



HISTORIAS DE LA MAR

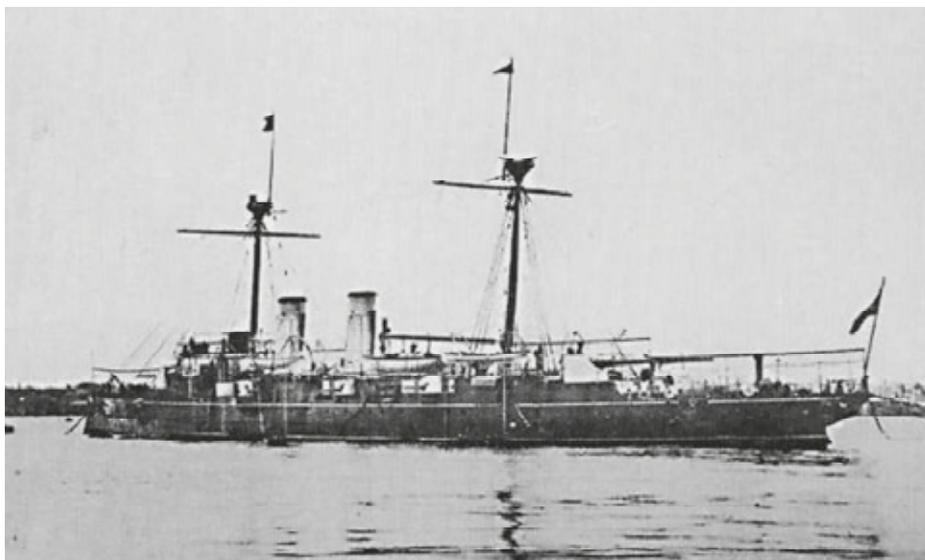
LA PÉRDIDA DE *REINA REGENTE* EN LA PRENSA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

Manuel DÍAZ ORDÓÑEZ
Doctor en Historia

El naufragio del crucero *Reina Regente*



ENTRE el 9 y el 10 de marzo de 1895 el crucero *Reina Regente* (1) regresaba de una misión diplomática en el puerto de Tánger cuando se vio envuelto en un gran temporal. Nunca logró llegar a su destino en Cádiz, donde tenía previsto participar en los actos de botadura del acorazado *Carlos V*. Los oficiales y tripulación (412 almas) desaparecieron sin dejar rastro, a excepción de algunos pequeños restos que llegaron a las playas de Algeciras, Tarifa, e, incluso, a las más distantes costas de Estepona. En numerosas ocasiones los investigadores (2) han buceado en la documentación de la



Crucero *Reina Regente*.

época para tratar de poner en claro lo que pasó con aquel crucero y su tripulación. Siendo, no obstante, el intento más cercano de hallar las verdaderas causas de la pérdida, el de Joaquín Gil Hondubilla en su libro *El crucero Reina Regente* y su hundimiento el 9 de marzo de 1895 (3).

En el presente artículo vamos a abordar la historia del *Reina Regente* desde la óptica de los periodistas de Santa Cruz de Tenerife. Fuertemente vinculados con el tráfico marítimo que recalaba en la isla, que quedaba retratado en sus continuas noticias de entradas y salidas de buques en el puerto insular, seguirán la tragedia del crucero de forma muy cercana. Incluirán las noticias contradictorias que llegaban desde la Península a bordo de los barcos, dado que el cable telegráfico llevaba bastante tiempo sin funcionar, y se solidarizarán con el dolor que conmocionó la España agitada de aquel tiempo.

La desaparición del *Reina Regente* y la prensa de Santa Cruz de Tenerife

Los periódicos de la isla estaban centrados en los primeros meses de 1895 en los fuertes rumores que apuntaban a un nuevo estallido insurreccional cubano. Además, el cable telegráfico había dejado de funcionar hasta la Península. Razones por las cuales la noticia de lo que había ocurrido con el

Reina Regente tardó bastante en plasmarse en los rotativos isleños. De hecho, las primeras noticias recibidas se produjeron por deducción de las autoridades de la isla, quienes el 12 de marzo recibieron sendos telegramas inquiriendo por el paradero del buque (tres días más tarde de su desaparición). Se actuaba así porque en Madrid se pensó que el crucero bien podría haber cambiado de rumbo por el fuerte temporal para arrumbar a cualquier puerto canario.

La primera noticia de peso sobre la pérdida del malogrado crucero llegó a Santa Cruz de Tenerife en la tarde del 18 de marzo de 1895, momento en el que había fondeado el vapor francés *Ferdinand de Lesseps* (4). Éste había salido el día 15 del mismo mes de Málaga, puerto en el que ya se tenía constancia de la desaparición del buque cinco días atrás. El periódico *El Liberal de Tenerife* incluyó una breve reseña de las informaciones facilitadas por el segundo comandante del barco francés en este sentido (5):

«Ayer tarde llegó á éste puerto el vapor francés *Ferdinand de Lesseps*, y a poco rato circuló la versión con referencia á pasajeros del mismo, de que el crucero español *Reina Regente*, se había perdido. De tal magnitud era la noticia que inmediatamente tratamos de informarnos y supimos por el segundo comandante del indicado vapor lo siguiente: “Hace dos días y medio, dice, que salimos de Málaga, donde se aseguraba con todos los caracteres de verdad, que el crucero *Reina Regente* había naufragado por consecuencia de horrosos temporales, entre la Punta de Tarifa y Trafalgar pereciendo ahogadas más de 300 personas de las que iban en el buque. Sentiríamos que se confirmaran noticias tan desagradables”.»

El día 20 de marzo, el rotativo isleño asumió definitivamente la tragedia, dedicando una solemne dedicatoria a los momentos terribles a los que se supone se habría enfrentado la tripulación del *Reina Regente* (6):

«Esta idea es bastante para apenar el espíritu más fuerte, con solo pensar el espectáculo horroroso que ofrecerían aquellas tumultuosas aguas de la Punta de Tarifa, en que tantos seres se defendían de una muerte cierta y en que tantas esperanzas e ilusiones encontraron término fatal en el fondo de los mares. ¡Cuántos mitos, allí se oírían, lanzados al espacio demandando Misericordia en tamaña aflicción! Cuántos recuerdos a hijos, padres, hermanos y familias infortunadas llevarían los aires a la Península, de aquellos que en el estricto cumplimiento de su deber, iban a sumergirse en el arcano sin límites donde termina la existencia!, y ¡cuánto horror y pesadumbre de los que solo podían dar el último adiós a seres queridos, con el pensamiento ya casi adormecido por la bravura de los elementos!»

Al día siguiente los diarios volvieron a traer a sus planas la información del crucero. Eran momentos de incertidumbre, en los que se tenía la esperanza de que el *Reina Regente* hubiera cambiado su rumbo para refugiarse en alguna de las islas del archipiélago. La escasez de noticias se consideraba en la editorial de *El Liberal* como una buena señal, máxime cuando los corresponsales avisaban del corte en el cable telegráfico que unía Santa Cruz con Lanzarote, lo que permitía albergar esperanzas de que el buque hubiera podido fondear en esta última isla.

Los mismos periodistas, con afán contextualizador, entrevistaron a avezados marinos que conocían las aguas donde podría haber desaparecido el *Reina Regente*. Uno de ellos, D. R. Resals, capitán del correo *Montevideo*, opinaba que «buscar en la mar es cosa muy difícil y casi aventurada» (7), y se permitía apuntar que el buque podría estar con las máquinas paradas esperando auxilio en el océano. Para complementar esta posibilidad *El Liberal* aportaba la declaración del patrón del laúd *Carmelita*, quien estaba fondeado en Tánger y había visto zarpar al crucero el día 9 con marcha inferior a la posible, lo que apoyaría las conjeturas de una avería en la propulsión.

Las informaciones falsas sobre avistamientos del *Reina Regente* salpicaron las crónicas periodísticas de la isla. La más conocida fue la del crucero *Alfonso XII*, que entraría en el puerto de Cádiz el 20 de marzo y sería confundido por una gran multitud con el buque desaparecido. Esta unidad de la Armada había recorrido toda la costa española de Huelva y Cádiz (semáforos de cabo de San Vicente y Tarifa). Por su parte, el *Isla de Luzón*, el vapor *Hassani* y el *Pielago* habían hecho lo propio, sin resultados, en la costa noroeste de África. El día 22 aumentó la confusión, entremezclándose noticias de falsos avistamientos del *Reina Regente* con los rumores de la aparición de cadáveres en las costas gaditanas (8). Progresivamente, las noticias insertas en los periódicos tinerfeños fueron apuntando a un fatal desenlace. En su plana del 23 el *Liberal* publicaba con hondo sentimiento (9):

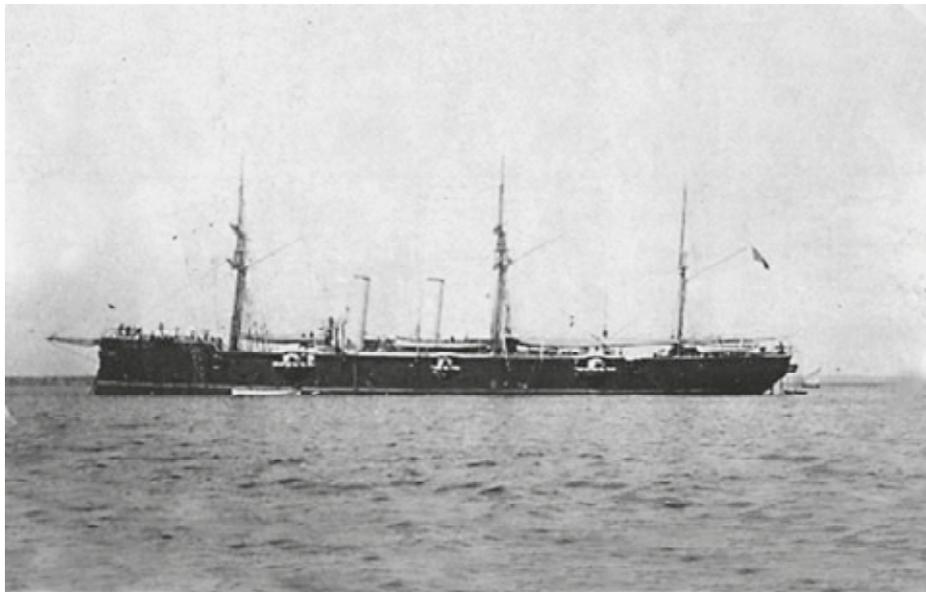
«De cualquier suerte España está de duelo; a estas horas las lágrimas derramadas formarían anchuroso piélago; los gritos de angustia arrancados al corazón de tantas madres, los lamentos de inocentes huérfanos sin pan y sin hogar, los sollozos de inconsolables esposas forman lúgubre concierto, y a Santa Cruz de Tenerife a este pueblo donde siempre repercute el eco de la desgracia ha llegado también el clamoreo de nuestros compatriotas, y nos sentimos apenados por la magnitud de tamaño desastre.»

El *Diario de Tenerife*, por su parte, dedicó un extenso artículo al crucero con una óptica diferente. Trató sobre la tripulación, realizando un somero repaso a las biografías de los oficiales principales y algunas anécdotas que habían rodeado la composición definitiva de la dotación del *Reina Regente* (10). Nos informa, pues, de su comandante, el capitán de navío don Francisco

de Paula Sanz de Andino Martí y sus esfuerzos por sacar adelante a la viuda de su hermano (oficial de la Armada caído en acto de servicio en Filipinas) y a sus sobrinos. También nos cuenta cómo el segundo comandante, capitán de fragata don Francisco Pérez Cuadrado, había sido sustituido pero esperaba todavía su relevo para dejar el crucero. Entre las anécdotas afortunadas el periódico reseñó cómo el teniente de navío don Ubaldo Serís, destinado en Cuba con el *Reina Mercedes*, no había conseguido su traslado por muy poco al *Reina Regente*, lo que había contribuido sin duda a salvarlo de una muerte cierta (11).

Continúa la rotura del cable telegráfico Cádiz-Santa Cruz

Las noticias continuaban llegando a Santa Cruz desde la Península con cuentagotas. El cambio de la presidencia del gobierno de Cánovas del Castillo por Sagasta provocó retrasos y un mayor control de las informaciones que se cursaban a las islas. Incluso los periodistas de *El Liberal* denunciaban la existencia de un «gabinete negro» (12) que habría impuesto una suerte de censura previa en las comunicaciones. Sólo el número del 26 de marzo incluyó la transcripción de la interpelación del marqués de Villasegura en el Senado,



Crucero Alfonso XII.

realizada el día 14, en la que pedía cuentas de las medidas que se habían tomado en el asunto del crucero y, posteriormente, para convencer a los senadores de las altas posibilidades que, en su opinión, tenía el buque para encontrarse a salvo (13). Los números siguientes de *El Liberal* continuaron incluyendo el discurso del marqués, en el que detallaba su hipótesis de que el *Reina Regente* se encontraría flotando como una boya, sin gobierno y, probablemente, se desplazaría lentamente hacia las islas Canarias. Informaciones que partían siempre de los periódicos que llegaban a la isla desde la Península, porque se había confirmado que el cable telegráfico llevaba bastantes días sin servicio. Siguiendo esta rutina, el 29 se incluyó en el rotativo la noticia de que se habían recibido en Las Palmas noticias del hallazgo del casco del malogrado crucero en aguas de Conil. Dicho descubrimiento supuestamente se habría realizado por el *Alfonso XII*. Esta información tenía su origen en unos periódicos fechados en Cádiz el día 19 de marzo, llegados a la capital grancanaria a bordo de un vapor salido de aquel puerto. Es decir, los periódicos tinerfeños ofrecían informaciones que todavía estaban llenas de contradicciones y con un evidente retraso. Muestra de esta disparidad en las noticias que aparecían en la prensa de Santa Cruz es que al día siguiente del mencionado obituario al crucero, publicado el día 30, insertaron un extenso artículo procedente de *El Imparcial* de Madrid especificando las características técnicas del *Reina Regente* y la composición de su amplia tripulación. Al tiempo que expresaban sus esperanzas de que el buque se hubiera salvado y pudiera rescatarse pronto.

El 1 de abril, el Ayuntamiento de Santa Cruz organizó un solemne acto de despedida a las víctimas del crucero (14). Consistiría en una misa en la parroquia Matriz, asistirían todas las autoridades civiles, militares y religiosas de la isla y sería amenizado por la orquesta de Santa Cecilia. Dos días después, el mismo rotativo informaba de que se había confirmado que el casco encontrado cerca de Conil no pertenecía al *Reina Regente*, lo que aumentaba las expectativas de poder encontrarlo. Idas y venidas de una información que contrastaba con los preparativos públicos (15) para despedir a los hombres del *Reina Regente* realizados por el consistorio (16):

«¿Qué se sabe del *Reina Regente*? Ésta es la pregunta de todo español; pero, desgraciadamente, todos preguntamos y nadie contesta, y los que lo hacen es para decirnos que en tal parte han aparecido restos de un barco, en cual otra han visto sumergirse un buque, y por último que se tiene la evidencia de la horrible catástrofe. Los días pasan; las olas siguen mudas, como si temieran asustarnos con sus revelaciones; la ansiedad crece en todos los corazones, llegando hasta el total decaimiento de fuerzas en los parientes de la infeliz tripulación; la guardia permanente sigue montada en el Ministerio de Marina; todos los aparatos telegráficos funcionan al mismo fin, y nada... No quedan ya ni esperanzas. El mar devuelve los cadáveres; pero en esta ocasión, ni eso.

¿Pretenderá conformarnos con unos jirones de nuestra bandera y unos trozos de palo, a cambio de unos centenares de nuestros bravos marinos?

Si la catástrofe es un hecho, dos cosas restan ya a los españoles: exigir responsabilidades, si las hubiere, y elevar nuestras sentidas plegarias a la mayor gloria de nuestros compatriotas, muertos en el cumplimiento del deber y por efectos del destino, o de la imprevisión.»

El arreglo del telégrafo

A partir del 7 de abril el cable que unía la isla con la Península quedó reparado. Con ello se suponía que las noticias debían mejorar. La irrupción de crónicas nacionales atrasadas en los días siguientes parece confirmar este extremo. Así como la recepción de la confirmación oficial de la pérdida total del crucero *Reina Regente* (17):

«Después de cincuenta días de silencio, ayer el cable nos comunica, como una de las primeras, la triste noticia de haberse confirmado oficialmente el naufragio del crucero *Reina Regente*: “Pocas palabras tenemos que añadir a las ya escritas en anteriores números, respecto a esta catástrofe, de la que, en los últimos pasados días llegamos a abrigar ligera esperanza que no hubiese ocurrido fundada en las múltiples y contradictorias noticias de la prensa peninsular, y que en momento inesperado se descubriera el paradero del hermoso buque.

Ya no cabe dudarle; ya el gobierno ha lanzado á los vientos de la publicidad la infausta nueva y ya suponemos se conocerán al detalle, y con todos los caracteres de verdad, el sitio del naufragio y las causas que lo produjeron.

España llorará siempre amargamente tan inmensa pérdida y rogará á Dios por el descanso eterno de las víctimas”.»

A *El Liberal* sólo le quedaba dar cuenta de los telegramas que el alcalde de la ciudad remitió a los ministros de Marina y de Guerra, al contraalmirante Heras en Cádiz y al marqués de Villasegura y pedir a todos los tinerfeños que se unieran al dolor de España en la pérdida de tantas buenas vidas. A nosotros sólo nos resta dedicar un emocionado recuerdo a la dotación del *Reina Regente* y a todas las tripulaciones, marinería, suboficiales y oficiales de ayer, hoy y mañana que han guardado, guardan y guardarán nuestras aguas.

HISTORIAS DE LA MAR

(1) Las características técnicas que se preveían en su botadura fueron incluidas en *La Ilustración Española y Americana*, núm. XXXIX (1886), p. 227.

(2) ARAGÓN FONTELA, Miguel: *¿Dónde se encuentra el Reina Regente? Hipótesis sobre las causas y lugar del naufragio del crucero Reina Regente el 10 de marzo de 1895*. REVISTA GENERAL DE MARINA, Tomo 240 (2001), pp. 247-262.

MOLLÁ AYUSO, Luis: *Cien años del Reina Regente*. REVISTA GENERAL DE MARINA, Tomo 228 (1995), pp. 329-340.

(3) GIL HONDUBILLA, Joaquín: *El crucero Reina Regente y su hundimiento el 9 de marzo de 1895*. La Espada y la Pluma. Madrid. 2004.

(4) *Diario de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife, 18 de marzo de 1895.

(5) *El Liberal de Tenerife*. Diario de la mañana, Santa Cruz de Tenerife, 18 de marzo de 1895.

(6) *El Liberal de Tenerife*. Diario de la mañana, Santa Cruz de Tenerife, 20 de marzo de 1895.

(7) *Ibídem*, 21 de marzo de 1895.

(8) *Ibídem*, 22 de marzo de 1895.

(9) *Ibídem*, 23 de marzo de 1895.

(10) *Ibídem*, 22 de marzo de 1895.

(11) El teniente de navío don Ubaldo Serís se distinguirá en la guerra de 1898 en la acción del puerto de Manzanillo (30 de junio de 1898) contra los buques norteamericanos, ostentando el mando del cañonero *Delgado Parejo*.

(12) *El Liberal de Tenerife*. Diario de la mañana, Santa Cruz de Tenerife, 26 de marzo de 1895.

(13) *Ibídem*.

(14) *Ibídem*, 1 de abril de 1895.

(15) *Ibídem*, 3 de abril de 1895.

(16) *Ibídem*, 5 de abril de 1895.

(17) *Ibídem*, 10 de abril de 1895.