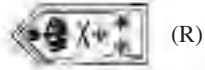


# «CLARÍN» Y LA CUESTIÓN DE LOS MARINOS

Fernando ARMADA VADILLO



IRCUNSTANCIAS recientes de mi entorno personal y familiar me han traído a la memoria un incidente (y me han hecho revisar un antiguo *dossier* de recortes de prensa que guardo) al que algunos periódicos de la época titularon «La cuestión de los marinos» y en el que estuvieron implicados mi abuelo Arturo Armada López (1) y el célebre Leopoldo Alas «Clarín» (2), autor de *La Regenta*, y del que se acaban de cumplir 110 años de su muerte. Aparte del valor sentimental que tiene para mí y para mi familia, el incidente no pasó finalmente de una mera anécdota, pero viene a cuento por el renombre de algunos de sus protagonistas y puede ser representativo de una época convulsa en la que la Marina no vivía sus mejores momentos. Con objeto de documentarme, indagué en Internet sobre este asunto, pensando que no encontraría nada relevante, y descubrí varios comentarios en un determinado foro (3) y un documentado artículo (4) sobre el tema.

---

(1) Natural de Orense (1872-1922), alférez de navío en la época del incidente, falleció en Madrid siendo capitán de fragata. En sus últimos años, hasta su fallecimiento, fue director de la REVISTA GENERAL DE MARINA. Colaborador habitual de diversos periódicos, es autor de *Tratado Adicional de las Ordenanzas de la Armada y del Ejército* y *¿Enseñanzas? Últimas campañas navales*, sobre las campañas navales chino-japonesa, hispano-americana y ruso-japonesa.

(2) Natural de Zamora (1852-1901), se trasladó en 1883 a Oviedo, en cuya universidad ejerció como catedrático de Derecho romano y Derecho natural.

(3) Foro 1898. Punto de encuentro.

(4) SERRANO MONTEAVARO, M. A.: *El conflicto de la Marina con «Clarín»*. 1989. Número 1 de la revista *Militaria* de la Universidad Complutense de Madrid.

### El origen de la polémica

El incidente no es otro que el que se suscitó por un artículo de «Clarín» en el periódico *Heraldo de Madrid* a raíz del hundimiento en un accidente naval en Cuba del crucero *Sánchez Barcáiztegui*. En la madrugada del 19 de septiembre de 1895, cuando este buque salía en misión del puerto de La Habana, colisionó con el mercante *Conde de la Mortera* y se hundió a escasa distancia del Morro de La Habana en unas aguas infestadas de tiburones en las que perecieron más de 30 hombres, entre ellos el comandante del buque (capitán de fragata Francisco Ibáñez Varela) y el jefe del Apostadero Naval de La Habana (contralmirante Manuel Delgado Parejo), que iba a bordo. Al parecer, el buque llevaba las luces de situación apagadas, bien por necesidades de la misión o por una avería en sus generadores, cuestión no esclarecida.

El 25 del mismo mes, en plena efervescencia de noticias y con el dolor por las víctimas a flor de piel, «Clarín» escribió en su columna encabezada *Palique* del citado diario un artículo alusivo al accidente en tono que pareció ofen-



El artículo de la polémica.



Crucero *Sánchez Barcáiztegui*.

sivo a los marinos de la época y del que reproduzco sus párrafos más significativos. Tras un breve preámbulo en el que se confiesa impresionado por la desgracia de la que se acaba de enterar, escribe:

«No faltarán sectarios y *celotas* exagerados que echen la culpa del terrible choque al señor Cánovas del Castillo en persona, y otros, más sistemáticos y amigos de abstracciones, verán en el régimen monárquico constitucional la causa de esta y otras muchas y demasiado frecuentes averías nacionales por el estilo. Yo creo que ni el Rey niño, ni la Reina, ni la carta magna de Juan sin tierra, ni siquiera el Sr. Beranger, tienen la culpa de que ese crucero se haya perdido, así como otros muchos barcos de nuestra Marina de guerra se perdieron y perderán.»

Y sigue un poco más adelante:

«Nosotros que perdimos la *Invencible* por culpa de los elementos, según Felipe II, y por culpa de impericia, según Hume... ya sabemos cómo las gasta



Leopoldo Alas «Clarín».

el Océano. Pero no hay que exagerar tampoco en este sentido mitológico y echar toda la culpa a los *Hados*. Yo no digo que no conviniera resucitar el colegio de los *augures* para conocer por señales del *fas* y del *nefas* qué barco iba a hacer agua, y a cuál se le iba a estropear la máquina y cuál otro, al dar vuelta en redondo, iba a tropezar con cualquier cosa... bueno sería averiguar si, a lo menos en parte mínima, tienen algo que ver en tan repetidos contratiempos marítimos el descuido, la ignorancia, la flojedad de la disciplina, la inexperiencia y, en general, los vicios tradicionales de la educación nacional que, a lo menos por tierra, nos hacen dar tantos batacazos.

»Porque es mucho cuento la frecuencia con que nuestras más acreditadas *naos*... experimentan naufragios, choques, descomposturas y miles de averías. Sale un barco *oficial* del puerto, gallardo, alegre... y a las pocas millas se le calienta algo, o se le enfría no se qué, y no puede andar como no sea a remolque... Y otra porción de *Argos* de cabotaje de la marina de guerra, célebres por haber llevado a su bordo a este Príncipe, a la otra Infanta, sin más gloria que esta, viéronse, a poco, tristes, abandonados en la orilla, como la nave de un famoso y clásico soneto.

»Esto de andar mal nosotros de barcos, no es cosa completamente nueva, y si los tradicionalistas quieren imitar en todo y por todo a nuestros abuelos, cuantos más barcos se pierdan o inutilicen, más nos acercaremos al estado de nuestra Armada en los gloriosos tiempos en que empezó a disponer de nosotros la dinastía que vino de Francia.»

Sigue el artículo comparando las penurias de la Marina de entonces con las de épocas pasadas, con referencias constantes a la británica, y haciendo alusión a algunas de nuestras desdichas marítimas, como la de cabo Passaro:

«Y no se crea que salimos tan mal de aquel trance por falta de valor en la tropa ni porque escaseara la sangre fría y la buena voluntad en los que mandaban los barcos; el jefe era buen constructor y piloto, pero lo que se echaba de menos en todos era ciencia naval, disciplina en las evoluciones y táctica de escuadras.»

Y, en referencia a unas palabras publicadas en una revista extranjera, sigue un poco más adelante:

«...pero, por lo que toca a España, descuide el fanfarrón, que, por las trazas, nosotros nos bastamos y nos sobramos para irnos a pique.»

Y, como buscando un cierto equilibrio, recuerda algún hecho glorioso pasado pero, a pesar de ello, finaliza:

«...A lo menos, ahora, si nuestros barcos se pierden, se inutilizan y se van a pique, no es por valentía de ningún formidable enemigo, sino por nuestra pícaro suerte, llamando suerte a muchas cosas.»

## La respuesta

El artículo de «Clarín», ciertamente crítico e irónico, pero también inoportuno y ligero en el tratamiento de la noticia, cayó muy mal entre los marinos de guerra y provocó diversas reacciones. Entre ellas, se publicó en la prensa del día siguiente la «Respuesta de un marino», artículo a título personal de Víctor María Concas (5), marino, escritor y político, en el que mostraba su pena y repulsión por las palabras de «Clarín» y escribía:



Capitán de fragata Arturo Armada López.

---

(5) Natural de Barcelona (1845-1916). Participó en el combate naval de Santiago de Cuba como comandante del crucero *Infanta María Teresa* y jefe del Estado Mayor del almirante Cervera. Exonerado en consejo de guerra, fue posteriormente ministro de Marina en dos ocasiones.

«¡...la sarta de desatinos y bufonadas que el señor de Clarín escribe, palpitantes aún los despojos de las víctimas del *Barcáiztegui*, tomando por tema de un palique... el tremendo infortunio que ha llevado la desolación a tantas familias, amarguísima pena a tantos corazones y duelo inextinguible a toda la nación! ¡Reírse de esto, lanzar dicharachos cuando las olas estaban aún tintas en sangre de las víctimas destrozadas por los monstruos del mar, eso podrá hacerlo Clarín, pero ni siquiera se atreven a ello los enemigos de España!»

Señala más tarde los muchos naufragios y accidentes que ocasionaron pérdidas de barcos en otras marinas, en especial en la británica, citada en repetidas ocasiones por «Clarín». Y se refiere a la pérdida del *Reina Regente* en estos términos:

«Aquella prensa habló del naufragio del *Regente* como debía, y seguramente no se hubiera hallado un periódico que aceptara como epitafio a los muertos el que se dijera...»

Y reproduce aquí alguno de los párrafos de «Clarín», haciendo después una referencia a la situación de la Marina:

«Es cierto que en los últimos años no ha sido afortunada la marina española; pero no lo han sido más otros elementos del país, que, como la marina, han sufrido las consecuencias de que España abrazó empresas para las que carecía de población, de dinero, de industria y de comercio, de los que las fuerzas armadas son una representación cuando son fuerzas de verdad, fuerzas que en Inglaterra dieron a la escuadra 182.000.000 de duros el año último, lo que tampoco leyó Clarín.»

Y continúa haciendo una apología del almirante Sánchez Barcáiztegui, que daba nombre al barco naufragado, y del almirante Delgado Parejo y del comandante del buque, fallecidos en el accidente:

«Pero volviendo a hablar español, ni el nombre del barco náufrago ha parado al buen Clarín... Y dejando al buque, el ilustre, el noble almirante cuyo cadáver se rescató por casualidad de los tiburones, tampoco merece respeto al que envuelve en la ofensiva denominación de “Argos de cabotaje” a nuestros buques y capitanes en estilo de romance de callejuela. El noble almirante Parejo, encanecido constantemente en la mar... siguió en el puente, sin duda porque creyó que era su deber; pero nunca porque supusiera que ni vivo ni muerto hubiera un español que se atreviera a hacer *palique* de su respetable memoria... ¿Y qué dirás tú mi querido amigo Ibáñez, compañero de cabotaje que según Clarín te has pasado como todos la vida llevando príncipes e infantas?... descansa en paz, no son los Clarines de esta tierra empequeñecida los que sonarán para ti...»

Y finaliza así su respuesta:

«Pero, no en todo he de discordar con Clarín cuando dice que se perderán más buques de guerra, y es claro que sí, pues su misión es jugarlos al azar y los que los mandan saben cumplir con su deber; y si según Clarín se llama mala suerte a muchas cosas, también convendrá conmigo que también se llama crítica a muchas cosas más.»

En la tarde del mismo día y del siguiente de la publicación del artículo de «Clarín» se reunían en Madrid los oficiales de Marina allí destinados, que discutieron sobre el tema y acordaron diversas acciones. Entre ellas la carta que un grupo de oficiales (6) dirigen al director del *Heraldo* el día 26, al tiempo que la envían a distintos periódicos para su publicación. En ella piden al director del periódico las necesarias rectificaciones y expresan, aludiendo al artículo de «Clarín»:

«...calientes aún los cadáveres de las víctimas que produjo, sólo contiene insidiosas mortificaciones, escarnios e insultos para el personal de la Marina, en los precisos momentos en que éste se halla de duelo por la pérdida de sus infortunados compañeros, muertos con honor en servicio de la patria, y con la conciencia del deber cumplido.»

Anunciando otras acciones contra «Clarín», ya que:

«...no en balde se ultraja a la Armada, Corporación celosa de su prestigio, y avara por conservar las gloriosas tradiciones que adornan su historia.»

En la misma reunión se acordó pedir a «Clarín» explicaciones y rectificación o retractación de las frases y conceptos contenidos en su artículo o, en otro caso, una reparación en el terreno del honor, para lo que se nombraría por sorteo la persona que debía ostentar la representación del Cuerpo. Se metieron en una urna las papeletas con los nombres de los oficiales destinados en Madrid, a la que se incorporó la del alférez de navío Arturo Armada, recién llegado a la capital. Como oficial más joven de los reunidos le correspondió a él sacar de la urna la papeleta con la designación, que resultó ser la de su propio nombre. Por el «boca a boca» familiar se nos ha transmitido que alguien, disconforme con el resultado, pidió que se repitiera el sorteo, volviendo a salir por segunda vez la misma papeleta.

---

(6) La firman los siguientes: coronel de Infantería de Marina Rafael Peñaranda, capitán de navío Joaquín M. Lage, ingeniero jefe Pedro Suárez, comandante de Artillería de la Armada Francisco Quintana, auditor José Moreno, segundo médico de la Armada Nemesio Fernández Cuesta, contador de navío de primera clase Gonzalo de Acevedo, teniente coronel de Infantería de Marina José Baeza.

## La postura de la prensa

Mientras que esta acción se ponía en marcha, los diferentes periódicos se posicionaban en torno al incidente con distintos matices y tendencias, unos pocos justificando la reacción de los marinos frente a la excesiva, injusta y equivocada crítica, y otros, los más, considerando esa reacción desmesurada y fuera de lugar y mostrándose claramente a favor del derecho de la prensa y de cualquiera a exponer sus propias ideas y criticar la gestión de lo público, sin más límites que las de no llegar a la ofensa ni al ataque al honor, haciendo alusión a que lo que se criticaba eran las carencias en la gestión de los asuntos de la Marina y en la preparación de los marinos, sin pretender ensuciar el buen nombre y el honor de la institución.

Merece la pena reseñar con algún detalle el extenso editorial del *Heraldo* del día 27 de septiembre titulado «La cuestión del día», por cuanto sirvió de base pocos días más tarde para la resolución del incidente. Entiende el periódico que es la mejor forma de contestar a la carta dirigida a su director, dada a la publicidad a través de otros periódicos. Tras hacerse eco del malestar que el artículo de «Clarín» había provocado a la oficialidad de la Armada, se basa en el comportamiento histórico del periódico en relación con la Marina de Guerra para defender su derecho a «emplear en el examen de esta cuestión pública el lenguaje de la más perfecta sinceridad, y desde luego nos permiten acometerla sin traer sobre nosotros el peso de temor ninguno: ni el de mostrarnos arrogantes en la censura, ni el de parecer sometidos, en el halago, a requerimientos y notificaciones...».

Continúa el editorial comentando el alto concepto que tiene de la oficialidad de la Marina, pero sin que ello exima a esta de poder ser objeto de crítica ni le autorice a «imponer a nadie, por medios coercitivos, la idea de la suficiencia y capacidad de todos y cada uno de los individuos de la Armada, en la práctica de sus arriesgadas y penosas funciones de nautas».

Y pide respeto para todos:

«Hay que hacer justicia a todo el mundo: aun a la prensa», que a través de artículos y noticias «podrá traducir desconfianzas y celos más o menos justos acerca de la competencia profesional de tales o cuales navegantes, pero no se ha escrito una sola palabra que exprese claramente, ni deje sobreentender por malicias de dicción, la duda más leve respecto de aquellas otras cualidades que no cabe negar a los hombres sin inferirles notorio y calificado agravio».

«La bravura, el pundonor, la abnegación y el patriotismo de los marinos españoles, tienen en la prensa cantores; no detractores. Lo que aquí se ha discutido, lo que alguien puede hacer análisis de su crítica, produciendo evidente molestia, pero de ningún modo ofensa... es la pericia náutica de los que dirigen barcos, trazan las cartas marinas, disponen las campañas de nuestros buques y



practican, en fin, los múltiples servicios del mar, sujetos, no solamente al juicio público... créannos los jefes y oficiales que suscriben la carta que apareció anoche en varios periódicos: si lo que se discute es eso; si la materia de donde nacen aquellos sobresaltos del pundonor a que antes nos hemos referido, no afecta más que a las dotes de competencia de la Marina de Guerra, parte de la cual ni siquiera tiene barcos en que practicar, por mucho que lo desee, mal podrá la opinión pública otorgar su aplauso ni sus simpatías a ningún acuerdo en que parezca que las excitaciones de la ira, aun siendo justificadas, han tomado el puesto que únicamente corresponde a los consejos de la razón.»

Y termina defendiendo el derecho de la prensa a la crítica, máxime cuando:

«...la prensa española no ha aprendido a discutir los asuntos de la Armada de nadie más que de los marinos. Raro será el diario de Madrid que no se haya visto solicitado por la colaboración de alguno de ellos. Las columnas de los periódicos han prestado asilo a todas las ideas de reformas, a todas las quejas contra la ordenación de los servicios; muchas veces a críticas bien duras contra los que llevaban en sus manos la dirección y el gobierno de la Marina. A esta enseñanza, recogida en la propia casa, hemos podido agregar más tarde la que adquiriríamos en los debates parlamentarios, sostenidos por marinos contra marinos, y destinados a revelar deficiencias, errores y vicios orgánicos que el país conoce, no por nosotros, sino por la voz autorizada de los oficiales de la Armada. Es ya imposible borrar de la conciencia pública las nociones así adquiridas, y más imposible todavía sellar los labios de la crítica por requerimientos a que siempre tiene derecho el honor lastimado, pero nunca puede tenerlo la idea de la propia suficiencia, aunque se la niegue o se la discuta con injusticia.»

Este artículo mereció una nueva carta el día 28 al director del *Heraldo*, de los mismos marinos que habían escrito la primera, pero ya con evidente ánimo contempORIZADOR y en los siguientes términos:

«Artículos de espíritu tan levantado como el que publicó anoche el *Heraldo* con el título de “La cuestión del día”, ni se discuten ni se replican; se aplauden francamente y se agradecen sin reservas, con la sinceridad inherente a la hidalguía. El *Heraldo*, fiel a sus tradiciones de seriedad y sensatez, refleja la caballerosidad y patriotismo de su director, que de modo tan noble se hace cargo de nuestra carta del 26 en el aludido artículo. Seguros estamos que la Armada entera participará de estos nuestros sentimientos, que dejamos consignados con la mayor espontaneidad.»

## La solución

Con esto parecía que el asunto entraba en vías de arreglo, pero la comisión de la Armada que iba a pedir explicaciones a «Clarín» ya se había trasladado a Oviedo, donde este residía. La comisión estaba compuesta por el alférez de navío Arturo Armada López, ya citado, acompañado por el capitán de fragata Fernando Villaamil (7) y Joaquín Moreno, auditor de la Armada. El 29 de septiembre se reunieron estos dos últimos, en representación del alférez de navío Armada con los representantes de «Clarín», a saber, Armando Palacio Valdés, célebre literato y novelista, y Adolfo A. Builla, decano de la Facultad de Derecho de la Universidad de Oviedo, sin que de esa reunión saliera acuerdo alguno. Durante la estancia en Oviedo la comisión de la Armada recibió numerosas visitas y muestras de apoyo, así como «Clarín» recibió también muchas cartas y telegramas de adhesión a su postura de amigos y periodistas, entre ellas una muy significativa de Unamuno.

En la citada reunión, al ser solicitados los representantes de «Clarín» para que este se retractara de las manifestaciones que aparecían en su ya tan citado artículo del 25 de septiembre o, en su caso, la reparación consiguiente en el terreno del honor, manifestaron, según consta en el acta que se levantó, que «el Sr. Alas, su representado, no rehúye un encuentro personal con el Sr. Armada cuando entre ambos existan ofensas que lo hagan indispensable. Pero como le importa mucho dejar a salvo su derecho como escritor público para examinar y juzgar la suficiencia del cuerpo de la Armada lo mismo que la de los demás institutos del Estado que se hallan al servicio inmediato de la Nación, y censurar sus actos dentro de los límites que las leyes determinan, no reconocen derecho al Sr. Armada, individuo de aquel Cuerpo, para exigirle rectificación ni menos reparación por medio de las armas de su artículo... En dicho artículo, usando el Sr. Alas de un derecho que todos los españoles poseen, duda en términos vagos y humorísticos de la pericia técnica, no del valor y de la honra de la Marina española antigua y moderna».

Como transcribe la anterior acta de la reunión, la solución del incidente todavía parecía lejana, pero el ánimo imperante de que no llegaran las cosas a mayores, como se ve por la segunda carta de los marinos, y probablemente la implicación del ministro de Marina, almirante Beranger, y de algunos otros ministros e incluso del propio jefe del Gobierno, se reflejaría inmediatamente en el devenir de los acontecimientos.

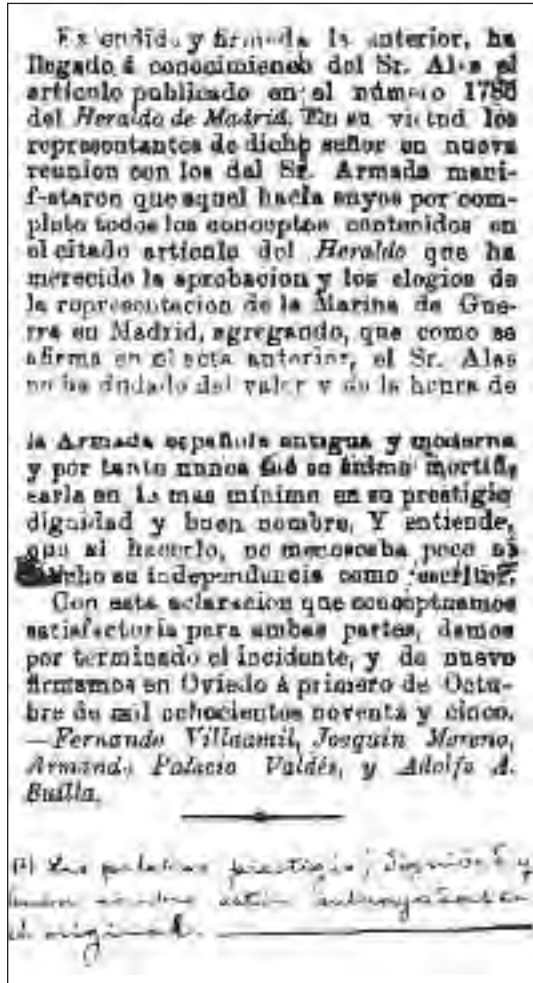
El día 1 de octubre, se reunieron nuevamente los representantes de ambas partes con el resultado que figura también en acta, firmada como la anterior

---

(7) Natural de Asturias (1845-1898), afamado marino, diseñó el primer destructor y fue su primer comandante, hizo un viaje de circunnavegación con la corbeta *Nautilus* (1892-1894) y murió en el combate naval de Santiago de Cuba en la guerra hispano-norteamericana.

por todos ellos, que se transcribe a continuación:

«Ha llegado a conocimiento del Sr. Alas el artículo publicado en su número 1785 del *Heraldo de Madrid*. En su virtud los representantes de dicho señor en nueva reunión con los del Sr. Armada manifestaron que aquél hacía suyos por completo todos los conceptos contenidos en el citado artículo del *Heraldo* que ha merecido la aprobación y los elogios de la representación de la Marina de Guerra en Madrid, agregando, que como se afirma en el acta anterior, el Sr. Alas no ha dudado del valor y de la honra de la Armada española antigua y moderna y por tanto nunca fué su ánimo mortificarla en lo más mínimo en su prestigio, dignidad y buen nombre. Y entiende, que al hacerlo, no menoscaba poco ni mucho su independencia como escritor. Con esta aclaración que conceptuamos satisfactoria para ambas partes, damos por terminado el incidente...»



Acta de la concordia.

El incidente había durado una semana. Como colofón podemos reseñar un nuevo editorial del *Heraldo* publicado a propósito del accidente y pérdida del crucero *Colón* justo ese 29 de septiembre. El periódico, teniendo en cuenta lo que había pasado con el del *Barcáiztegui*, se pregunta por la dificultad y oportunidad de comentarlo e insiste en los argumentos que empleaba en su editorial anterior:

«No hay situación difícil para escritores que, trabajando sólo por el bien público, desde una posición independiente, discurren con sinceridad y con

deseo de acierto en todos los asuntos sometidos a su juicio. Nadie tiene que temer de nosotros menosprecio ni agravio, pero tampoco debe nadie prometerse lisonja, ni favor alguno que pugne con la verdad. La marina española ha de aspirar, naturalmente, a la consideración y al aprecio del país, mas no puede querer que se le otorguen por fuerza, si no de grado. Y en el supuesto que hubiera alguien que enmudeciese bajo el imperio de sentimientos poco o nada varoniles, cuando nuevos desastres inducen a examinar el uso que se hace de nuestras fuerzas navales, serían los marinos los primeros a quienes perjudicara el silencio obtenido así; porque a ellos importa más que a nadie el que se aprovechen estas circunstancias para depurar las causas de lo que acontece, evitando que por la repetición de desventuras no explicadas y de contratiempos siempre atribuidos a la fatalidad, desaparezca del espíritu público toda confianza y todo interés en lo que atañe a la Marina.

»No. Bien claramente lo han dicho o lo han reconocido pocos días ha los mismos individuos de la Armada a quienes en un principio sobresaltó la actitud de la prensa. Celosos del honor de su Cuerpo, no pretenden gozar, sin embargo de una situación privilegiada, que les exima de la crítica ni les ponga fuera de discusión, como poder irresponsable e inviolable. No quieren que la oscuridad y el silencio encubran sus yerros, cuando por ventura los padezcan. Quieren tan sólo que no sean las pasiones, sino la razón, quien residencie su conducta.

»Frente al siniestro del *Colón*, como al del *Barcáiztegui*, como al del *Tajo*, como al del *Reina Regente*, y como a tantos otros que en breve espacio han quebrantado nuestras fuerzas navales abriendo ancha herida en la hacienda y dejando más hondo surco de dolor en el alma de España, no somos jueces que sentencian, ni fiscales que acusan: hablamos como españoles a quienes asiste el derecho de investigar los orígenes de estas repetidas desventuras, después de haber llorado patrióticamente sus efectos.

»Sin referirnos en concreto a ningún caso de los acaecidos desde hace menos de un año; sin acordarnos para nada de las personas, ni poder señalar indicio alguno de responsabilidad en el último a que acabamos de asistir, porque realmente no se deduce de las noticias hasta ahora conocidas, decimos que importa a todo el mundo, y a la Marina más que a nadie, el analizar desapasionada y fríamente esta serie de infortunios, que no parece sino que marcan la última hora de nuestra Marina de guerra. Si todos son obra de la fatalidad, para que nos sobrepongamos a los azares de la suerte, como corresponde a pueblos varoniles y que tienen fe en sí propios. Si consisten en la índole de los elementos materiales que la nación entrega a sus marinos de guerra, para que no pague culpas, vicios, ni defectos de los buques, quien harto hace con arriesgarse a navegar en ellos. Y si nacen de imperfecciones de organización, de errores en la enseñanza oficial o de otras causas análogas, para que concurramos todos al remedio, poniendo cada uno de su parte los estímulos, la ayuda y hasta los sacrificios necesarios.»

## El entorno histórico

Me perdonará el lector interesado que haya tenido que reproducir con cierto detalle los documentos periodísticos más importantes que dan cuerpo al incidente, pero parece necesario para hacerse una idea de lo que pasó y espero que, gracias a ello, le haya servido para formarse su propia opinión y probablemente habrá buscado y tal vez asimilado situaciones y conductas de entonces a otras de ahora.

Es realmente difícil juzgar con los parámetros actuales hechos y circunstancias ocurridos hace más de un siglo. Se trataba del eterno debate sobre la libertad de expresión y el derecho de la prensa a la crítica sobre los asuntos públicos y sus límites (sobre todo en casos como el que nos ocupa, alrededor de un accidente con muchas víctimas por medio), que ya había dado lugar a discusiones y disputas más o menos acaloradas en otras ocasiones. En mayo de ese mismo año se había suscitado un encontronazo entre periódicos y militares a raíz de la Guerra de Cuba, con el asalto a la sede de algunos periódicos y el intento de someter a la jurisdicción militar los delitos e injurias contra el Ejército y la Armada, cuestión que no prosperó finalmente pero que provocó una crisis en el Gobierno y el relevo de Sagasta al frente de su jefatura por Cánovas del Castillo.

El siglo XIX, que ya estaba tocando a su fin, había sido un periodo convulso, pleno de acontecimientos. Empezó con la derrota de Trafalgar, siguió con la Guerra de la Independencia contra Napoleón, las guerras de independencia americanas, los poco afortunados reinados del «Deseado» y de su hija Isabel II, las guerras carlistas, la revolución «Gloriosa» que destronó a la reina, el efímero reinado de Amadeo I, la más efímera primera República, los cantones, la restauración en la persona de Alfonso XII y la regencia, y estaba a punto de escribir un triste colofón con el «Desastre del 98» y la pérdida de los últimos territorios españoles de ultramar.

No fue tampoco un buen periodo para la Marina, con significado protagonismo en muchos de los acontecimientos señalados. Si Trafalgar supuso un punto de inflexión y marcó el declive del poderío naval español, esto tuvo su remate durante la guerra contra Napoleón y años posteriores, en los que la Marina no levantaría cabeza en mucho tiempo. Los sucesivos intentos de reconstruir la fuerza naval se vieron dificultados por la inestabilidad de la política española y sus gobiernos, que cambiaban y se sucedían a un ritmo que hacía prácticamente imposible la ejecución coherente de los distintos planes navales que se intentaron. Como muestra, podemos señalar que sólo en la segunda mitad del siglo hubo más de noventa ministros de Marina, dato suficientemente elocuente, aunque algunos de ellos repitieron en el cargo en varias ocasiones (los datos del periodo anterior del mismo siglo eran similares, cuando no peores). A pesar de ello, es precisamente en este periodo cuando se producen los intentos más serios de recuperar, aunque fuera parcialmen-

te, el poderío naval perdido, especialmente durante la restauración, pero que no llegarían a plasmarse del todo hasta principios del siglo XX. Con ello, llegamos a finales del XIX con una Marina mal gestionada, poco homogénea, mal dotada y pertrechada y tal vez poco adiestrada, que propició el aciago final de siglo.

En particular, 1895 no resultó un buen año. España, durante la regencia de María Cristina y gobernada bajo el sistema de turno, que en aquel año correspondió a Cánovas del Castillo, se encontraba desde mayo de ese año inmersa en la última y decisiva fase de la Guerra de Cuba, que culminaría tres años más tarde con su pérdida y la de Puerto Rico y Filipinas tras la entrada en guerra de Estados Unidos con la excusa de la explosión provocada y hundimiento del acorazado *Maine* en el puerto de La Habana.

Y no lo fue desde luego para la Marina. El día 10 de marzo de ese año se había perdido en tránsito de Tánger a Cádiz, frente a las costas de Tarifa, el crucero *Reina Regente* en medio de un fuerte temporal y por causas todavía no totalmente esclarecidas, pereciendo los más de 400 hombres que iban a bordo (8). En mayo, el viejo cañonero *Tajo* tocaba en un bajo y se hundía a la entrada del puerto de Pasajes, aunque en este caso solo se perdió un hombre. Y el 29 de septiembre, días más tarde del incidente que comentamos y en plena polémica por el artículo de «Clarín», varaba en aguas cubanas el crucero *Colón*, que se perdió como consecuencia del temporal posterior, si bien en esta ocasión solo hubo que lamentar tres desaparecidos.

## Comentario personal

Si queremos arriesgar una opinión sobre el incidente, el artículo de «Clarín», ciertamente crítico y quiero creer que también doliente, aun admitiéndole buena intención y reflejando un estado de ánimo tal vez extendido en los ambientes de aquella época, resultó excesivo y sobre todo inoportuno en las formas, en plena efervescencia por el dolor y el luto de familias y allegados, y todavía calientes los cuerpos de las víctimas de tan terrible accidente,, cuyas imágenes, simplemente intuitas, debían sobrecoger incluso el ánimo de los más fuertes. Si el artículo pretendía ser humorístico e irónico, resultó desde luego mordaz. Por otro lado pudo resultar insultante la ligereza con que sentenciaba sobre aspectos profesionales en los que no debía estar muy versado, acusando de impericia generalizada a los marinos de la época, citando accidentes que eran propios y habituales de la azarosa vida en la mar y que se

---

(8) Parece ser que el único superviviente del naufragio fue un perro, propiedad de uno de los oficiales, que tras una curiosa peripecia regresó al domicilio de su dueño en Sanlúcar de Barrameda.

daban al menos con similar frecuencia en otras marinas, y extendiendo dudas incluso sobre los marinos que acababan de perder la vida en el accidente, cuyas tremendas circunstancias lógicamente no se podían conocer ni valorar todavía.

La prensa, en general, se puso de parte de «Clarín», defendiendo el derecho a la libertad de expresión y de crítica, pero creo que se olvidó de comentar la oportunidad y el juicio de valor que, de manera ligera e indiscriminada, derrochaba su artículo.

Y es precisamente eso lo que le achacan los marinos, también dolidos e injustamente tratados, como puede reflejarse del artículo de respuesta de Víctor M. Concas y de la primera carta del grupo de oficiales de Madrid. Bien es cierto que esos lógicos sentimientos de dolor e incompreensión (qué profesional, a poco que ame su profesión, no se sentiría aludido y directamente atacado ante un juicio tan sumario e indiscriminado) se trasladan al terreno del honor interpretando el contenido del artículo de «Clarín» como un ataque al prestigio, dignidad y buen nombre de la institución naval y solicitando su reparación en ese mismo terreno, en una época en que esta forma de dirimir las disputas estaba claramente en decadencia. En ese sentido la reacción del grupo de marinos residentes en Madrid pudo resultar, aunque justificada, igualmente excesiva.

De cualquier forma, un exceso sobre otro exceso obligó a todos a definir sus posiciones y propició la solución final que ya hemos reseñado y que probablemente todos deseaban: una forma de obtener una satisfacción sin perder excesivamente los papeles. «Clarín» en cierto modo replegaba velas, reconociendo que no fue su intención atacar el honor de la Armada, aunque defendiendo su derecho a criticar los asuntos públicos relacionados con ella dentro de los límites que marcaran las leyes; y los marinos dando por buena esa aclaración, después de haber aplaudido la respuesta editorial del *Heraldo*. Está claro el papel fundamental jugado por este periódico a través de sus editoriales, ejemplos de equilibrio y buen sentido en el tratamiento del incidente, y por otro lado tan distantes del tono del artículo del *Palique* que acogieron sus páginas y que dio origen a todo ello.

## Colofón

Hay que congratularse finalmente de que se llegara a una solución aceptable para todos. Imagino a mi abuelo tal vez abrumado por la responsabilidad que sobre él había recaído pero lleno de ardor juvenil y compromiso personal y profesional, aunque desconozco su habilidad en el manejo de las armas, como tampoco sé de la de «Clarín». De haberse resuelto el incidente en el terreno del honor, es imposible saber cuál habría sido el resultado, que podría haber influido en que este artículo no se hubiera escrito o se hubiera escrito de

## TEMAS GENERALES

otra forma o por otra persona. Pero como las cosas sucedieron como sucedieron, he querido aprovechar la oportunidad para rendir un pequeño homenaje a mi abuelo y a todos los marinos españoles que a lo largo de los tiempos y en cualquier circunstancia han dado la vida en el servicio a España.



## BIBLIOGRAFÍA

Diversos recortes de periódicos de la época (archivo familiar).

SERRANO MONTEAVARO, M. A.: *El conflicto de la Marina con «Clarín»*. Número 1 de la revista *Militaria* de la Universidad Complutense de Madrid, 1989.

CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*. Editorial San Martín, 1979.

Página web Foro 1898. Punto de Encuentro.  
Información general de diversas páginas web.