

EL TORPEDERO EN LA MARINA DE GUERRA ESPAÑOLA

Vicente Jesús BERNAL TORTOSA



ORPEDERO era el nombre genérico, con el cual entre el período de tiempo comprendido desde finales del siglo XIX, hasta principios del XX, se designaba a toda clase de buques de pequeño tamaño y gran velocidad, cuya arma principal era el torpedo.

Presentaban estos buques, poco blanco al adversario, debido a sus reducidas dimensiones. Su táctica se basaba en acercarse al buque enemigo lo máximo posible, con el mayor sigilo y discreción que le permitiesen tanto sus máquinas, como la columna de humo que estas desprendían por sus chimeneas. Mediante este *modus operandi*, se pretendía conseguir una mayor precisión en el impacto del torpedo sobre el casco del buque

enemigo, retirarse después rápidamente en cuanto el disparo se hubiese efectuado, o a ser posible en el mismo momento de este, lejos del alcance de la artillería del buque atacado y de los de su escolta.

Los torpederos podían ser *costeros* o *de alta mar*. Los primeros eran buques tan pequeños que no se les consideraba capaces de resistir todo tipo de mares; los segundos, en cambio, podían acompañar a las escuadras, y también eran conocidos como *torpederos de escuadra*.

En sus orígenes para ejercer como embarcación torpedera, era válida cualquier embarcación de porte ligero y buena maniobrabilidad en sus evoluciones. Este tipo de torpederos eran conocidos con el nombre de «botalón». El torpedo de botalón se colocaba en la proa de la embarcación, en el extremo de la pértiga habilitada a bordo para ello, pudiendo adoptar dos posiciones: la primera en disposición de combate, la segunda, atacando.

Cástor y *Póllux*, fueron los únicos torpederos de este tipo que prestaron servicio en la Armada. Sus armas consistían en la mina submarina que, en

esencia, era una gran carga explosiva fijada al botalón, cuya misión era casi suicida, puesto que debían acercarse tanto al enemigo hasta el término de llegar al abordaje, para poder emplear su arma. Fueron armas consagradas por su terrible efectividad durante la guerra de Secesión Americana, demostrando la experiencia que eran efectivas sobre todo, si se producía el ataque como factor sorpresa o en ataque nocturno.

Cástor. El primer torpedero de la Armada española

El 15 de enero de 1876, se creó en nuestra Armada una Junta de Torpedos (lo que hoy llamaríamos Armas Submarinas) en el Departamento de Cádiz. Esta fue secundada por otras comisiones en los restantes departamentos. En 1878 quedaron todas disueltas y reemplazadas por una Junta Central en Madrid y una Escuela de Torpedos en Cartagena, inaugurada en febrero de 1880 por el entonces ministro, almirante Pezuela.

La Armada decidió la adquisición del primer torpedero en 1877, que sería contratado con la sociedad «Forges et Chantiers de la Méditerranée». La quilla del torpedero se colocó en el astillero de «La Seyne» el día 1 de



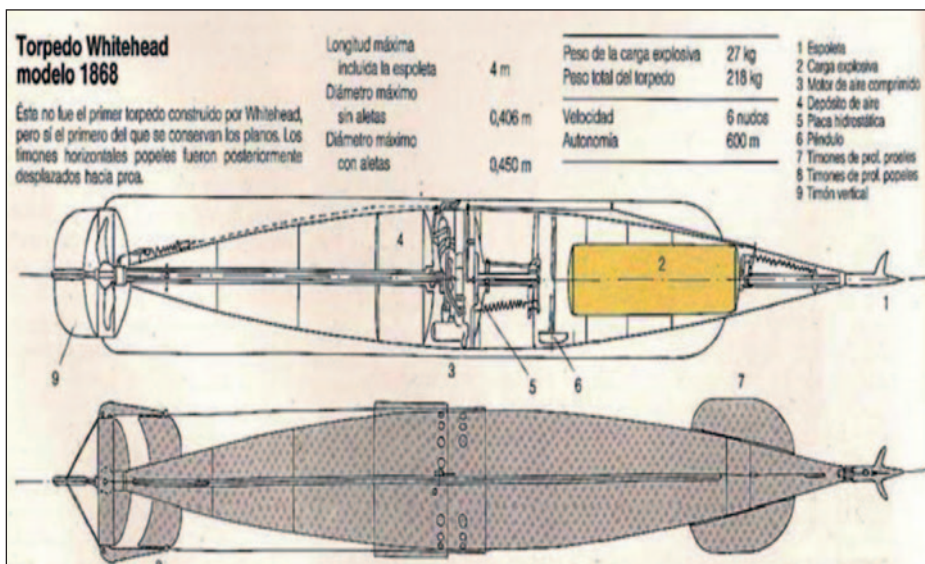
Torpedero de botalón *Cástor* (1878), con el botalón lanzatorpedos en proa. Mahón.
(Foto: Archivo Museo Naval)

noviembre de ese mismo año, siendo botado el 5 de abril de 1878 y entrando en servicio poco después, con el escueto nombre de *bote porta-torpedos Número 1*. Posteriormente, su nombre fue reemplazado a partir del 27 de diciembre de 1883, por el mitológico de *Cástor*.

Aparición del torpedo automóvil. Factor definitivo para su evolución

El desarrollo definitivo del torpedo automóvil de la mano del inglés Robert Whitehead en 1866, hizo inexcusable la necesidad de cambiar tanto el diseño y forma, como el porte de este tipo de buques, para adecuarse a las nuevas exigencias del arma que se había de albergar a bordo de la nueva embarcación. Debía, por tanto, ir provisto el nuevo torpedero de al menos un tubo lanzatorpedos con el novedoso sistema de lanzamiento de estos, mediante el novedoso sistema de aire comprimido. Además debían de disponer del espacio suficiente en su interior para el manejo y estiba de torpedos de repuesto, puesto que desde aquel preciso momento se había consolidado como una eficaz y determinante arma de combate.

La evolución definitiva del arma utilizada por estos buques trajo consigo, la obligatoria transformación de su plataforma de transporte y lanzamiento, el torpedero. Su diseño y progreso debía ir acorde al avance experimentado por su principal arma a bordo, el torpedo.

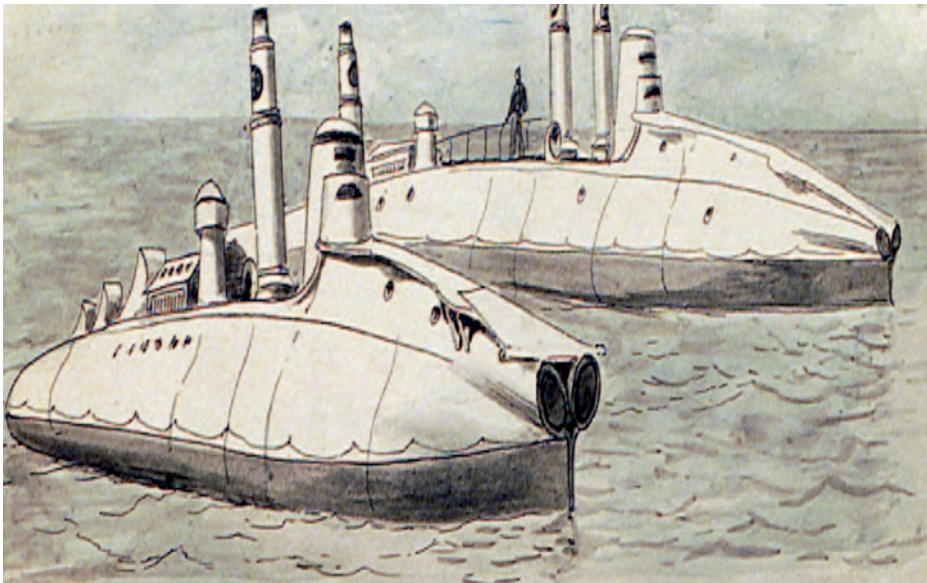


Torpedo Whitehead, modelo 1868

Diferentes diseños hasta el real y definitivo

Desde este momento de la mente de los ingenieros navales, dando rienda suelta a su imaginación, surgen las más disparatadas e inalcanzables propuestas y formas, imposibles de plasmar en la realidad en pos de la búsqueda de un ideal inalcanzable, tal y como describe Rafael Monleón en su libro:

«Gran marcha, facilidad de evoluciones, mayor calado, estabilidad perfecta, radio de acción suficiente y todo ello con exiguo tonelaje, empresa aún más difícil de lograr que lo que ellos creen e intentan a fuerza de retorcer las líneas, deprimir las formas y restar espacios».



Formas que los ingenieros navales imaginaban. (Foto: Libro de Rafael Monleón)

El casco de estos buques fabricados en hierro o acero, era excesivamente prolongado y más abultadas las superestructuras de su proa que las de su popa, debido al espacio interior requerido para el manejo de los torpedos que, por norma general, iban ubicados en esta zona del buque. La figura geométrica resultante de su forma, era la de una circunferencia u óvalo imperfecto, siendo su mayor defecto la escasa estabilidad derivada de esta forma anteriormente descrita.

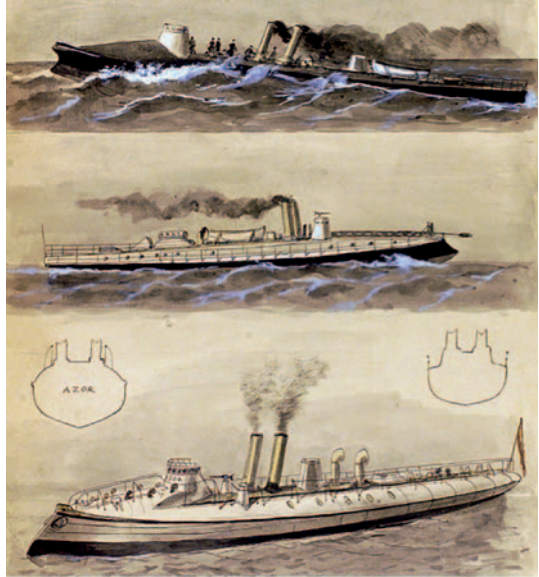
El mayor espacio interior por orden de superficie ocupada a bordo de mayor a menor, estaba destinado a las máquinas carboneras, la cámara lanza

torpedos y, por último, el espacio restante se destinaba para alojamiento de la dotación y el comandante del buque. Es, por tanto, obvio y de la propia distribución se deduce, que los espacios destinados para la dotación eran extremadamente escasos y reducidos, dando lugar a incomodidades propias de la estrechez de los mismos. A todas estas molestias, había que sumarle la elevada temperatura que desprendía la acción del elevado y constante calentamiento de sus máquinas mediante carbón, que se transmitía a todos los espacios interiores del torpedero. El calor, las estrecheces y la constante trepidación que el movimiento de su hélice producía durante

la marcha en las travesías, hacían casi imposible la vida a bordo, siendo necesaria la aminoración de la velocidad, y la constante supervisión de sus máquinas en aras a lograr un relativo descanso durante las singladuras más largas.

Inicialmente, los torpederos llevaban calderas alimentadas por carbón. Para su tripulación, siempre se buscaban fogoneros de primera, pues era difícil alimentarlas en plena marcha y con los embates del mar. Pero además su columna de humo impedía el factor de la sorpresa, añadiendo otro inconveniente. Fue debido a todo ello que en los torpederos se ensayase inicialmente las calderas alimentadas con combustible líquido (tipo gasolina), por las ventajas que esto podía reportar en esos barcos tan pequeños y rápidos. Los inicios de las modificaciones están en Alemania y Estados Unidos, en torno a 1895.

A pesar de todos los inconvenientes que presentaba este tipo de buques, las marinas de guerra de todo el mundo se apresuraron a proveerse de una cantidad ingente de torpederos, sin duda más por rivalidad que por la eficacia y fiabilidad de este tipo de embarcaciones. La experiencia aportada de todos estos países poseedores de cuantiosas escuadras de torpederos, ponían de manifiesto las grandes carencias marineras de los torpederos en alta mar, lamentables condiciones de habitabilidad y cuantiosas averías originadas en la gran mayoría de las ocasiones, por el nefasto comportamiento de este tipo de



Evolución real del diseño del torpedero desde el uso del torpedo de botalón hasta el *Whitehead*.

(Foto: Rafael Monleón)

buques en condiciones meteorológicas de mar adversas. Eran buques con un excelente comportamiento en aguas tranquilas de ríos, rías y costeras. Nuestro país no desistió y también puso al servicio de nuestra marina de guerra una serie de unidades.

Flota de torpederos en la Armada

La Flota de Torpederos adscrita a nuestra Armada a lo largo de la corta historia en servicio de esta unidad, desde finales del siglo XIX hasta la segunda década del siglo XX ordenados cronológicamente eran los siguientes:

TORPEDERO	DESPLAZAMIENTO (toneladas)	AÑO DE CONSTRUCCIÓN
<i>Cástor</i>	23	1878
<i>Póllux</i>	33	1879
<i>Rigel</i>	61	1883
<i>Acevedo</i>	66	1885
<i>Julián Ordóñez</i>	66	1885
<i>Retamosa</i>	70	1885
<i>Habana</i>	60	1886
<i>Barceló</i>	66	1886
<i>Orión</i>	88	1885
<i>Azor</i>	127	1886
<i>Ariete</i>	120	1887
<i>Halcón</i>	128	1887
<i>Rayo</i>	120	1887
<i>Ejército</i>	60	1888

De toda esta flota de torpederos, el único construido en nuestro país fue el *Ejército*. Su coste fue sufragado por suscripción popular por la Armada y el Centro Militar del Ejército. La construcción llevada a cabo por la empresa Gil, Otero & Cía., tuvo lugar en los extintos astilleros ferrolanos de «La Graña».

La profunda renovación que se pretendía llevar a cabo de nuestras envejecidas y obsoletas unidades por aquellas fechas, la necesidad de una solución

urgente y eficaz a las carencias de nuestras escuadras de la Marina de guerra, provocó el planteamiento y necesidad de este tipo de buques. Eran buques aptos tanto para el ataque como para la defensa de costas, arsenales y puertos, lo cual convertían al torpedero en un rápido, ágil y eficaz buque de guerra capaz de combatir al más armado de los buques enemigos.



BIBLIOGRAFÍA

- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, Jose M.^a: *Enciclopedia General del Mar*.
- COELLO, Juan Luis; RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: *Buques de la Armada Española a través de la fotografía (1849-1900)*.
- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Torpederos y Destroctores de la Armada Española*, Navantia 2006.
- Buques de la Armada Siglo XX*, Ministerio de Defensa 2008.
- Segunda colección de listas oficiales de buques de guerra y mercantes españoles publicadas desde el año 1883 a 1889 inclusive.
- <https://blog.todoavante.es/>. Historia Naval de España.
- Estado General de la Armada para 1888.