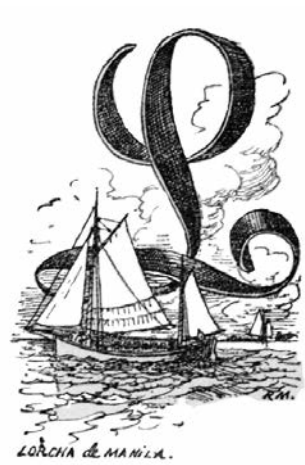
EL EPITAFIO DEL COMPAÑERISMO

Vicente Jesús BERNAL TORTOSA

(HIS)



A palabra epitafio, *epitaphĭum* en latín, está compuesta por dos voces de origen griego *epi,* «sobre», y *thápos,* «tumba», es decir, inscripción sobre una tumba o inscripción sepulcral que en la antigua Grecia hacía alusión a la oración en honor a los ciudadanos atenienses muertos en la batalla.

Un día mientras daba mi habitual paseo matinal de fin de semana por el puerto de Corcubión, cegado por la curiosidad me detuve ante un trozo de columna sesgada, hasta el momento desconocida para mí. Dispuesta en un jardín del puerto, que alberga diferentes retales de historia olvidados a su antojo por el imparable paso del tiempo, patente sobre su erosionada superficie, a modo de epitafio se podía leer la inscripción: «A la memoria de los maquinistas de la Armada D. José Manso, D. Bernardo Montero y los fogoneros Antonio Aneiros y Pedro Martínez Vidal, que víctimas del cumplimiento de su deber fallecieron en el torpedero *Habana* el 5 de abril de 1888. Las dotaciones del *Habana, Destructor, Ariete* y *Ferrolano*». Impaciente por conocer el significado de aquella frase, su origen e historia, me dispuse a encontrar respuestas y a saciar mi curiosidad con los medios menos precisos, pero los más prácticos y a nuestro alcance, para la búsqueda de respuestas rápidas con las que dar algo de tregua a mi intriga.

Una búsqueda rápida como primer contacto

Una indagación inicial me condujo directo al conocimiento de las características y breve descripción de la unidad protagonista de nuestra historia.

El torpedero de primera clase *Habana* inicia su construcción en los astilleros Thornycroft (Londres) en junio de 1886, debiendo su nombre al Casino

Torpedero *Habana*. (Foto: Archivo del Museo Naval).

Español de La Habana en Cuba, que mediante suscripción abierta recaudó los fondos necesarios para su construcción. Tras la realización de las pertinentes pruebas de mar y capacidades con resultado satisfactorio, en mayo del mismo año se dispuso su incorporación al Arsenal de Ferrol, donde arribó el 26 de mayo de 1887. El *Habana,* con 70 t de desplazamiento, una eslora de 38 m y cuatro de manga, fue concebido en un principio como buque de propulsión mixta, debido a la coexistencia de tres palos para desplegar su velamen y una propulsión mecánica compuesta principalmente por una caldera tipo locomotora que impulsaba mediante eje transmisor una hélice de cuatro palas que en óptimas situaciones meteorológicas permitían al torpedero alcanzar una velocidad máxima de 20 nudos.

Para su defensa y para cumplir el cometido que tenía encomendado, la tripulación la componían 20 hombres. Su armamento constaba de dos cañones o tubos lanzatorpedos para el lanzamiento de torpedos Whithead y una ametralladora Nordenfelt de 25 mm.

Pero, ¿quiénes eran aquellos desconocidos que aparecían en el epitafio?, ¿qué significado tenía aquella fecha?

Documentando fehacientemente los hechos y el desarrollo de los mismos

En la mañana del 5 de abril de 1888 abandona Ferrol una escuadra formada por los torpederos *Habana*, *Azor*, *Halcón*, *Rayo*, *Ariete* y el cazatorpederos *Destructor*. Este último, convoyando al *Habana,* habría de seguir tránsito con rumbo directo al Arsenal de La Carraca en Cádiz, donde posteriormente se le

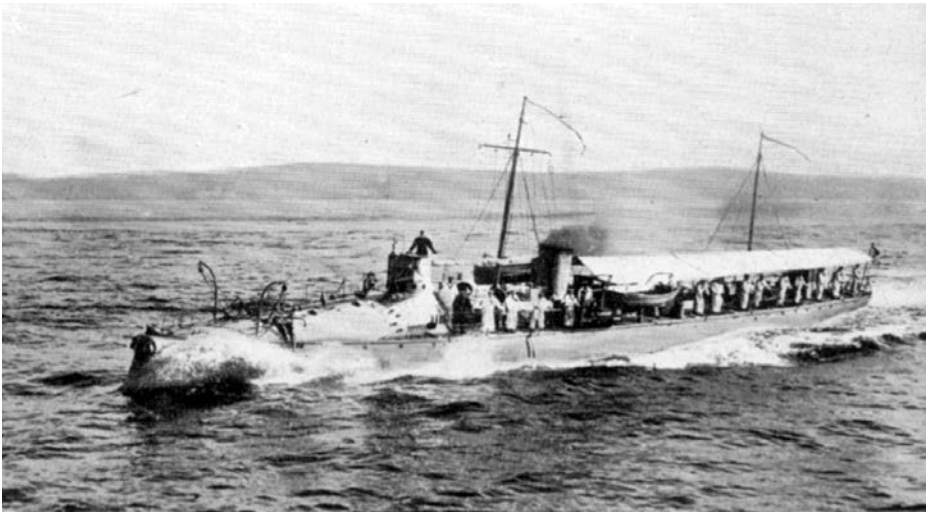
uniría el resto de torpederos tras finalizar su navegación desde Vigo, donde tenían prevista su entrada esa misma tarde.

Las condiciones meteorológicas eran inmejorables para este tipo de navegaciones en tránsito, y nada hacía presagiar un empeoramiento repentino de las mismas que perjudicara las prestaciones marineras de este tipo de buque.

Navegando con normalidad e iniciada la singladura desde Ferrol, a la altura del archipiélago que forman las islas Sisargas, frente a la Costa da Morte en Malpica, se fija rumbo 245, recibe el viento y la mar por la aleta de estribor de dirección noreste, por consiguiente en inmejorables circunstancias, exceptuando el inconveniente e incomodidad de las grandes guiñadas que supone recibir el oleaje por la aleta.

El manómetro indicador de la presión de la caldera marcaba entre seis y siete atmósferas de presión, que hacían girar la hélice a más de 200 revoluciones, las necesarias para conseguir una velocidad avante de 12 millas fijada en las instrucciones y normas para este tránsito. Todo hacía presagiar el feliz término de la singladura en Vigo a las cinco de la tarde.

Navegando entre cabo de la Nave y Finisterre, teniendo por el través a unas tres millas la costa que discurre entre estos dos puntos geográficos, se vio salir por el ventilador de la cámara de calderas y por las escotillas de bajada a la máquina una gran cantidad de vapor y humo. Estos hechos hicieron suponer una avería en la zona de calderas, temores que se convirtieron en una cruel realidad al oír los desgarradores gritos de socorro, dolor y sufrimiento y ver cómo salían por las escotillas del torpedero cuatro hombres casi carbonizados.

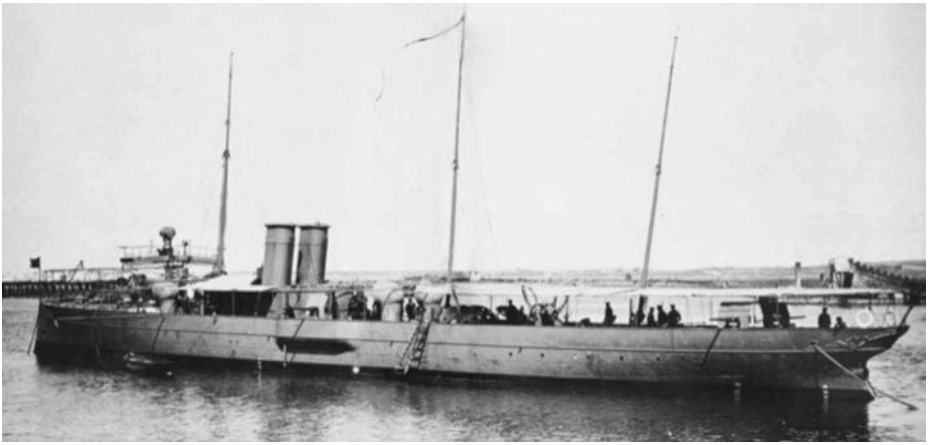


Torpedero *Azor* navegando. (Foto: Archivo del Museo Naval).

La disposición de los buques en el momento del suceso era la siguiente: los torpederos *Azor*, *Halcón* y el cazatorpederos *Destructor* navegaban por la amura de estribor a distancia próxima, mientras que el *Rayo* y el *Ariete,* con el mismo rumbo que el *Habana,* iban a su popa a una mayor distancia.

La dotación del torpedero *Habana* en el momento del suceso estaba formada por el teniente de navío Juan José Ozamiz y Ostoloza, comandante; el alférez de navío Manuel del Campo y Monfort, 2.º comandante; el segundo maquinista José Manso Brañal; el cuarto maquinista Bernardo García Montero; el obrero torpedista José Barreiro Seijas; el artillero de mar de segunda clase Manuel Fernández Prieto; el cabo de mar de primera clase José Benito Rey Otero; el cabo de mar de segunda Andrés Ardao Fernández; los marineros de segunda clase Cesáreo Oceguia Aguirre, Vicente Munitis Izpizua, Florentino Barandice Basade y Juan Laha Longa; los marineros fogoneros de primera Ángel Fernández Rivas y José Caridad Picado, y los marineros fogoneros de segunda Pedro Martínez Vidal y Antonio Aneiros Fernández.

Las acciones posteriores a la explosión de la caldera, responsable del drama que se vivió aquel día a bordo del *Habana*, fueron orientadas con toda urgencia e inmediatez a llamar la atención del resto de unidades que navegaban junto a ellos. Recurrieron a disparar con la ametralladora, debido a que la falta de vapor hacía imposible cualquier señal sonora de alerta o llamada de socorro. El cazatorpederos *Destructor* se dio cuenta de la gravedad de la situación y puso rumbo hacia el *Habana* con el fin de prestarle auxilio. Del mismo modo, el comandante del *Ariete*, teniente de navío Joaquín Escoriaza y Aurrecoechea, se apresuró poniendo rumbo hacia el buque accidentado que, a causa del aumento del viento y fuerte oleaje de la mar, se había atravesado rápidamente.



Cazatorpedero *Destructor*. (Foto: Archivo del Museo Naval).

La colaboración, entrega e insistencia de los buques y sus dotaciones, a pesar del daño físico y moral causado por la explosión, resultó determinante para, tras unos fallidos y dificultosos remolques, poner a salvo al personal del *Habana* y al resto de buques implicados en el auxilio. No con pocos inconvenientes, consiguieron llegar hasta el cabo Finisterre y rescatar así al buque fondeando en Corcubión. Este éxito se debió en gran medida al comandante del *Habana,* Juan Ozamiz, y al del *Destructor*, Fernando Villaamil.

Esa misma tarde, el antiguo cementerio de Corcubión, sito donde actualmente se encuentran los juzgados de esta villa, abrió las entrañas de su tierra para dar cristiana sepultura a los restos de las cuatro víctimas mortales: los maquinistas de la Armada José Manso y Bernardo Montero y los fogoneros Antonio Aneiros y Pedro Martínez Vidal, protagonistas de un drama mortal que tuvo por síntesis el deber.

El espíritu espontáneo del *Habana*

Al comienzo de nuestra carrera, que emprendemos por vocación, jamás pensamos en los riesgos que entraña nuestra profesión cuando el viento y la mar confluyen en un solo elemento intentando gestar un naufragio, como tampoco lo hace el soldado durante la batalla en la suerte de la guerra.

La impresión por la tragedia ocurrida en el pequeño buque no se disipó fugazmente, produciendo en los corazones tristeza por los fallecidos y en las almas compasión por los vivos. El llanto desgarrado de compañeros, hijos, familiares y de toda una comarca puso freno al apresurado olvido, siempre dispuesto a borrar la estela de la desgracia ajena.

A la vez que el ministro de Marina anunciaba telegráficamente la remisión de 4.000 pesetas donadas por S. M. la Reina a las familias de los fallecidos, la caridad encendió luces de esperanza, desde los más altos poderes del Estado hasta los más modestos estamentos de este. Se abrieron suscripciones auspiciadas por el Círculo de Maquinistas de la Armada, por el capitán general, por el Ayuntamiento de Ferrol y por la Sociedad Montepío de Contramaestres para que todas las personas e instituciones que lo deseasen pudiesen ingresar su donativo, que posteriormente debía ser repartido equitativamente entre los familiares de los fallecidos en función de la situación y carga familiar de cada uno de ellos. Tan destacables fueron estas iniciativas como otras tan curiosas como la de Manuel Pradenhes, propietario del Teatro-Circo de Ferrol, el cual ofreció su local para representaciones benéficas, cuyo precio por entrada era de 75 céntimos de peseta, para socorro de los huérfanos y viudas que lloraban el desastre del *Habana*. El llamamiento no resultó infructuoso, recaudándose un total de 13.209,57 pesetas.

Un mausoleo como máxima expresión del compañerismo

Digna de elogio fue la conducta observada en sus compañeros, los cuales, además de participar en los donativos para el auxilio de las familias, a iniciativa propia entre las dotaciones de los *Habana*, *Ariete, Ferrolano* y *Destructor* cubrieron una suscripción para erigir un mausoleo que perpetuase la memoria de estos marinos. Esta ola de solidaridad y compañerismo habría de quedar para siempre materializada en la inscripción de la columna a la que nos referimos al principio, así como en la idea surgida del principal impulsor de la misma, el comandante del *Destructor*, Fernando Villaamil. El mausoleo consistiría en una pilastra truncada, símbolo de que sus vidas habían sido sesgadas en el momento de mayor plenitud, y en ella se inscribiría el epitafio origen de este artículo.

El mausoleo: la columna truncada del *Habana*

Este sencillo y elegante monumento dedicado a la memoria de las víctimas del *Habana* fue concebido en Bilbao y trasladado a Ferrol. Estuvo ubicado, con anterioridad a su posterior traslado a Corcubión, en el parque frente a la

Epitafio en columna truncada en homenaje al *Habana* en el puerto de Corcubión. (Fotografía del autor).

puerta de entrada al Arsenal de Ferrol, y muchas personas tuvieron la oportunidad de visitarlo. Antes de su destino final, el Círculo de Maquinistas de la Armada envió una corona al puerto de Corcubión para que fuera colocada todos los días festivos sobre la cruz de madera de la tumba de los fallecidos, hecha en su memoria por los maquinistas del *Ariete* y del *Destructor*.

El 22 de noviembre de 1888 el vapor remolcador *Ferrolano* fue el encargado de llevar el mausoleo a la citada villa; asimismo se dieron las órdenes oportunas para que la goleta *Prosperidad*, dedicada a combatir, entre otros de sus cometidos, el contrabando en las costas gallegas, se trasladase a Corcubión. El acto fúnebre en memoria de las víctimas se celebró con solemnidad en el cementerio y allí les fueron tributados los honores reglamentarios. Asistieron las dotaciones del buque *Ferrolano* y de la goleta *Prosperidad*, de cuya dotación formaba parte el ilustre marino contramaestre Casado.

Conclusiones

Aunque en ocasiones lo achacamos a la falta de tiempo, la mayoría de las veces el desconocimiento y la necedad nos convierten en ignorantes. Desconocemos las grandezas que otros han protagonizado en un pasado no muy lejano y que han pasado desapercibidas en el transcurso de todos estos años y ajenas a la cotidianeidad de nuestras vidas.

Desde el oscuro y cerrado olvido, intentando escapar del pasado, apostada en el presente y postulada para el futuro, emerge cada día desde hace 130 años esta columna, erigida como uno de los pilares fundamentales que debe regir en nuestra Armada, recordándonos cada día una lección de vida que nuestros antepasados quisieron que no olvidásemos: la unidad ante las adversidades y el compañerismo, un sentimiento de unión elevado a la máxima potencia.

BIBLIOGRAFÍA

Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán».

Anca Alamillo, Alejandro: *Torpederos y destructores de la Armada española*. Navantia, Madrid 2006.

Blanco Lorenzo, José Luis; Rodríguez Leal, Jesús: *Historia del contramaestre Casado. Valor y abnegación*. Madrid, 2012.

Estado general buques de la Armada para 1888.

Galiciana: Biblioteca Dixital de Galicia.

Fotografía titulada «Cañón», que mereció el Primer Destacado en el concurso fotográfico organizado por la Asociación «Cádiz con Elcano». (Foto: José María Caravaca de Coca).