

APUNTES PARA LA HISTORIA. LA CATÁSTROFE DE CÁDIZ DE 1901. EXPLOSIÓN DE UN «TORPEDO»

José M.^a CARAVACA DE COCA



Introducción



YUDANDO a reorganizar el Archivo Histórico de la Hermandad de la Santa Caridad de Cádiz (1), cayó en mis manos un documento, fechado el día 5 de julio de 1901, cuyo texto decía:

«Brigada Torpedista.

Juzgado de Instrucción.

Ruego a V. S. se sirva autorizarme para sacar de este Hospital de la Caridad el cadáver del Teniente de Navío Don José Padillo Nadal para trasladarlo a San Fernando.

Dios gue. a V. S. ms. as. // Cádiz 5 de Julio de 1901.

Félix Martínez Boom (fdo).»

Sabía que la Hermandad en esos años era la propietaria del Hospital, y que su hermano mayor hacía también las veces de director, por lo que era a él a

(1) MOZO POLO, A.: *La Hermandad de la Santa Caridad y el Hospital*. Diario *La Información*, Cádiz, 9 sept. 1995, p. 3: «... arranca su existencia de tiempos casi ignotos... de la época de la reconquista de Cádiz, que se estableció en una ermita y fundó un hospital, denominados de la Misericordia... pero su verdadero título era de la Caridad» (luego denominado también de San Juan de Dios).

ROSETTY, J.: *Guía de Cádiz, S. Fernando y el Departamento para el año 1.856*. Cádiz, 1856, p. 227: «[La Hermandad] tiene a su cargo asistir a la capilla de los reos que deben sufrir la pena de muerte... acompañarlos al suplicio orando a su inmediatez mientras se ejecuta la justicia, reclamar después los cadáveres... conducirlos en hombros al cementerio... y darles sepultura».

TEMAS GENERALES

quien se dirigió el escrito de la Armada. Confieso que me sorprendió; no imaginaba qué podía haber ocurrido en esos momentos y me sentí obligado a indagar acerca del suceso y, al mismo tiempo, sobre el teniente de navío Padillo, por lo que decidí inicialmente recurrir a la prensa de la época, por si hubiese sido un hecho notable para la sociedad en general.

Los hechos según la prensa

Siguiendo la prensa local (2) de Cádiz, concretamente *La Unión Conservadora* (3), supe que el jueves 4 de julio no dudaba en titular como «La catástrofe de ayer» a lo ocurrido, informando de que «Ayer ha sido un día de verdadero luto para Cádiz. La catástrofe ocurrida en la prueba de torpedos ha causado verdadera consternación en esta localidad, donde no se habla más que del triste suceso».

Se relataba que en la Brigada Torpedista de Cádiz, establecida en la zona del Fuerte de Puntales, se habían llevado a cabo unos ejercicios, incluso con asistencia de público invitado. Todas las pruebas realizadas dieron un resultado satisfactorio, decía la prensa, pero al intentar explotar un torpedo, «después de dos intentos se desistió de ello, suponiéndose que la espoleta se habría inutilizado».

Se dio por finalizado el ejercicio y, como decía *La Unión Conservadora*, «los concurrentes se retiraron, felicitando cumplidamente al comandante jefe de la sección torpedista, Sr. González, y a los demás señores oficiales por el buen éxito de las pruebas».

Sin embargo, en Cádiz, a eso de las cuatro de la tarde circuló la noticia de que había explotado un torpedo, causando varias víctimas. Los habitantes de la ciudad vivieron momentos desconcertantes: unos acudían al hospital, al que iban llegando camillas con heridos, y otros extramuros, donde se suponía ocurrido el hecho. La crónica dijo que «los vecinos se agolpaban a las puertas de las casas y algunas personas lloraban al paso de las camillas. La que conducía al teniente de navío Sr. Padillo, la acompañaba su compañero el Sr. Cervera. En el mismo camino se encontraron la señora madre y un hermano del infortunado teniente de navío que iba en la camilla (4). El Sr.

(2) Se ha decidido usar esta fuente como base de este relato, al ser la más completa de cuantas se han analizado. Más adelante se harán referencias a lo aparecido en la prensa nacional e internacional.

(3) *La Unión Conservadora*, Cádiz, núm. 232, jueves 4 de julio de 1901.

(4) *La Vanguardia*, jueves 4 julio 1901, en su página 3 relató el hecho de la siguiente manera: «La madre del teniente de navío enterada de la catástrofe salió de su casa, situada en Cádiz, tomó un carruaje y se dirigió impaciente hacia el lugar del suceso. Su corazón le decía que había sido víctima su hijo. Arrojóse del coche y se abalanzó sobre los que conducían la

Cervera (5) trató de aquietarla, asegurándole que no era grave el caso, y de convencerla para que no se aproximara, a fin de que no perdiera tiempo para la curación, desarrollándose una escena sentidísima, pues no había consuelos posibles para la infeliz señora, que lloraba amargamente la desgracia de su hijo».

La prensa contaba que «al no explotar el tercer torpedo, se acordó por el jefe de la sección dejarlo en tal estado para extraerlo luego toda vez que no estaba comprendido en la experiencia oficial y no tenía importancia el resultado», dándose por terminada la prueba. Posteriormente, fue recuperado, se le sacó la espoleta y la pequeña carga que impulsa la carga mayor. Padillo, decía la prensa, «cuya competencia en trabajos de esta índole estaba por todos reconocida y cuya pericia lo era también por todos, quiso analizar como detalle de estudio las causas que motivaron que la espoleta no hubiera hecho efecto», y en el taller de maquinaria de la Brigada Torpedista, en unión de otros operarios, «... se infiere que por efecto de la confianza que tenía en sus experimentos al probar la continuidad de la espoleta hizo explosión el pequeño cartucho originándose las desgracias».

Inicialmente los heridos fueron: José Padillo, teniente de navío; José Hernández, maquinista; José López Molina, condestable; Antonio Vázquez, 2.º maquinista; Adolfo Quisan (6), torpedista; Francisco Ortega, cabo de cañón; José Luis Cortejosa, Rafael Gómez Jiménez y Félix Martínez, artilleros de mar; José Gómez Martínez, cocinero de equipaje; Antonio Pla, marinero de 2.ª; José Mateos Pastor y Francisco Corbacho Suárez, fogueiros de segunda.

El diario relataba que al hospital, en donde se había congregado numeroso público, fueron llegando los accidentados, detallando que el condestable José López Molina, que venía al cuidado del tercer practicante, Juan Gómez, que prestaba sus servicios en la *Diana*, llegó ya cadáver, y que «el Sr. López falleció cerca de la estación del ferrocarril, al venir en la camilla».

Verdaderamente, los detalles con que se describieron las escenas de dolor, las heridas recibidas, los cuidados médicos o espirituales, entre otras cosas, reflejan el impacto social que hubo de tener en su momento el desgraciado suceso.

camilla y les pidió que le permitieran destapar la cortinilla porque deseaba ver si era su hijo el herido que iba dentro. No sin dificultades lograron impedir que realizara su intento. Dijéronle que el señor Padillo no iba en la camilla; que se encontraba en el arsenal ligeramente herido».

(5) Se trata del teniente de navío Juan Cervera y Jácome, hijo de Pascual Cervera y Topete y de Ana María Jácome y Pareja, quien había coincidido con Padillo en la Escuela Naval.

(6) Este apellido a veces es dicho como «Guisau», o incluso «Guisan» en algunos medios.

TEMAS GENERALES

«Después de las seis y veinte entró en el benéfico establecimiento la camilla donde iba el teniente de navío Sr. Padillo, ...practicó la cura el médico señor D. Enrique Díaz Rocafull (7), asistido por otros señores...»

Decía la prensa que «el Capitán General (8) ha telegrafiado que sale para Cádiz al saber lo sucedido. Fueron al hospital algunos marinos de la escuadra francesa (9) y el Capellán del barco almirante, expresando su sentimiento a las autoridades... De San Fernando vinieron Jefes y Oficiales de la Armada». El viernes, 5 de julio, *La Unión Conservadora* (10) abría con el titular «Consecuencias de la catástrofe», para continuar narrando que en las inmediaciones del hospital hubo «durante todo el día numeroso público esperando con ansiedad noticias del interior», evidenciando que toda la ciudad de Cádiz y los pueblos de alrededor estaban muy afectados por las noticias.

En el hospital se atendió a los heridos, nueve quedaron ingresados y de ellos dos fallecieron el mismo 3 de julio del accidente: el condestable José López Molina y el torpedista Adolfo Quisan Jiménez. El maquinista José Hernández fue trasladado al domicilio de unos familiares (11).

En cuanto al teniente de navío Padillo, se decidió «hacerle la amputación de ambas manos, operación que practicarán el Sr. Rocafull y los restantes facultativos», pero no se llevó a cabo, pues falleció antes. El mismo periódico, el sábado 6 de julio, informó de que «A las seis de la mañana de ayer, dejó de existir en el Hospital de San Juan de Dios el infortunado teniente de navío perteneciente a la brigada torpedista, D. José Padillo y Nadal, tercera víctima de la horrible catástrofe». Pasaba a continuación a relatar todos los detalles del sepelio de las víctimas: «... ha sido una solemne manifestación de duelo, en la que han tomado parte todas las clases sociales de esta capital. En la plaza de San Juan de Dios una inmensa multitud se apiñaba... cerrando la marcha iba dando honores la banda de música del regimiento de

(7) Desde 1889 era primer teniente de alcalde de la ciudad y catedrático secretario de la Facultad de Medicina. Posteriormente, en 1902, sería alcalde de Cádiz, así como presidente del Colegio de Médicos en 1917. En esos momentos, era también el hermano mayor de la Hermandad de la Caridad y director del hospital.

(8) Era el vicealmirante Manuel Mozo y Díaz-Robles.

(9) Siguiendo el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, núm. 3.880, desde el 29 de junio de 1901 estaban surtos el aviso de guerra francés *Lahire* y los acorazados guardacostas franceses *Bouvines* y *Tréhouart*, los cuales se hicieron a la mar el jueves 4 de julio de 1901 a las 14:10 horas.

(10) *La Unión Conservadora*, Cádiz, núm. 233, viernes 5 de julio de 1901.

(11) *El País*, Madrid, viernes 5 julio 1901//Cádiz 4 (4 t.). «El maquinista José Hernández Paredes, víctima de la explosión del torpedo de que he dado cuenta, ha sido operado hoy en su domicilio, amputándosele el brazo izquierdo por el tercio superior y dos dedos de la mano derecha por la segunda falange. El desventurado maquinista presenta en el cuerpo muchísimas heridas; las mayores son doce y están situadas en el vientre. En las heridas se le han encontrado fragmentos de ropa».



Detalle de la portada del *Heraldo de Madrid*, 4 de julio de 1901.

Álava, y tras ella, y tras ella, una compañía de artillería con la banda de cornetas y tambores».

En San Fernando, a donde fue traslado el cadáver del teniente de navío, al llegar el cortejo a la plaza del Carmen, «a duras penas puede abrirse paso entre la multitud» (12).

El hecho tuvo una enorme repercusión social, no ya en las ciudades del entorno de la bahía de Cádiz, sino también a nivel nacional. Así la prensa abría con el suceso en sus portadas; por ejemplo, *El Globo* (13) la tituló «Espantosa catástrofe. Explosión de un torpedo»; el *Heraldo de Madrid* (14) lo hizo con «Catástrofe en Cádiz. Explosión de un torpedo»; *La Correspondencia de España* (15) decía «Catástrofe en Cádiz. Explosión de un torpedo». Otros lo destacaban en sus páginas interiores, como *La Vanguardia* (16), que titulaba «Catástrofe. Explosión de un torpedo. Muertos y heridos»; *La Corres-*

- (12) *El Liberal*, Madrid, núm. 7.942, sábado 6 julio 1901.
- (13) *El Globo*, Madrid, núm. 9.341, jueves 4 de julio 1901.
- (14) *Heraldo de Madrid*, Madrid, núm. 3.885, jueves 4 de julio 1901.
- (15) *La Correspondencia de España*, Madrid, núm. 15.856, jueves 4 de julio de 1901.
- (16) *La Vanguardia*, Barcelona, jueves 4 de julio de 1901, p. 3.

TEMAS GENERALES

pondencia Militar (17), en su página 4, decía «Horrible Catástrofe. Explosión de un torpedo»; *La Época* (18), en segunda página, «Explosión de un torpedo en Cádiz. Cómo ocurrió el suceso», o *El Día* (19), página 2, «Horrible Catástrofe. Explosión de un torpedo». No solamente dieron amplias noticias del hecho, sino que también en días sucesivos fueron informando de lo que se iba conociendo o, desgraciadamente, del fallecimiento de algunos de los heridos. No podemos dejar de mencionar la información que daba la revista *Caras y Caretas* (20) desde Buenos Aires el 17 de agosto, y destacar asimismo lo publicado por el *Mundo Naval Ilustrado* (21) el 20 del mismo mes, ambas publicaciones gráficas.

Los hechos, según los documentos oficiales

A la vista de lo sucedido, se intentó localizar la causa mediante instrucción, aunque resultara imposible, quizás porque el Archivo General de la Zona Marítima de Cádiz, un precioso edificio situado en la Población Naval de San Carlos, sufrió un incendio en 1976 que pudo destruir este documento, entre otros muchos más (22).

No obstante, se han podido encontrar legajos que nos pueden dar una idea de lo ocurrido. Así, esa misma noche del 3 de julio de 1901, el ministro de la Gobernación, el gaditano Segismundo Moret, hacía llegar mediante un B. S. M. (23) al ministro (24) de Marina para su conocimiento los telegramas que había recibido del gobernador civil de Cádiz, Manzano, en los que le relataba lo que después la prensa publicó. Para intentar saber algo más de esos momentos iniciales aporta un dato importante: la documentación de entrada en urgencias de quienes fueron atendidos en el hospital. En el libro, que se conserva en parte dañado, como si se hubiese manipulado mucho, en la hora de ingreso se

(17) *La Correspondencia Militar*, Madrid, núm. 7.142, 4 de julio de 1901, p.4.

(18) *La Época*, Madrid, Núm. 18.342, 4 de julio de 1901, p. 2.

(19) *El Día*, Madrid, núm. 7.452, 4 de julio de 1901, p. 2.

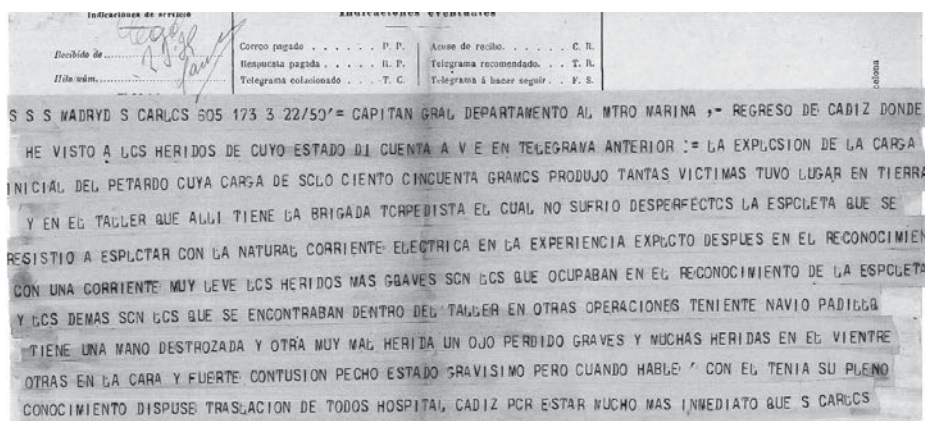
(20) *Caras y Caretas*, Buenos Aires, núm. 150, 17 de agosto de 1901.

(21) *Mundo Naval Ilustrado*, Madrid, núm. 58, 20 de agosto de 1901, p. 383.

(22) Correo electrónico RS 273.2016 del Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán», al autor, fechado el 9 de marzo de 2016, donde al no localizarse la causa sumaria se dice: «... cabe tomar en consideración el hecho de que buena parte de la documentación que se custodiaba en Cádiz... quedó destruida en el incendio que allí se produjo en los años 70 del siglo pasado...».

(23) En el texto se dice: «El Ministro de la Gobernación B. S. M. a su querido amigo y compañero el Sr. Duque de Veragua y le remite para su conocimiento el adjunto telegrama del Gdor. Civil de Cádiz».

(24) Era ministro de Marina Cristóbal Colón de la Cerda y Gante, duque de Veragua (1837-1910). Lo fue desde el 6 de marzo de 1901 al 6 de diciembre de 1902.



Reproducción del telegrama recibido en el Ministerio de Marina la noche del 3 de julio de 1901.

dice «3 t», y a continuación consta la entrada de José Mateu, reflejando en el apartado de domicilio «goleta *Diana*», y en cuanto al lugar de la ocurrencia «Castillo de Puntales»; sin embargo, está en blanco la descripción de la lesión que presentaba.

El capitán general, que se había trasladado a Cádiz, envió telegramas al ministro de Marina informando, además, de escritos de ampliación en el mismo sentido. Así, decía que la noticia se la dio por teléfono —exactamente un «telefonema»— sobre las cuatro de la tarde el comandante de Marina, capitán de navío Antonio de Eulate y Fery, por lo que mandó alistar embarcaciones con ayuda para que se desplazasen a Cádiz, ordenando que a él le recogiesen en la «Avanzadilla», lo que ahora se llama el Muelle de La Clica, muy próximo a la Capitanía, que entonces estaba en el edificio que hoy es la Escuela de Suboficiales en San Fernando. La idea inicial era trasladar a los heridos al Hospital Naval, pero, ante la gravedad, se hizo, como informó el capitán general (25), «sin pérdida de tiempo al Hospital de San Juan de Dios por su proximidad relativa».

En un informe (26) preliminar se decía que «la causa determinante de la catástrofe no ofrece al parecer duda... [el torpedo] llevado al taller se le quitó la espoleta, ya para reconocerla y probar si persistía o no la continuidad de la corriente eléctrica, se le aplicó la débil del galvanómetro y como la corriente

(25) Telegrama enviado al ministro de Marina por el capitán general la tarde del 3 de julio de 1901.

(26) Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz. Negociado 3.º, Sección 2.ª, núm. 1.850, 4 de julio 1901.

TEMAS GENERALES

persistía, desgraciadamente... la espoleta explotó», aunque albergaba también dudas, ya que, seguía diciendo, la «electricidad, si bien muy estudiada, ofrece aún muchos misterios» (27).

El día 4 de julio, el capitán general telegrafió al ministro informando del estado de los heridos y haciendo mención a que S. M. la Reina había manifestado su interés en tener noticias (28). Ya el día 5, el comandante de Marina envió al ministro el siguiente telegrama: «Tengo el sentimiento de participar a V. E. I. que el Teniente de Navío Don José Padillo ha fallecido en el Hospital de San Juan de Dios hoy a las seis» (29).

Habría que decir que cuando la ciudad de Cádiz se estremeció ante los sucesos de esta catástrofe, el Hospital de La Misericordia o de San Juan de Dios guardaba aún sus recientes y tristes recuerdos de la ayuda a los repatriados que volvieron de Cuba y Filipinas (30).

Constan en el libro de ingresados de este hospital todos los datos de los que quedaron hospitalizados, el alcance de sus lesiones o las causas de su muerte. En todos ellos, en el apartado «Clase de Estancia» figura la anotación «De Caridad» (31), entendiéndose por esto que la Hermandad de la Santa Caridad no reclamó nunca los gastos originados, siendo pues una aportación considerable a la desgracia que azotó a la ciudad, manteniendo así su espíritu de ayuda.

La Hermandad hizo también lo posible por ayudar en el sentido humano; así, la prensa recogía que al fallecer en el hospital Adolfo Quisán, su esposa se encontraba a su lado, ya «que había obtenido permiso para acompañarlo». Se decía asimismo que «también se hizo igual concesión a la señora esposa del Teniente de navío don José Padillo, que llegó de San Fernando» (32). También se autorizó a que sus hijos lo visitasen, accediendo a una petición del propio

(27) *Ibíd.*

(28) El telegrama fue ratificado por el oficio Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz. Negociado 3.º, Sección 1.ª, núm. 1.873, 6 de julio 1901: «La Junta Médica acordó que si mañana ofrece el Oficial Padillo alguna reacción se le amputen las dos manos, pero temo mucho que antes o en la operación sucumba. Los demás enfermos, lo mismo. Como de hoy remito comunicación sobre el fatal incidente. S. M. la Reina se ha interesado por los heridos y familias ordenándome le comunique noticias y he contado».

(29) El telegrama fue ratificado por el oficio: Comandancia Militar de Marina y Capitanía del Puerto de Cádiz, núm. 522, de 5 de julio 1901.

(30) Archivo Histórico Caridad Cádiz, a partir de ahora AHCC. Copiador de correspondencia, 1898, núm. 1.025. Marzo 7/899. «Al Excmo. Sr. Gobernador Militar de esta Plaza. Excmo. Sr. = Consecuente con su atenta comunicación fecha 24 de febrero p. pdo. tengo el honor de remitirle la adjunta relación de los 87 repatriados que han fallecido en este Hospital desde que comenzó la repatriación hasta el día de la fecha. = Dios etc. = El Director= Enrique Díaz Rocafull».

(31) Hay otras clasificaciones, tales como «de pago» o «cama dotada».

(32) *El Guadalete*, Jerez de la Frontera, año XLVII, núm. 14.130, 5 de julio 1901, p. 2.

oficial Padillo (33). El Juzgado de Instrucción estuvo constantemente pidiendo información de todo lo que acaecía en el propio hospital, desde el escrito en que solicitaba fuese autorizado sacar el cadáver del teniente de navío Padillo Nadal (34), incluso que «se dé cuenta a este Juzgado cada 24 horas o antes si ocurriera alguna complicación del estado de los heridos de esta dotación que reciben asistencia en ese Establecimiento» (35), o el seguimiento de los problemas del cabo de mar Francisco Ortega Díaz, quien continuó hospitalizado, ya que su estado no permitió el traslado al Hospital Naval de San Fernando hasta que desgraciadamente la Hermandad hubo de comunicar el fallecimiento el día 12 de junio de 1903 (36), casi dos años después de la explosión.

La ciudad de Cádiz reflejó su pesar en las actas municipales (37), y desde San Fernando se envió una sentida carta al ministro de Marina «para que vea la parte que toma el Ayuntamiento en las desgracias que afectan a la Marina» (38).

Breves ideas acerca de los torpedos, la electricidad y de lo ocurrido

En esos momentos, en 1901, como textos básicos relacionados con el hecho que nos ocupa, en la Armada se estudiaron (39) el *Manual de Torpedos*, de Albarrán (40), y el de *Electricidad*, de Joaquín Bustamante (41), los cuales se han analizado para tener una aproximación de los conocimientos que se impartían, así como para intentar saber algo más acerca de lo acontecido en el trágico día.

El Heraldo de Madrid (42) daba la información para el público en general de que un torpedo era «... sencillamente, una caja hermética de forma cónica, cilíndrica o esférica, cargada de materias explosivas y que se dispara, comúnmente, permaneciendo dentro del agua» y que «... se componía de la caja principal, que se suele cargar con algodón pólvora... y dentro de él penetra el

(33) *Ibíd.*, núm. 14.130, 5 de julio 1901, p. 2.: «Pidió el Sr. Padillo que le llevaran a sus dos hijos para verlos, y un pariente suyo mandó deseguida a San Fernando para traerlos en un carruaje».

(34) Juzgado de Instrucción. Brigada Torpedista. Cádiz, 5 julio de 1901 (AHCC).

(35) *Ibíd.*. La Carraca, 8 julio de 1901 (AHCC).

(36) Libro Copiador 225, junio 12/903 (AHCC): «A D. Servando Muñoz. Juez Instructor de la Brigada Torpedista. En la madrugada de hoy se agravó rápidamente el Cabo de Mar Francisco Ortega Díaz y falleció a las 5 ½. Lo que tengo el sentimiento de participar a V. S. a los fines consiguientes».

(37) Acta n.º 110. Cabildo de Gobierno, 5 julio 1901.

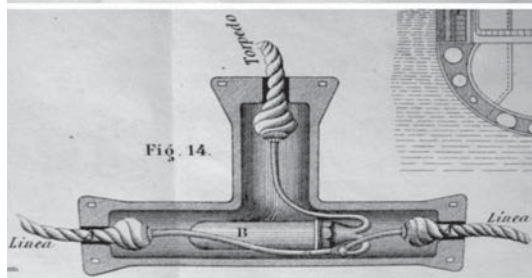
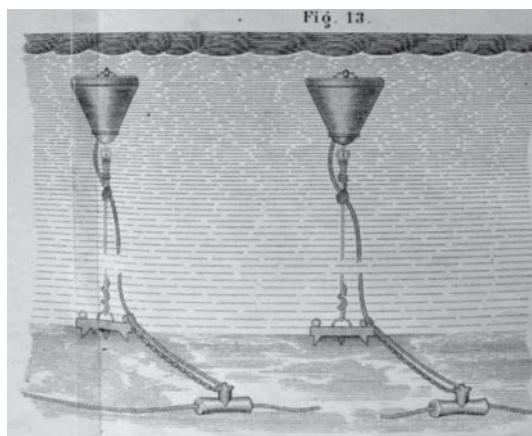
(38) Carta Sección 2.º Negociado 2.º, 7 julio 1901

(39) MARTÍN DE OLIVA, A.: *Anuario del Oficial de Marina*, Madrid, 1883-4, p. 80.

(40) ALBARRÁN, R.: *Manual de Torpedos*. Madrid, Imprenta de Pedro Abienzo, 1878.

(41) BUSTAMANTE Y QUEVEDO, J.: *Curso de Electricidad Teórico y Práctico explicado en la Escuela de Torpedos*. Cartagena, Imprenta de Hipólito García, 1886.

(42) *Heraldo de Madrid*. Madrid, Año XII, núm. 3.885, jueves 4 de julio de 1901, portada.



La fig. 13 representa el modo de establecer una línea de torpedos eléctricos por contacto con un solo cable, de tal manera que la explosión de uno de ellos no afecte en nada a los otros. Para conseguirlo, el ramal del cable que se dirige del conductor principal al torpedo, se aísla del sistema en el momento de la explosión por medio de una aparato, invención de M. Mathieson, llamado desunidor, y que representamos en la fig. 14 en corte. AA es el cable principal que va a la estación; uno de sus extremos penetra en la pieza de hierro B, en cuyo interior hay dispuesto un cebo que hace explosión con el torpedo, aislando el cable cortado, sin lo cual la corriente se escaparía por el agua. (Del libro *Manual de Torpedos*, de R. Albarrán, p. 639).

cartucho de carga: un tubo que se llena de algodón pólvora seco, que constituye la carga iniciadora, carga que hace explotar la espoleta merced al fulminante que lleva ésta, y que explota por enrojecimiento de un hilo de platino que lo abraza y que pone incandescente la electricidad».

En el manual de Albarrán se explicaba que algunos torpedos defensivos, lo que hoy se conocen como minas, se conectaban eléctricamente a unos aparatos de estación o «mesa de fuego» (43), desde donde se disponía el momento en que se hacía pasar la corriente que originaba la explosión. La electricidad necesaria para la operación era suministrada por las llamadas pilas Leclanché, ampliamente descritas en el libro de Bustamante (44).

En Cádiz, la Brigada Torpedista venía usando el Castillo de San Lorenzo de Puntales y una batería en otro castillete en sus proximidades, así como la antigua corbeta *Diana*, que hacía las veces de pañol de material y alojamiento de las dotaciones.

El capitán general, el 2 de agosto de 1901, elevó al ministro de Marina un informe (45) en el que decía

(43) ALBARRÁN, R.: *Aparato de Estación para el servicio de los torpedos eléctricos*, Imp. Abienzo, 1880.

(44) BUSTAMANTE Y QUEVEDO, J.: *op. cit.*, p. 104.

(45) Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz. Negociado 2.º, Sección 1.ª, núm. 212. Fecha 2 de agosto de 1901.

que «como resultado de un minucioso registro hecho en el Taller de la batería de 2.^a Aguada por el Juez Instructor... se tuvo la fortuna de encontrar algunos elementos de que se formaba el galvanómetro empleado en el reconocimiento de la espoleta... lo que ha permitido después de reconocido este formar un juicio exacto de las causas que promovieron la explosión...». De manera resumida, venía a decir que el equipo de medición disponía de resistencias, las cuales al ser conectadas hacían que casi la totalidad de la corriente pasase por ellas y tan solo una parte muy débil por la espoleta en sí; pero por desgracia, en el carrete que usó, el que creía de 40 ohms, «se ha notado deterioro en el forro que constituye su aislamiento consistente en especies de picaduras o quemaduras ...razón que explica su gran disminución de resistencia...», apenas 0,9 ohms, por lo que desgraciadamente la casi totalidad de la intensidad pasó por la espoleta y originó la explosión. Terminaba el informe diciendo: «... la fatalidad una vez más ha venido a hacer presa en esta desgraciada Marina».

Algo acerca del teniente de navío José Padillo y Nadal

José Padillo había nacido en Cartagena el 27 de enero de 1867; era hijo del oficial de Infantería de Marina Manuel Padillo y Martínez de Murguía, quien ostentó el título de conde de Vega-Florida (46). Se preparó José para el ingreso en la Armada en San Fernando y obtuvo la plaza n.º 3 en los exámenes de julio de 1882 para la Escuela Naval Flotante establecida en la fragata *Asturias* en el puerto de Ferrol.

Finalizada la época de alumno, embarcó como alférez de navío en el *Castilla* el 30 de enero de 1889 y, al saber que el barco iba a pasar al Apostadero de Filipinas, elevó instancia a la Reina Regente exponiendo que «se digne concederle su pase al citado Apostadero» (47), lo que le fue otorgado, uniendo, sin saberlo, casi la totalidad de su vida profesional en la Armada a las islas Filipinas.

El *Castilla*, junto al *Don Juan de Austria* y al *Don Antonio de Ulloa*, salió de Barcelona para ultramar el 29 de marzo de 1890, formando lo que la prensa llamó la «escuadra negra», debido a que iniciaban la travesía con sus cascos en ese color en vez de blanco (48). El oficial Padillo realizó una primera campaña en el Apostadero, prestando servicios en diversos buques, pero, sobre todo hay que resaltar su paso por el aviso *San Quintín* y por el cañonero

(46) Así figura en el Estado General de la Armada, 1888, capitán de la Escala de Reserva, p. 474.

(47) Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz. Sección 1.^a, núm. 906. Escrito de 21 de marzo de 1889 al ministro de Marina, elevando instancia de José Padillo y Nadal.

(48) Para mejorar las condiciones de vida a bordo se dictó una R. O. de 31 de marzo de 1887, «haciendo que fuesen los cascos de los buques en los Apostaderos de color blanco».



Don José Padillo y Nadal. (Foto: familia Padillo).

Marqués del Duero. Participó en las operaciones en la isla de Mindanao, dado que ambos buques fueron los que transportaron al gobernador general del archipiélago, el general Weyler, quien dirigió personalmente las acciones militares, por lo que fueron constantes los viajes desde Manila a la isla de Mindanao, basando el apoyo en Zamboanga o en Isabela de Basilán.

En el *Marqués del Duero*, el alférez de navío Padillo desempeñó las funciones de 2.º comandante. El 23 de agosto de 1892 se le concedió la cruz roja del Mérito Militar.

El 5 de octubre de 1893, por

estar cumplido de campaña, embarcó en el vapor correo *Isla de Panay* para volver a Cádiz, donde llegó el 14 de noviembre.

Durante su licencia, contrajo matrimonio, el 19 de enero de 1894 en la Iglesia del Carmen de San Fernando, con doña Josefa Garrido Romero, con quien tuvo dos hijos, Salvador y Francisco.

Finalizada la licencia y tras un breve destino en el crucero *Isla de Cuba*, fue asignado nuevamente a las Filipinas, saliendo en el vapor *León XIII* el 1 de diciembre de 1894. A su llegada fue destinado al *Juan de Austria* y luego al *Castilla*. Ascendió a teniente de navío de 2.ª clase en junio de 1895, dándosele el mando del cañonero *Mindoro* de la División Sur, con base en Zamboanga, en la isla de Mindanao. Tuvo, de nuevo, con el barco de su mando ocasión de participar en operaciones y apoyo a los destacamentos establecidos para controlar las zonas más conflictivas de Mindanao, entre las bahías de Illana e Iligan. Entregó el mando el 19 de diciembre de 1897. En sus informes personales, el capitán de navío Ferrer Pérez de las Cuevas hizo constar que estuvo Padillo «mandando el *Mindoro* con acierto e inteligencia y por sus condiciones especiales es oficial que se le puede confiar toda clase de comisiones por penosas que sean» (49). Tras un breve paso por el Arsenal de Cavite, regresó a Cádiz en el vapor *Patriocio de Satrústegui* el 23 de marzo de 1898. El 17 de febrero le había sido concedida la cruz roja del Mérito Naval pensionada. Al poco de llegar a Cádiz, las

(49) Informes Personales de José Padillo y Nadal. Año 1897.

circunstancias le obligaron a renunciar a licencias, y el 9 de abril se le asignó el mando del torpedero *Retamosa*, con el que hizo vigilancia del estrecho de Gibraltar y de los accesos a la bahía de Cádiz durante la guerra. Pasó el *Retamosa* al Departamento de Cartagena, por lo que navegó en conserva hacia allí con el *Destructor*, llegando el 14 de julio de 1898. El *Retamosa* no navegó más, siendo desarmado el 10 de abril de 1900. En ese mismo año le fueron concedidas al teniente de navío Padillo las medallas del Ejército en Filipinas y la de la Campaña de Mindanao «con el pasador de 1891 que le corresponde» (50).

En agosto de 1900, fue nombrado alumno de la Escuela de Torpedos establecida a bordo del crucero *Lepanto* en aguas de Cartagena. El propio Padillo solicitó asistir como oyente al mismo tiempo a un curso de máquinas de vapor que se iba a impartir para alféreces de fragata, reflejando así su interés por ampliar conocimientos técnicos. Al finalizar este, ya en mayo de 1901, fue asignado a la Brigada Torpedista de Cádiz, incorporándose muy poco antes de la fatídica fecha del 3 de julio.

Por ironías de la vida, el 10 de septiembre de 1901, ocurrida ya la desgracia, el Ministerio de Marina envió escrito al capitán general del Departamento para que «disponga su entrega a la familia del interesado la adjunta declaración de Aptitud de Torpedos a favor del Tte. de Navío D. José Padillo y Nadal» (51). Consta en el expediente que fue entregado a su viuda, doña Josefa Garrido Romero.

Breve epílogo

El hecho tuvo gran impacto social, y no solamente en Cádiz y pueblos como San Fernando y Sanlúcar, ciudades natales de los afectados, sino también en todo el seno de la Armada, donde fue conocida como la «catástrofe de Cádiz». Así, en ese año de 1901, la prensa publicaba que «con motivo de la catástrofe ocurrida en la Escuela de Torpedos de Puntales (Cádiz), los marinos residentes en Madrid, que tenían resuelto celebrar con un banquete la festividad de su patrona, la Virgen del Carmen, han acordado suspender el acto»(52). Esta hubiera sido la primera vez que se festejara dicho patronazgo, que había quedado establecido por R. O. del 23 de abril de ese año de 1901.

Sirva este pequeño recordatorio y homenaje para que no se pierdan en el olvido las páginas que con tanto dolor han sido escritas en la Armada para mejorar su ciencia, buscando siempre un mejor servicio a la Patria.

(50) Ministerio de Marina. Sección Estado Mayor y Campaña. Ref. 149-1.º-D.

(51) Ministerio de Marina. Dirección de Personal. Negociado 1.º, Minuta 111, 10 septiembre de 1901.

(52) *El Globo*, Madrid, Año XVIII, núm. 9.350, sábado 13 de julio 1901, p. 2.