

Biografía de José Padillo y Nadal

(Cartagena, 27 enero 1867- Cádiz, 6 julio 1901)



Teniente de navío D. José Padillo y Nadal
Óleo sobre lienzo. 100 x 80 cms. aprox.
Datación: c. 1900
Museo Naval de San Fernando (Cádiz).

José María Caravaca de Coca
Capitán de navío (R)
Licenciado en Derecho
Academia de las Ciencias y las Artes Militares
Sección de Diccionario Biográfico Militar

José Padillo y Nadal nació en Cartagena (Murcia) el 27 de enero de 1867, era hijo del oficial de Infantería de Marina D. Manuel Padillo y Martínez de Murguía, quien ostentó el título de conde de Vega-Florida. Se preparó José para el ingreso en la Armada en San Fernando (Cádiz) en un Colegio situado en la calle Real nº 155, bajo la dirección de Don Manuel de la Pascua y obtuvo la plaza nº 3 en los exámenes de julio de 1882 para la Escuela Naval Flotante establecida en la fragata *Asturias* en el puerto de Ferrol. Se incorporó, así, a la Armada el 9 de julio de 1882; estuvo como alumno, aspirante, en la fragata *Asturias* hasta el 14 de diciembre

de 1.884 que pasó a ser guardiamarina, tras haber superado sus exámenes. Siendo guardiamarina, José Padillo y Nadal, desde que empezó a navegar como tal en la fragata *Cármen* hasta desembarcar de la corbeta *Nautilus* hizo 224 días de mar y en su hoja de servicios distingue «122 a máquinas y 102 a vela». Se examinó, a bordo de la fragata *Asturias* para pasar a alférez de navío entre los días 24 al 31 de octubre de 1888.

Ya como alférez de navío, tras haber embarcado en las fragatas *Almansa* y *Gerona*, lo hizo en el crucero *Castilla* el 30 de enero de 1889 y al saber que ese barco iba a pasar al Apostadero de Filipinas elevó instancia a la Reina Regente, exponiendo que deseaba «*se digne concederle su pase al citado Apostadero*» lo que le fue otorgado. El 9 de abril de 1890, el *Castilla*, junto a los cruceros *Don Antonio de Ulloa* y *Don Juan de Austria* salieron de Barcelona, en lo que la prensa llamó la «escuadra negra» debido a que iniciaban la travesía con sus cascos pintados de negro, en vez del blanco que se estableció como reglamentario para los buques destinados en Ultramar. El teniente de navío José Padillo y Nadal unió, de ese modo, casi toda su vida en la Armada a las Islas Filipinas, donde llegó el 17 de junio de 1890.

José Padillo realizó una primera campaña en el Apostadero prestando servicios en diversos buques, pero, sobre todo es de resaltar su paso por el aviso *San Quintín* y por el cañonero *Marqués del Duero*. Participó, así, en las campañas 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, siendo así constantes los viajes desde Manila a la isla de Mindanao. En el *Marqués del Duero*, el alférez de navío Padillo desempeñó las funciones de 2º Comandante. El 23 de agosto de 1892 le fue concedida 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 de ese año de 1893.

Durante su licencia contrajo matrimonio, el 19 de enero de 1894, en la iglesia del Carmen de San Fernando (Cádiz), con Doña Josefa Garrido Romero, con quien tuvo dos hijos: Salvador (n.1894) y Francisco (n.1899).

Finalizada la licencia, fue asignado nuevamente a las Islas Filipinas, saliendo de Cádiz en el vapor *León XIII* el 1º de diciembre de 1894. Llegó a Filipinas el 5 de enero de 1895 y el día 9 fue destinado al crucero *Don Juan de Austria* y luego al también crucero *Castilla*. Ascendió a teniente de navío de 2ª clase en junio de 1895, dándosele el mando del cañonero *Mindoro* de la División Naval del Sur, con base en Zamboanga, en la isla de Mindanao. Participó nuevamente con el barco de su mando en la Campaña de Mindanao apoyando a los destacamentos establecidos para controlar las zonas más conflictivas de esa isla de Mindanao entre las bahías de Illana y la de Iligan. Finalizó el mando el 19 de diciembre de 1897. En sus informes personales, el capitán de navío Ferrer Pérez de las Cuevas, Comandante de la División Naval Sur de Filipinas, hizo constar que estuvo José 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*». Regresó a Cádiz en el vapor de la Compañía Transatlántica *Patricio de Satrústregui* 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, el 9 de abril de ese año de 1898, se le asignó el mando del torpedero *Retamosa* con el que hizo la vigilancia del estrecho de Gibraltar y luego la de los accesos a la bahía de Cádiz durante los momentos de la guerra con los Estados Unidos. Finalizada la contienda, pasó el *Retamosa* al Departamento de Cartagena, a donde llegó el 14 de julio de 1898. El *Retamosa* no navegó más, siendo desarmado el 10 de abril de 1900. Ese mismo año de 1900 le fueron concedidas,

al teniente de navío Padillo y Nadal, las Medallas del Ejército en Filipinas y la de la Campaña de Mindanao.

En agosto de 1900, fue nombrado alumno de la Escuela de Torpedos establecida entonces a bordo del crucero *Lepanto* en aguas de Cartagena; el propio Padillo solicitó asistir como oyente, al mismo tiempo, de un curso de máquinas de vapor que se iba a impartir, reflejando así un espíritu amante de ampliar sus conocimientos técnicos. Al finalizar el curso de la Especialidad de Torpedos, ya en mayo de 1901, José Padillo, fue asignado a la Brigada Torpedista de Cádiz, incorporándose muy poco antes del día 3 de julio de ese año de 1901 que ocurrió el accidente de fatales consecuencias.

Ese día, aniversario de la batalla naval de Santiago de Cuba, quizás precisamente por ello, la Brigada Torpedista de Cádiz establecida en el histórico castillo de Puntales había programado unos ejercicios y, al tiempo, exhibición del uso de los llamados torpedos defensivos con asistencia de público. Quizás, también, queriendo enseñar la eficacia de un arma submarina cuyo uso podría haber cambiado el curso de la historia...

Los torpedos defensivos de esa exhibición, lo que hoy es conocido con el nombre de «minas», eran del tipo eléctrico, de tal modo que el momento de su explosión era controlado a distancia por medio de cables. En el transcurso del ejercicio, uno de los torpedos no explotó por lo que se decidió, al finalizar, extraerlo. El teniente de navío Padillo procedió inmediatamente, en los talleres de la brigada, a iniciar una investigación de las razones técnicas por la que había habido un fallo de fuego, produciéndose durante la manipulación la fatal explosión del artefacto.

La ciudad de Cádiz vivió momentos de angustia la tarde del día 3 de julio de 1901 ante las noticias que iban llegando y, como no, al ver llegar al Hospital de la Hermandad de la Santa Caridad, conocido como de San Juan de Dios, las camillas con los accidentados. La prensa, al día siguiente, contaba que, en el camino, la que transportaba al propio teniente de navío Padillo se encontró con su madre, a quien no quisieron comunicar el estado de gravedad en que se encontraba. En total fueron atendidos en el hospital nueve heridos de los que, desgraciadamente, fallecieron cuatro. El equipo médico estaba integrado, entre otros por el afamado doctor Enrique Díaz-Rocafullo quien, en esos momentos, era catedrático de la Facultad de Medicina, primer teniente de alcalde de la ciudad, hermano mayor de la Hermandad de la Caridad y, por lo tanto, director del hospital.

En cuanto al teniente de navío José Padillo y Nadal, se decidió *«hacerle la amputación de ambas manos, operación que practicarán el Sr. Rocafullo y los restantes facultativos pero no se llevó a cabo, pues falleció antes»* diría la prensa. El teniente de navío Padillo y Nadal falleció el día 6 de julio de ese año de 1901 y la prensa relataba todos los detalles del sepelio de las víctimas, diciendo: *«ha sido una solemne manifestación de duelo, en el que han tomado parte todas las clases sociales de esta capital. En la plaza de San Juan de Dios una inmensa multitud se apiñaba...»* y, añadía la prensa que *«... cerrando la marcha iba dando honores la banda de música del regimiento de Álava y, tras ella, una compañía de artillería con la banda de cornetas y tambores»*. En San Fernando (Cádiz), donde fue trasladado el cadáver del teniente de navío José Padillo y Nadal, al llegar a la plaza del Carmen, el cortejo, *«a duras penas puede abrirse paso entre la multitud»*.¹

La investigación de lo ocurrido llevó a un preliminar informe² en donde se llegaba a decir que la «*electricidad si bien muy estudiada ofrece aún muchos misterios*» y ya uno más definitivo en que el Capitán General del Departamento, el 2 de agosto de 1901, dijo al Ministro de Marina³ que: «*como resultado de un minucioso registro hecho en el taller de la Batería de 2ª 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 han notado deterioros 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*».

Por ironías de la vida, el 10 de septiembre de 1901, ocurrida ya la desgracia, el Ministerio de Marina envió un escrito al capitán General del Departamento de Cádiz para que «*disponga su entrega a la familia del interesado la adjunta declaración de Aptitud de Torpedos a favor del teniente de navío D. José Padillo y Nadal*».⁴ Consta en el expediente que fue entregado a su viuda, Doña Josefa Garrido Romero.

El fatídico hecho tuvo, se podría decir, gran impacto social, y no solamente en Cádiz y pueblos como San Fernando y Sanlúcar de donde eran los afectados, sino también en todo el seno de la Armada y, por ello, ese año de 1901, publicó la prensa, «*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*»,⁵ máxime cuando era la primera vez que se festejaba dicho patronazgo, dado que así quedó establecido por R.O. del 23 de abril de ese mismo año de 1901.

¹ *El Liberal*, Madrid, Núm. 7.942, sábado 6 julio 1.901.

² AGMAB. Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz. Negociado 3º, Sección 2ª, Número: 1850. Fecha: 4 julio 1901.

³ AGMAB. Capitanía General de Marina del Departamento de Cádiz. Negociado 2º. Sección 1ª. Número: 212. Fecha: 2 de agosto de 1901.

⁴ AGMAB. Ministerio de Marina. Dirección de Personal. Negociado 1º. Minuta 111. 10 septiembre 1901.

⁵ *El Globo*, Madrid, Año XVIII, Núm. 9.350, sábado 13 de julio 1901, pág. 2.

BIBLIOGRAFÍA:

CARAVACA DE COCA, José Mª: *Apuntes para la Historia: La Catástrofe de Cádiz de 1901*, Cádiz, 2018.

CARAVACA DE COCA, José Mª: «Apuntes para Historia: La catástrofe de Cádiz de 1901. Explosión de un «torpedo», en *Revista General de Marina*, Madrid, 2017, núm. Enero-febrero.