

FOTOGRAFÍAS CON HISTORIAS

EL VIAJE DEL CRUCERO REINA REGENTE A AMÉRICA

Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ
Doctor en Historia Contemporánea

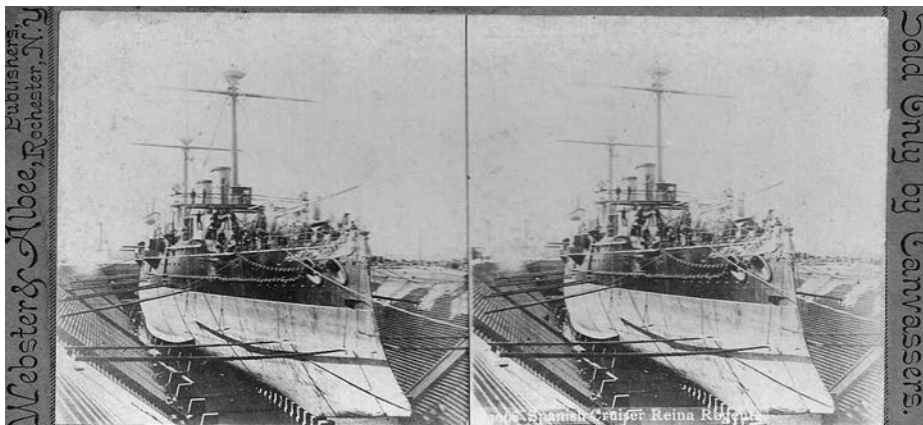


Introducción



A fotografía estereoscópica permite, utilizando un visor adecuado, ver las imágenes del par estereoscópico en tres dimensiones. Tuvo una época dorada desde los años 60 del siglo XIX hasta principios del XX, y en los libros especializados dedicados a la Armada y la fotografía está poco o nada estudiada. Tras muchos lustros de coleccionismo he podido recopilar más de 200 imágenes estereoscópicas dedicadas a la Armada española, una buena parte de ellas piezas muy raras y difíciles de conseguir, con las que estoy confeccionando un catálogo para intentar cubrir esta carencia.

Una de estas raras piezas que pude localizar muestra al crucero *Reina Regente* en dique seco. En un principio, pensé que era una foto tomada en el dique de la Campana del Arsenal de Ferrol, pero en un análisis más detenido



Fotografía estereoscópica de Webster & Albee, número 3.966, titulada «Spanish cruiser Reina Regente», en el dique del Arsenal de Brooklyn en 1892.

me di cuenta de mi error, ya que la mampostería de ese dique no corresponde con la de la foto. Mi primera línea de investigación fue buscar posibles entradas en dique del buque en Estados Unidos, lugar de procedencia de la marca de la foto.

Examinando los manuscritos del Museo Naval buscando referencias de la Guerra de Cuba, tuve la suerte de localizar un original del teniente de navío J. Cervera, embarcado en el crucero en 1892, que narra concienzudamente el viaje realizado a tierras americanas y nos desvela el origen de la fotografía. Además, en el manuscrito encontramos muchos indicios sobre las posibles causas de la pérdida del buque, haciendo un análisis de lo sucedido durante el viaje a Cuba y los Estados Unidos. Recorramos la historia del crucero.

Vida del buque

En agosto de 1885, y coincidiendo con los sucesos del archipiélago de las Carolinas, con la pretendida anexión de las islas por Alemania, el ministro de Marina, vicealmirante Pezuela, claramente influenciado por esta situación, sacó a concurso tres cruceros con cubierta protectora, uno de primera, el *Reina Regente*, y dos de tercera, los *Isla de Luzón* e *Isla de Cuba*, que se usarían como modelos para su reproducción en los arsenales de la Armada (1).

(1) Por R. O. de 24 de mayo de 1886 se construyeron las réplicas nacionales, el *Lepanto* en Cartagena y el *Alfonso XIII* en Ferrol.

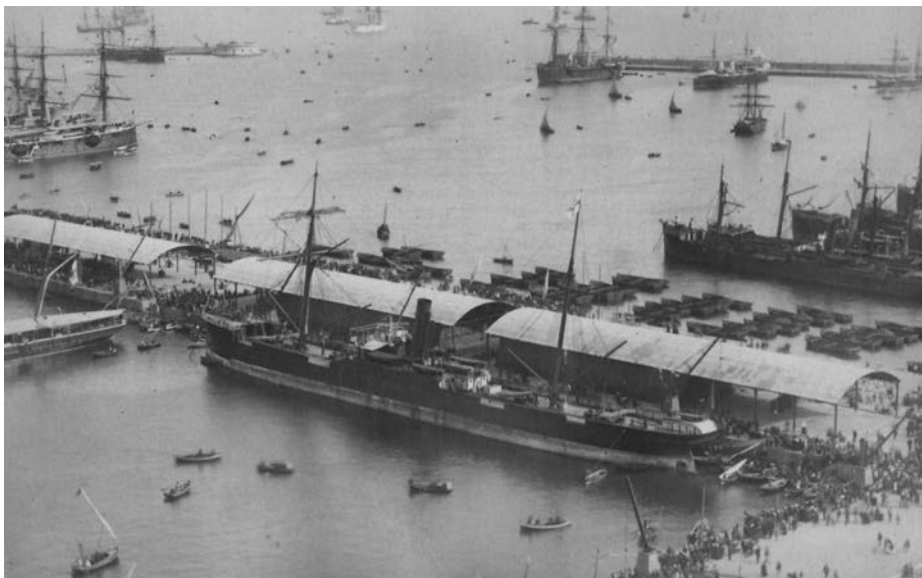
Se presentaron tres ofertas, la del astillero francés Forges et Chantiers de la Méditerranée, y las de las casas británicas Napier y J&G Thompson and Co. de Clydebank, Glasgow. En mayo de 1886 el siguiente ministro de Marina, almirante Beránger, decidió aceptar la propuesta de este último astillero, principalmente por la velocidad, 20,5 nudos en pruebas, y la autonomía, más de 12.000 millas, lo que permitía llegar incluso hasta las Carolinas sin repostar. Como veremos, la autonomía, aunque se cumplía teóricamente, en la realidad no se podía alcanzar.

Fue proyectado por el ingeniero John H. Biles, siendo supervisado por Sir Nathaniel Barnaby. Tenía un desplazamiento de 4664 t y a plena carga de 5620 t, con una potencia en sus máquinas de 11.598 CV, que le daba un andar de más de 20 nudos. El aspecto más controvertido de su construcción fue el cambio del armamento de piezas González-Hontoria de 20 cm a las de 24, con el consiguiente aumento de pesos altos. Además montaba seis cañones Hontoria de 12 cm, seis piezas de tiro rápido Nordenfelt de 57 mm y una de 42 y dos ametralladoras de 11 mm. Montaba además cinco tubos lanzatorpedos.

El 20 de junio de 1886 se le pondría la quilla, siendo botado el 24 de febrero de 1887 y entregado el 1 de enero de 1888. Costó 243.000 libras



Estancia del buque en Barcelona en mayo de 1888. Esta imagen refleja el momento de la bandera combate al crucero, con salvas de ordenaza a S. M. la Reina Regente.



Otro momento de la estancia del buque en Barcelona en mayo de 1888. Al fondo, la escuadra internacional que participó en los actos de la inauguración de la Exposición Universal de Barcelona.

esterlinas (2). Si tenemos en cuenta los tiempos medios que dura un buque desde su concepción hasta su puesta en servicio, el caso del *Reina Regente* es una auténtica excepción, ya que ese período fue de apenas dos años y medio.

Tras su llegada a España, pasó por el Arsenal de Ferrol, donde se le acabó de ajustar la artillería principal. En mayo de 1888 lo encontramos en Barcelona asistiendo a la inauguración de la Exposición Universal, y donde S. M. la reina María Cristina le entregaría la bandera de combate acompañado de la Escuadra española y de una escuadra internacional.

En septiembre de 1892 se encuentra en Génova junto al resto de la Escuadra de Instrucción en la celebración del Cuarto Centenario del Descubrimiento de América.

En 1893 hizo, quizá, la comisión más importante de su corta vida con el objeto de acompañar a la réplica de la *Santa María* y el resto de la flota colombina a los Estados Unidos. Recorramos más en profundidad los sucesos de este viaje de la mano del manuscrito del Museo Naval.

(2) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R. (1988): *Política Naval de la Restauración (1875-1888)*. Madrid. Editorial San Martín.

El viaje a las Américas

En febrero de 1893 se prepararía el crucero en Cartagena para la comisión, saliendo para Cádiz a finales de ese mes. El autor de los apuntes, antes de comenzar el relato del viaje ya da dos claves: los ventiladores, que llenaban el buque de polvo de carbón, haciendo la vida bastante complicada, y las máquinas, que considera demasiado complicadas y que tras días de uso continuado podían ocasionar serios problemas al buque.

El 15 de marzo salió el *Reina Regente* de esa ciudad en demanda de las Canarias, entrando en Las Palmas. Del relato de esta navegación, extraemos:

«...La anochecida siguiente se nos presentó de SO: el viento refrescó algo y la mar tendida del O en lucha con la marejada del viento hacía trabajar el barco de proa dando grandes cabezadas muy molestas este tiempo nos acompañó hasta Canarias y en él, empezamos a ver las pocas condiciones de mar del crucero. Ha [*sic*] la proa completamente metida en el agua, los golpes de mar rompían en los cabrestantes y puente de la plataforma de proa: por las gateras y escotillas, una extraordinaria cantidad de agua inundaba los departamentos de proa teniendo que dejar la maestranza la chaza que habita: los reductos pequeños trabajaban mucho y como de seguir así, nos exponíamos a

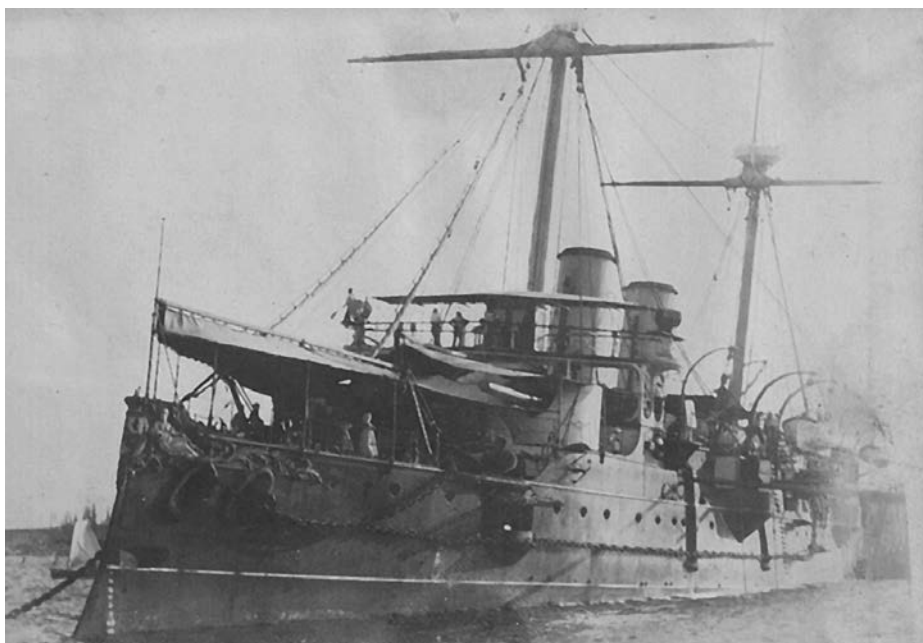


Fotografía del crucero en Génova en septiembre de 1892.

serias averías en el castillo que constantemente tenía de dos a tres toneladas de agua, moderamos la máquina a 45 revoluciones con las que tuvimos un andar de 8 o 9 millas...» (3).

El 22 salieron del Puerto de la Luz, y en el tránsito hacia Puerto Rico tuvieron serios problemas con el carbón, que a punto estuvo de dejarlos aboyados. Tras hacer carbón y ser generosamente obsequiados por nuestros antiguos compatriotas, el 7 de abril salieron rumbo a La Habana, permaneciendo durante horas sin gobierno. Veamos su narración:

«Navegábamos a razón de 11 millas con las dos calderas de popa, hasta las 11:30 de la noche que la gran salida de vapor de una caldera inundó las cámaras teniendo que cerrar las válvulas de comunicación parándose la máquina; quedamos en la mar sin gobierno ni máquina y con las ridículas velas que tiene el barco para todo desempeño» (4).



El *Reina Regente* fondeado en La Habana en abril de 1893.

(3) CERVERA, J: *Viage del crucero Reina Regente*, 72 pp. Sección de Manuscritos del Museo Naval.

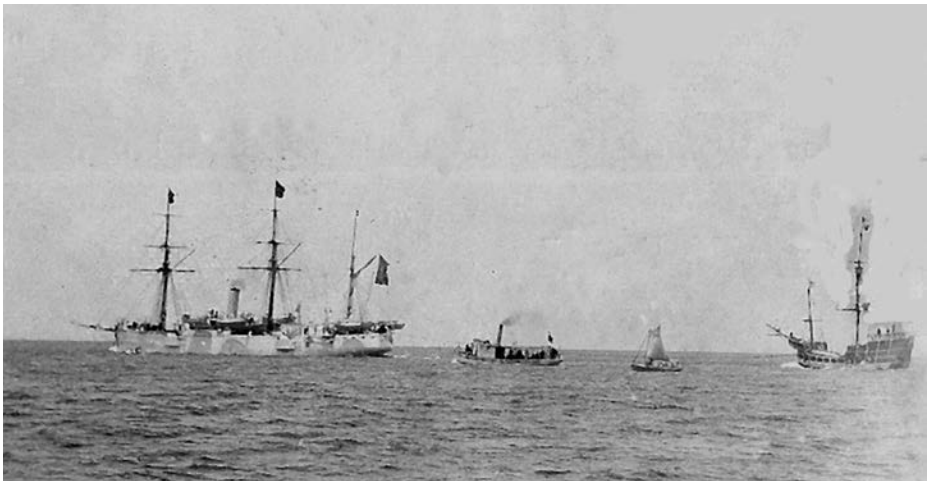
(4) *Ibíd.*, pp. 13-14.

Otro asunto de suma importancia para la suerte futura del buque son las anotaciones que hace sobre el sistema de gobierno, una de las posibles causas de su pérdida. Por su importancia transcribo lo dicho en el manuscrito:

«El gobierno pretendíamos hacerlo transmitiendo las órdenes desde el puente por medio del telégrafo, que hay en el compartimento servo-motor y esta operación es sumamente difícil, nos hacía ver cuán desamparado queda el barco en el caso de faltarle la máquina de gobierno: se pueden armar unos guardines a cubierta que trabajan a brazo con aparejos, pero cuantos hombres se necesitarían para mover el inmenso timón de este barco y cuantas serían las dificultades para el gobierno teniendo nada más que la velocidad necesaria para que obedezca» (5).

Al llegar a La Habana recibieron la noticia de que se encontraba la carabela *Santa María* ya en esta ciudad desde hacía más de 30 horas. Como en Puerto Rico, fueron largamente obsequiados por los lugareños y por los compañeros de la Armada. El día 15 salieron a la mar con rumbo a los Estados Unidos. El *Infanta Isabel* remolcó a la *Pinta*, el *Nueva España* a la *Niña* y el *Reina Regente* a la *Santa María*.

El día 21, no tras pocas penalidades debidas al remolque y a la mar, entraron en Hampton, donde se encontraba concentrada la flota internacional que participaría en la parada colombina de Nueva York.



El crucero *Infanta Isabel* remolcando a la nao *Santa María* a la salida de La Habana.

(5) *Ibíd.*, p. 14.

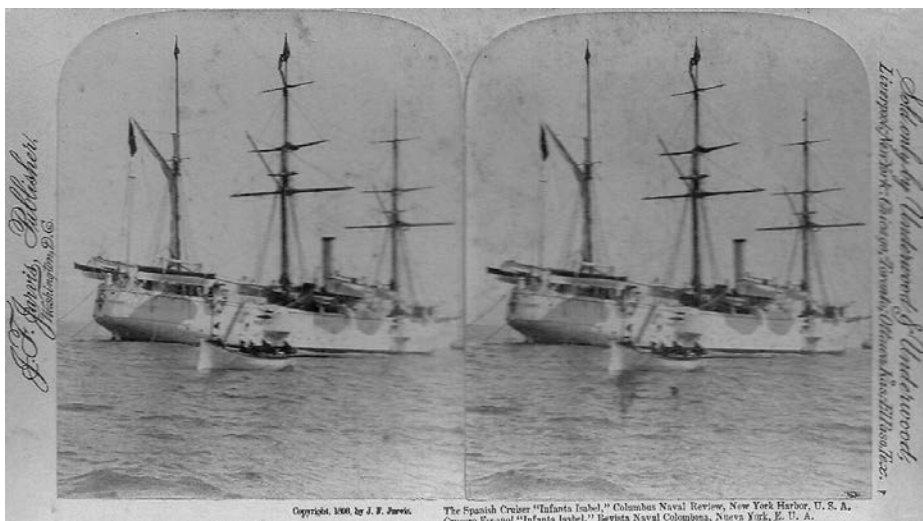
La estancia en Nueva York

En este fondeadero se recibieron las instrucciones de salida y para las celebraciones, saliendo de este puerto el día 25 la flota internacional. Sin embargo, y debido al remolque, nuestros buques tuvieron que hacerlo el 24 para poder estar fondeados en Sandy Hook a tiempo. El 25 remontaron el río Hudson hasta el extremo norte de la ciudad, donde fondearon las carabelas, regresando a Sandy Hook los tres buques de vapor.

A las 08:00 del día 26 empezó el movimiento para preposicionar los buques para la parada naval, navegando en dos columnas, la norteamericana a babor y la internacional a estribor. El 27 se celebró la gran parada, bajo un moderado entusiasmo de las autoridades y un mayor cariño de los habitantes de Nueva York. Al día siguiente se hizo una *land parade*, donde participaron trozos de desembarco de todos los buques, excepto de los españoles, lo que produjo un profundo malestar en nuestras dotaciones. El destino final de nuestras embarcaciones de vela era Chicago, donde se celebraría la Exposición Universal.

El día 2 de mayo salieron a la mar el *Nueva España* y el *Infanta Isabel* con rumbo a Cuba, llevando al almirante de la división española que se encontraba indispuerto. El *Reina Regente*, antes de comenzar su regreso a España, tuvo que entrar en dique para recorrer sus fondos, entrando en el del Arsenal de Brooklyn, objeto de nuestra investigación inicial.

Debido a esto, algunos de los oficiales de la dotación aprovecharon para hacer una excursión a las cataratas del Niágara, donde finalizan los apuntes de



El crucero *Infanta Isabel* en la parada colombina de Nueva York.

Cervera. Pero sigamos la pista al viaje. Según el parte de campaña dado por el comandante del buque, capitán de navío Paredes, el 29 de junio de 1893 a su llegada a España establece, entre otras cosas:

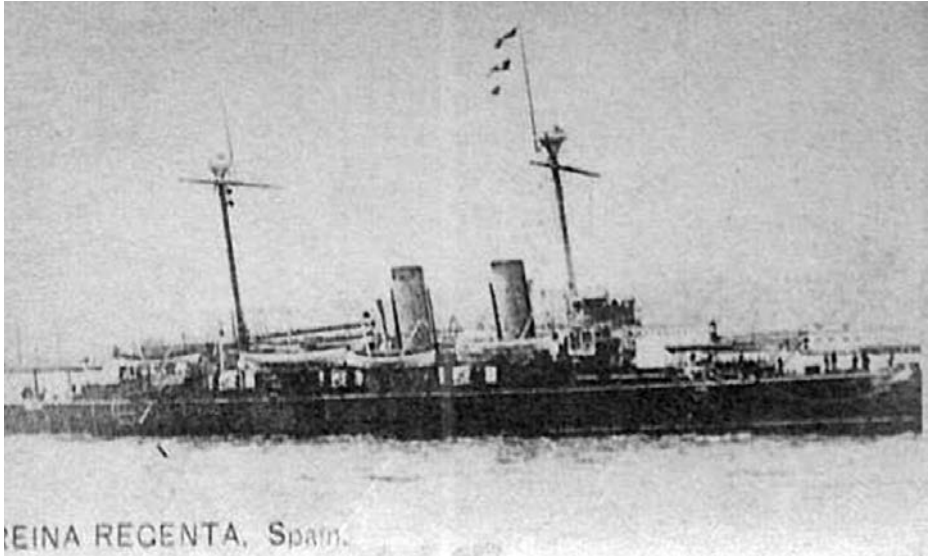
«...al salir del primer puerto con viento fresco del SE y bastante mar, se veía el buque muy mortificado, embarcando mucha agua por la proa y por la popa, que le obligó a cerrar las escotillas de la última parte, pero no con sus tapas, que eran inmanejables, sino con tablas y encerados.

La índole de la navegación que efectuaba le obligó a meter mucho carbón, embarcando 900 toneladas; pero esta cantidad, añade, «no debe meterse más que en caso extremo, a pesar de que, según los planos, puede llevar 1.264». Con las 900 toneladas llegó a un calado nada conveniente, que lo dejaba en malas condiciones, pero atribuye todo esto al exceso de artillería; ...y es de parecer que con 750 toneladas de carbón es como queda el buque en un buen calado, por más que una ligera marejada le obligue a cerrar sus reductos.

Entiende este comandante que con el aumento alcanzado con los cañones de 24 centímetros y sus municiones representa igual cantidad de carbón que necesariamente tiene que dejar de meter en carboneras, y de ahí que, con las 900 toneladas que se hicieron en Nueva York, la parte baja de los reductos, tanto de popa como de proa, instalados en la cubierta habitable, iba dentro del agua, haciendo estela, y esto es lo que le ha hecho comprender que, en cir-



El crucero *Reina Regente* fondeado en Nueva York en 1893.



Cromo de tabaco que muestra al crucero *Reina Regente* en Nueva York.

cunstances ordinarias, solo conviene llevar en carboneras 750 toneladas, pues con ellas queda el buque en calados convenientes y más próximos a los marcados por la casa constructora» (6).

Como vemos, se vuelve a dudar de las escotillas y de la verdadera autonomía del buque, que quedaba muy reducida debido al poco francobordo que le quedaba con más carbón.

La pérdida del buque

Aquí finaliza nuestro relato, no sin antes recordar lo que sucedió con el buque pocos meses después. En febrero de 1895 lo encontramos en el Arsenal de La Carraca haciendo reparaciones en las calderas, punto crítico de cualquier buque en esa época.

El 10 de marzo de 1895, el crucero *Reina Regente*, después de rendir una comisión diplomática en Tánger, salió a la mar en medio de un furioso temporal, con rumbo a Cádiz, no teniendo más noticias sobre su posible paradero.

(6) VILLAAMIL, Fernando: *Informe acerca de las causas probables de la pérdida del crucero Reina Regente*, p. 22.



Recordatorio de la misa oficial celebrada en la Iglesia Castrense en Ferrol el 26 de marzo de 1895. Perteneció a la madre de uno de los guardias marinas que murió en el hundimiento del buque.

Los 412 hombres de su dotación desaparecieron, sin saberse nada más de ellos hasta la fecha.

En la actualidad me encuentro redactando una memoria con todas las noticias que he podido reunir a lo largo de los años sobre el buque, su pérdida y su posible localización. Espero que sea la base de posteriores acciones para determinar dónde se encuentran las tumbas de estos marinos que dejaron su vida en la mar en cumplimiento del deber.



Fragata *Canarias* (F-86) patrullando el Mediterráneo durante EUNAVFOR MED SOPHIA. (Foto: David J. Jiménez Lara).

