CUBA", "ISLA DE LUZON" y "MARQUES DE LA ENSENADA"

Cuando todavía estaban en gradas los tres anteriores, se encargó a la firma inglesa "W.G. Armstrong" de Elswick la construcción de dos cañoneros de 1.045 toneladas, que aquí los calificábamos como cruceros de 2.^a clase. Se botaron en

1886 y en 1890 se botaba en La Carraca el “Marqués de la Ensenada” parecido a los otros dos. Su armamento consistía en 4 piezas de 12 cm. Hontoria, 2 piezas Hotchkiss de tiro rápido, 2 revólveres de 37 mm., 1 ametralladora y 3 tubos lanzatorpedos.

En 1893 los tres intervinieron en las operaciones africanas, cañoneando las costas rifeñas en Melilla y las Chafarinas. El “Ensenada” acompañó al “Pelayo” y al “María Teresa” en 1895 a Kiel invitados por el Kaiser Guillermo para celebrar la apertura del Canal del Báltico y poco después partió para Cuba, donde en el 98 no pudo hacer otra cosa que pasar a tierra parte de su artillería para que al menos sirvieran para tratar de defender las costas cubanas. En 1900 fue dado de baja con tan sólo ocho años de casi nula actividad.

Sus dos hermanos nacidos en Inglaterra, tras la guerra marroquí, concurren en 1888 a la Exposición Universal de Barcelona y alguna que otra conmemoración más, partiendo en 1897 hacia Filipinas para ponerse a las órdenes del Contralmirante Montojo. El fatídico 1 de mayo del 98, quedaron pronto fuera de combate, asentándose sobre el fondo. Firmada la paz en París, fueron remolcados por los americanos: El “Cuba” fue comprado por Venezuela y el “Luzón” prestó algunos cometidos mercantiles a los propios americanos.

Cruceros: “REINA REGENTE”, “LEPANTO” y “ALFONSO XIII”

El 24 de febrero de 1887 se botaba en los artilleros ingleses “James and George Thompson” de Clydebank (Glasgow) el primero de esta serie de cruceros que sirvieron de modelo para otros que se botaron en 1891 y 1893 respectivamente en El Ferrol y Cartagena. La artillería principal Hontoria era de 4 piezas (2 a proa y 2 a popa) pero de diferente calibre: de 24 cm. en el “R. Regente”, de 20 cm. en el “Alfonso XII” y de 16 cm. en el “Lepanto”. Los tres llevaban además 6 piezas de 12 cm. Hontoria, además de 1 pieza de 42 cm., 2 ametralladoras y 5 tubos lanzatorpedos. Terminado el “Reina Regente” en 1888 recibió la bandera de combate en Barcelona de manos de la propia Doña María Cristina. Pocos años de servicio tuvo este desdichado buque: navegó por diversos mares, concurrió a la exposición Universal de Barcelona y a las fiestas conmemorativas del descubrimiento en 1892; posteriormente estuvo en La Habana y Nueva York donde se congregó una gran flota internacional para celebrar el mismo acontecimiento. Al regreso de esta comisión, realizada con cierta aprensión, su comandante recomendó sustituir las piezas Hontoria de 24 cm. por otras de 20 cm. para disminuir pesos altos.

El 9 de marzo de 1895, tan sólo ocho años hacía de su botadura, el “Reina Regente” zarpaba de Cádiz rumbo a Tánger para devolver a Marruecos la Embajada del Sultán. El día siguiente amaneció ya con cielo cerrado, fuerte viento y mucha mar, circunstancias que su comandante, Don Francisco Sanz de Andino, no consideró impedirían la corta travesía de regreso a Cádiz, donde iba a asistir a la botadura de “Carlos V”. Se metió hacia el Atlántico y a tres millas de la costa de dejó verse en medio del espantoso oleaje y fuerte viento; dos mercan-

tes extranjeros dijeron haberlo visto dando grandes bandazos y a partir de ese momento “nunca más se supo”, aunque fue buscado infructuosamente por el “Alfonso XII” y el “Luzón” en las costas próximas a Trafalgar donde se suponía debía haberse hundido, no apareciendo ni uno solo de sus 412 tripulantes; allí en el fondo se encuentran los únicos cuatro cañones Hontoria de 24 cm. que se habían llegado a fabricar, posiblemente cerca de donde estarán aún algunos de los buques que intervinieron en la célebre batalla de 21 de octubre de 1805 contra la escuadra de Nelson a la altura del Cabo Trafalgar. Sobre este naufragio se contó la curiosa anécdota de que el único superviviente fue un perro que fue recogido por un buque inglés que pasó por la zona al día siguiente y que solía hacer escala de vez en cuando en Sanlúcar; en todos los puertos que tocaba, el perro salía a tierra y tras merodar unas horas siempre regresaba a bordo; pero un año después del naufragio, el barco inglés recaló en Sanlúcar, el perro saltó a tierra como lo hacía en otros puertos, pero esta vez no regresó a pesar de que estuvieron esperándole cierto tiempo; el animal había estado merodeando por las calles de Sanlúcar hasta encontrar la casa de su dueño, que era un oficial del “Reina Regente” que en aquella ocasión se lo había llevado con él. La familia encontró al perro y debió ser la que contó la anécdota del regreso del “único superviviente” del naufragio.

En los días de la tragedia, el “Reina Regenta” todavía se encontraban en período de un lento y costoso aislamiento los que se pretendía fuesen sus hermanos ferrolano y cartagenero. A pesar de que se les había aligerado los pesos altos con la sustitución de los gruesos 24 cm. Hontoria por los de 20 cm. en el “Alfonso XII” y los de 16 cm. en el “Lepanto”, ninguna de los dos dieron buen resultado; el primero no superaba la prueba por su escasa velocidad y otros graves defectos y aunque estaba terminado cuando el conflicto hispano-norteamericano del 98, no pudo intervenir y dos años después causaba baja en la Armada sin haber prestado ni un solo servicio. Tampoco el “Lepanto” intervino en el conflicto pues no estaba listo y posteriormente, por sus frecuentes averías y defectuoso comportamiento que hacía que estuviese siempre amarrado o fondeado, se aprovechó para prácticas y escuela de torpedistas y artilleros en Cartagena, dándose de baja en 1910.

Los cruceros: “INFANTA MARIA TERESA”, “ALMIRANTE OQUENDO” y “VIZCAYA”

Otra historia bien distinta de la de los tres anteriores, es la de estos tres “cruceros bilbaínos” o “del Nervión” como se les llamaba, si bien lo único en común fue su corta existencia por causas completamente opuestas, pues su historial se circunscribió al encuentro bélico de Santiago de Cuba.

Curiosísimo resulta el relato de su construcción. Al concurso convocado para ello se presentaron nueve ofertas de empresas españolas, inglesas y mixtas hispano-inglesas, algunas de ellas que existían solamente en papeles (como la “Factoría Naval Gaditana”) y otras que no poseían astilleros, ni gradas (como la “José Martínez de las Rivas y Charles M. Palmer” de Bilbao). Esta última firma hispano-británica fue la adjudicataria, con todo el capital de 30 millones de pese-

tas que era del Sr. de las Rivas y la técnica era inglesa pues el Sr. Mark Palmer, de ingeniero naval estaba vinculado a astilleros ingleses. Los tres cruceros estaban presupuestados en 45 millones; ya puede verse que el negocio podría haber sido redondo, pero no fue así como era lógico esperar.

Creados de esta extraña forma los "Astilleros del Nervión", se ponen las quillas y se botan en el 90 el primero y en el 91 los otros dos; pero la gestión administrativa comienza a empeorar; en el 92 llega la inevitable quiebra y Sir Charles M. Palmer se fuga a Londres. El Gobierno se incauta los astilleros y nombra al prestigioso Don Pascual Cervera y Topete, ya contralmirante, con una gran experiencia, como director técnico-administrativo de los astilleros, dándole amplios poderes para terminar los buques a la mayor brevedad. Don Pascual lo consiguió, entregándose a la Armada en 1893 el "Infanta M.^a Teresa" y el "Vizcaya" y al año siguiente "El Oquendo". Estos barcos, de 7.000 toneladas, inspirados en el tipo inglés "Orlando", estaban armados con 14 piezas Hontoria: 2 de 28 cm. en torres barbetas a proa y popa (fabricados en los talleres de artillería del Astillero), 10 piezas de 14 cm. con mantelete (5 por banda, que en el Vizcaya eran de tiro rápido) y 2 piezas de 7 cm. de carga simultánea. Llevaban además 8 revólveres de 37 mm. Hotchkiss, 2 ametralladoras y 8 tubos lanzatorpedos.

El "Infanta M.^a Teresa" estuvo en 1895 en la celebración de la apertura del Canal de Kiel y dos años después en Nueva York junto con el "Infanta Isabel" en la inauguración del monumento al General Grant. En el 98 al mando del capitán de navío D. Víctor M. Concas, era el buque insignia del vicealmirante Cervera y fue el primero en salir de la ratonera de Santiago de Cuba para combatir contra el "Brooklyn", el buque americano de mayor porte. Pronto es incendiado y al ser herido su comandante toma el mando el propio Cervera, que para evitar su hundimiento en aguas profundas enfila la playa de Punta Cabrera para varar; arría la bandera, inunda los pañoles de munición, comenzando el salvamento a nado y siendo ayudados por los botes yanquis. Los restos calcinados fueron remolcados hacia Norteamérica, pero no pudieron llegar, hundiéndose frente a sus costas. El "Vizcaya" estuvo en 1897 en Spithead en la Conmemoración de los 60 años de reinado de la Reina Victoria de Inglaterra. Al año siguiente, tras estar en Nueva York en devolución de la visita que hacía el "Maine" a La Habana, sale rumbo a Cabo Verde para unirse a la escuadra de Cervera. El 3 de julio a los pocos minutos de salir de Santiago recibe el primer impacto y muy pronto queda inutilizada su artillería Hontoria y su Comandante D. Antonio Eulate, herido; su segundo dirige al buque a embarrancar en los bajos del Aserradero y comienza el salvamento a nado hacia los arrecifes. Similar vida y fin tuvo el tercero de estos cruceros; el "Oquendo" queda, a poco de salir de Santiago, con su torre de 28 cm. Hontoria de proa totalmente inutilizada, continuando el fuego con sólo dos cañones de 14 cm. También es incendiado y embarranca en la costa. Su comandante D. Juan Bautista Lazaga y su segundo resultaron muertos.

Estos tres cruceros bilbaínos, como tantos otros buques de aquella época, además de muy bonitos resultaron muy marineros.

El gaditano crucero “CARLOS V”

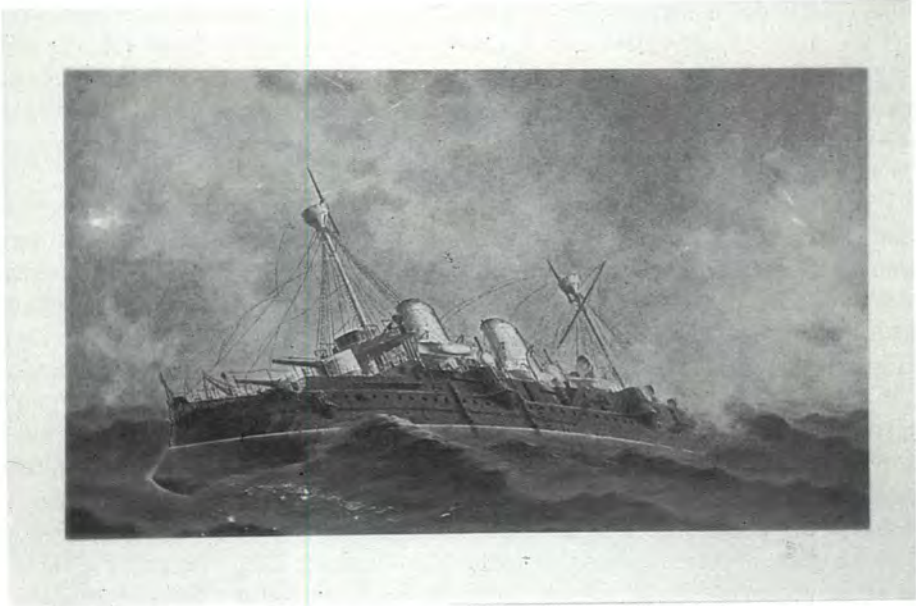
El proyecto de los cruceros del Nervión fue modificado, pasando a ser crucero-acorazado de 9.235 tons. en lugar de 7.000 tons. También su armamento se modificó quedando como sigue: 2 piezas Hontoria de 28 cm. en torres barbetas sistema Canet (una a proa y otra a popa) y 8 piezas Hontoria de 14 cm. en los costados. Montaban también 4 piezas de 10 cm. García Lomas, 20 piezas de tiro rápido, 4 ametralladoras en las cofas y 6 tubos lanzatorpedos.

La “Factoría Naval Gaditana” que sin existir realmente se había presentado al concurso de los tres anteriores cruceros, fue la adjudicataria del “Carlos Usted” como le llamaba en broma los gaditanos; la adjudicación tuvo lugar en abril de 1891 y la Factoría se inauguró tres meses después, llamándose “Vea Murguía, Hnos.”. Años más tarde, asociada con la “Vickers and Maxim” y con la “Maquinista Terrestre y Marítima” constituirían la “Constructora Naval Española”. Se puso la quilla en marzo del 92 y fue botado en marzo del 95 casi coincidiendo con la desaparición del “Reina Regente”. Por primera vez en la Historia de nuestra Marina salía de unos astilleros nacionales un buque de tan elevado tonelaje, que tendría también una elevada autonomía (12.000 millas). Finalizadas las pruebas oficiales poco antes del conflicto con los EE.UU. y a pesar de que el almirante de la Flota Don Pascual Cervera confiaba en que iba a poder disponer de él y del “Pelayo”, es puesto a las órdenes del almirante Camara que sale de Cádiz en junio hacia Filipinas. Esta fuerza española es detenida en Port-Said impidiéndosele continuar, ya que por razones diplomáticas y económicas no pudieron abastecerse y tuvieron que regresar a España.

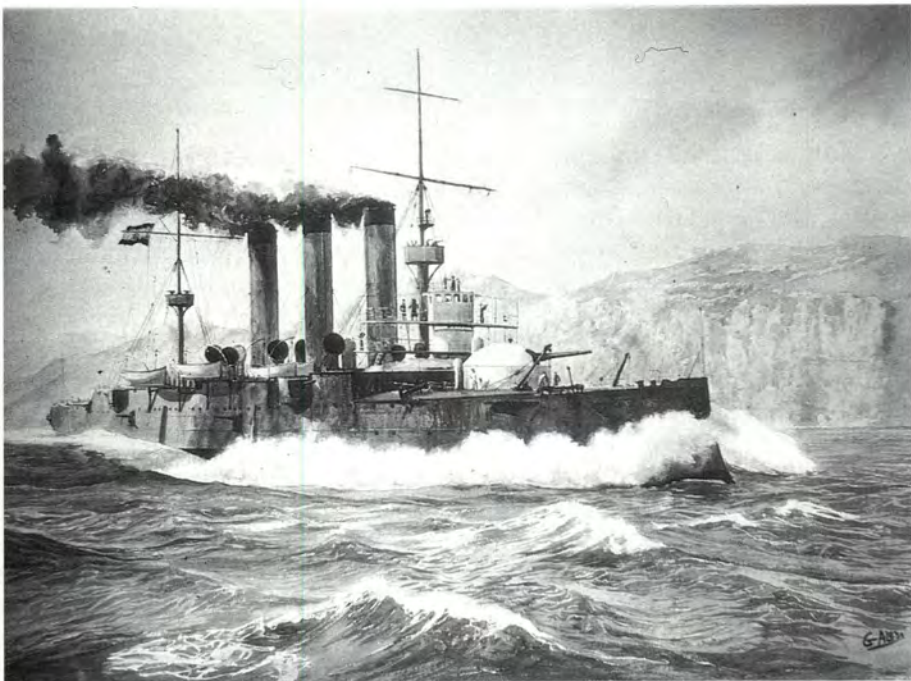
El “Carlos V” se quedó como base principal de nuestras mermadas fuerzas navales; en 1902 asiste a la parada naval en Inglaterra como motivo de la coronación de Eduardo VII, siendo muy elogiado por la prensa inglesa. Posteriormente y tras participar en algunas operaciones africanistas llevó a cabo diversas comisiones históricas, como el haber recibido a bordo en 1906 a los asistentes y plenipotenciarios de la Conferencia de Algeciras, el haber llevado a bordo a la Infanta Isabel en 1911 para las fiestas de la Independencia argentina y el haber intervenido en una demostración de fuerza en Veracruz. Poco a poco fue perdiendo su valor militar, navegando con dificultad a 13 nudos y convirtiéndose en una reliquia. Fue destinado a Escuela de marinería, torpedistas y electricistas al igual que acabaron otros importantes navíos, hasta que en diciembre de 1931 termina su carrera y es dado de baja, permaneciendo en El Ferrol como pontón y siendo desguzado en la ría bilbaína.

Contratorpedero “DESTRUCTOR”

Este pequeño buque de 380 tons., tuvo en su día unas características y fines revolucionarios, pues en él se inspiraron todos los “destroyers”. La idea fue totalmente española, del teniente de navío D. Fernando Villaamil y Fernández de Cueto, que años más tarde investigó y redactó un magnífico informe técnico so-



El crucero "Reina Regente" en pleno temporal



El crucero "Carlos V", acuarela de G. de Aledo

bre las causas del naufragio del "Reina Regente". La misión de este nuevo tipo de buque era combatir y destruir a los peligrosos buques torpederos que a la vista de su eficacia proliferaron en todas las potencias europeas y más en especial, Francia. Para ello tendría que dar escolta y protección a los acorazados, navegando en barrera por proa y amuras con el fin de que los torpedos no pudieran colocarse en posición de lanzamiento.

La idea de Villaamil fue aprobada por sus superiores y se hizo un boceto de buque experimental, pero como otras tantas ideas o inventos no pudo guardarse el debido secreto pues la propia marina lo desveló al recurrir a la casa inglesa Thompson para que se construyese en los escoceses astilleros de Clydebank. Botado en julio de 1886 se entregó en enero del 87, demostrando desde su navegación de venida a España al mando del propio Villaamil, las excelentes cualidades maríneas. Pronto causó admiración en las marinas extranjeras que lo pudieron contemplar en el certamen internacional de 1883 en Barcelona, incluido el cañón de 9 cm. G. Hontoria que llevaba a proa, completándose su armamento con 4 piezas de 57 mm. Nordenfelt de tiro rápido, 2 revólveres de 37 mm. Hotchkiss y 3 tubos lanzatorpedos Schwartzkopff.

Ese mismo año de 1883 tenían lugar en la bahía de Cádiz las pruebas de otro importante invento español, el submarino de Isaac Peral. En 1890 se avería seriamente cuando llevando a bordo al Ministro de Marina prestaba servicios en el Cantábrico. Pronto fue superado por los destroyers que habían construido otras marinas, y el "Destructor" pasó a prestar servicios de vigilancia costera hasta que en 1909 le llegó la hora de su desguace.

* * *

Y hasta aquí la historia, que incompleta, pero sí quizás triste y desgraciada en la mayoría de los casos, de aquellos buques del pasado siglo XIX. Tuvieron por una parte la satisfacción de habersele montado una moderna artillería española, la del genial brigadier González Hontoria, pero por otra parte tuvieron la desdicha de no haber podido demostrar en el momento oportuno su auténtica eficacia y superioridad, de la que nadie dudó cuando fue proyectada y mucho menos cuando superó con creces sus pruebas de fuego.

No todas fueron alabanzas a estos cañones y ahora, cuando ha pasado ya un siglo, las críticas han sido olvidadas, como lo han sido las defensas que contra las críticas se hicieron. Ya se ha citado a Alfredo Aguilera cuando los llamaba "ineficaces Hontorias". También se dijo que fue después de la muerte de González Hontoria en 1889, cuando empezaron a aparecer ciertos ligeros defectos en los cierres de los cañones de 14 y 16 cm., siendo precisamente en este último en el que había quedado bien demostrado la superioridad de este cañón sobre todos los similares extranjeros de su época y al que se puede decir se debió la fama del Brigadier.

Un estudio aparte merecía profundizar sobre este interesante particular, aunque nos llevaría muy lejos del fin que se pretende, pero bastaría de momento para justificar esos fallos el párrafo que Manuel Ramírez Gabarrús dedica a ellos: "de-

bido al raquitismo económico del que siempre han hecho gala por desgracia, los presupuestos navales españoles, no era posible prodigarse demasiado en ejercicios de tiro, gasto de pólvora, proyectiles y demás, por lo que la artillería Hontoria no estaba, esta es la realidad, demasiado experimentada”.

Puede que tenga razón en líneas generales, pero si se desmenuzaran un poco esas palabras, casi seguro que aparecerían otras causas derivadas de la llamada “falta de experimentación”; por ejemplo, una cosa a tener en cuenta y que ya se ha apuntado anteriormente, es la fecha del proyecto último (1883), la fecha de aprobación (1885), la fabricación y las pruebas (1888 y 1889), más la instalación en los diversos buques, todo ello hace suponer que efectivamente los cañones Hontoria cuando fueron a Cuba y a Filipinas además de estar poco utilizados en ejercicios, estaban ya anticuados, como decía en 1902 el joven alférez de navío Ramón Bullón al escribir sobre “España y su Marina de guerra”, refiriéndose a estos cañones: *“La artillería de este sistema Hontoria con la que su ilustre inventor se adelantó diez años a la de los demás sistemas conocidos en el 1883, ha quedado, no obstante, hoy tan rezagada que de ninguna manera puede esperarse de dichas piezas efectos y resultados obtenidos por otras”*. Con ello puede verse que esos diez años de adelanto, prácticamente se habían consumido en todo el proceso.