

CENTENARIO DE LA ESCALA EN VIGO DE LA ESCUADRA RUSA DEL ALMIRANTE RODJESTVENSKY

José María BLANCO NÚÑEZ
Secretario general de la Comisión
Española de Historia Militar



Antecedentes



El 17 de septiembre de 1894, el arcaico Imperio del Sol Naciente asombraba al mundo civilizado, cuando su escuadra, al mando del almirante Ito, destrozó a la China del almirante Ting en el combate del Yalú.

En ese mismo año de 1894 fallecía el zar Alejandro III de todas las Rusias y subía al trono su hijo Nicolás II. Alejandro había proporcionado a sus súbditos algo de lo que no existía precedente en el siglo: un periodo de veinticinco años de paz.

Así como en los Estados Unidos la teoría del «Destino Manifiesto» había lanzado a la nación a la conquista del oeste, Rusia, fascinada con Asia y alentada por el espíritu aventurero del joven monarca, se lanzó a la conquista del este. Inglaterra le impedía acceder a las orillas del sudeste, por haberse establecido majestuosamente en las cumbres del Tíbet, y por ejercer el dominio del mar desde Suez hasta Hong Kong. En esa conquista del este dominaban los deseos de poner en valor el gran bosque helado de Siberia y de asomarse al Pacífico con la ayuda del magno ferrocarril transiberiano que uniría la Rusia europea con Vladivostok. Este último establecimiento había sido fundado por Rusia en 1860; el topónimo significa literalmente: «Domina el Este».

Siguiendo una costumbre imperial, en 1891 el príncipe heredero Nicolás viajó a Vladivostok. En su escala en Otsu (Japón) fue atacado por un fanático nipón que le propinó un golpetón de catana en la cabeza, del que le salvó la decidida acción de su joven primo y acompañante Jorge de Grecia. El «chichón», del que tardó algún tiempo en curar, dejó en Nicolás un amargo y lógico resentimiento contra los «japos».

En 1896 China firmó un tratado con Rusia. En su virtud, la última adquiriría derechos sobre Manchuria y la primera un aliado contra Japón.

En 1897 el belicoso káiser Guillermo II de Alemania, primo de Nicolás II, ordenó la ocupación de Kiau Chau, a levante de la península de Shantung, la de la legendaria seda, en el mar Amarillo, que China le arrendó por 99 años, declarándose a continuación su puerto e *hinterland*, «protectorado alemán». En consecuencia, y tratando de emularlo, el zar, en contra de la opinión de algunos de sus ministros que le proponían la penetración pacífica en China, envió barcos a Liaodong, situado a 100 millas al norte del nuevo establecimiento alemán, y ordenó montar la base naval de Puerto Arturo, refugio del almirante chino Ting cuando la batalla del Yalú, que Japón había ocupado y devuelto debido a las presiones concertadas del káiser, del zar y del presidente de Francia. Puerto Arturo, hoy en día Lushung, por su posición dominante a caballo entre el golfo de Pe-Che-Li (o mar de Po-Hai-Wan) y el de Corea, es una excelente posición para controlar las derrotas marítimas que desde el mar Amarillo se adentran hasta Tientsing, puerto fluvial de acceso a la capital Pekín.

Puerto Arturo y Vladivostok atenazaban a Corea, y parecía evidente e inminente una ramificación del transiberiano hacia la nueva colonia rusa. Si bien Japón podía condescender en la salida al mar manchuriana, con la pretensión rusa de invadir Corea no podía transigir. Corea es a Japón como Holanda y Bélgica son a Inglaterra. Es la seguridad del archipiélago. La Corea de las Canarias se llamaba Sáhara Occidental Español. La geoestrategia enseña a evitar los geobloqueos. En la Segunda Guerra Mundial, Japón invadió Corea, como su aliada Alemania lo hizo con Bélgica y Holanda, lógico.

Un memorándum del gran duque Alejandro Alexei, que además de almirante de todos los mares rusos era amigo, tío y cuñado del zar, resaltaba que, desde la ocupación de Puerto Arturo, Rusia estaba a sólo dos días de viaje por mar de Japón y señalaba a Corea como el primer objetivo de la política exterior rusa, pues la ocupación de Manchuria había quedado asegurada. Excuso decir que, amagando sobre Corea, Rusia se lanzaba inevitablemente a la guerra contra Japón, como el citado gran duque preveía en dicho memorándum.

Otro consejero áulico del zar, el capitán de navío Bezobrazov, le propuso crear una empresa casi privada, dedicada a la explotación de recursos forestales y minerales, que terminaría comprando Corea para Rusia de manera pacífica. El zar aprobó la idea, pero Japón aceleró los preparativos para impedirlo.

En el año 1898, el ya zar Nicolás pudo verificar cómo su potencial enemigo en Asia, la Gran Bretaña, ayudaba descaradamente a los Estados Unidos de América, deteniendo a la escuadra de nuestro almirante Cámara en Port Said y dificultando el aprovisionamiento en carbón de la de Cervera. De esta *lesson learned* se derivarán acciones concretas en el traslado de la segunda escuadra del Pacífico que vamos a comentar.

En marzo de ese mismo 98, firmó Rusia nuevo tratado con China, legalizando la ocupación de Puerto Arturo, que quedaba cedido al imperio del zar

en unión de Talienwan, el territorio próximo por el norte. La Marina rusa ejercería la jurisdicción en los mares adyacentes.

Por Ley de 24 de junio de 1899, España cedió a Alemania las islas Carolinas (que habían intentado arrebatarlos en 1885), Palaos y Marianas, excepto Guam, con la que se habían quedado los Estados Unidos por 25.000.000 de pesetas.

Al despuntar del siglo XX, el cuadro del Extremo Oriente se dibujaba así:

- Japón, aliado de Inglaterra (en 1902 se firmó el correspondiente tratado), donde había formado a sus oficiales de marina y construido parte de su escuadra.
- Rusia, aliada de Francia, y contando con la simpatía del káiser y del rey de Dinamarca por lazos de familia y amistad (lazos de familia casi idénticos a los del káiser unían al zar con Eduardo VII, pero para el democrático Reino Unido solo existían sus intereses y su *Britania rule over the waves*).
- El resto de las potencias coloniales (nosotros acabábamos de dejar de serlo), se alinearon según tradición e interés; es decir, Portugal y Holanda, ambas con amplias colonias en las derrotas de Europa a la China, se pusieron del lado inglés, o si lo prefieren, del japonés, que fue el beligerante.
- Rusia concentró considerables fuerzas terrestres en Manchuría y trató de tranquilizar al mundo declarando, *urbi et orbe*, que respetaría los derechos milenarios de la China. El punto flaco de esas fuerzas era su cordón umbilical logístico, compuesto por el único transiberiano que, entre otros problemas, en verano vadeaba el lago Baikal a bordo de *ferrys* y en invierno a golpe de trineos por encima de sus heladas aguas.
- China, dormitando, manipulada por casi todos.

En España, aún escocida, se simpatizaba con Rusia por aquello de que el enemigo de nuestro enemigo, y así se consideraba a Inglaterra por su recién ayuda a los Estados Unidos, es nuestro amigo.

Las aún no centenarias naciones americanas y los Estados Unidos no vieron con buenos ojos el neocolonialismo ruso-alemán, por tanto, simpatizaban con Japón.

La guerra

En diciembre de 1903 la situación se tornó insostenible. El Gobierno japonés designó para mandar su escuadra al prestigioso almirante Heihachiro Togo que, como apuntábamos, había recibido su formación en el buque escuela inglés HMS *Worcester*, fondeado en Portsmouth.

El plan japonés para cuando estallase el conflicto se ceñía al primer mandamiento del arte: «La destrucción de la fuerza organizada del enemigo», es decir, la escuadra rusa del Pacífico repartida entre sus dos únicos puertos de Vladivostok y Puerto Arturo. En las inmediaciones de este último se llevaría a cabo un asalto anfibia para tomar la base.

Togo, con frenética actividad, preparó, organizó y adiestró sus fuerzas. Escogió para estacionarlas la base de Sasebo, en el estrecho de Tsushima, que corta la derrota entre las citadas bases rusas.

Así como Japón nombró a Togo, en 1903 el Gobierno del zar, y dado que las hostilidades serían netamente navales, designó al almirante, y gran duque, Eugeni Alexéiev (medio hermano del almirante Alexei, citado anteriormente, que era el comandante en jefe de la Armada y director de la Marina Mercante), virrey del Lejano Oriente. Por supuesto, el título de virrey llevaba anejo el de comandante en jefe del Pacífico, con mando directo sobre todas las fuerzas navales y terrestres destacadas en aquel teatro y, al depender directamente del zar, quedaba fuera de la línea de autoridad del Gobierno (Exteriores y Guerra) y del Almirantazgo ruso.

La elección de Alexéiev fue una de las decisiones más catastróficas de la Rusia zarista. Tras cinco meses en el mando de Oriente, aconsejó vivamente al zar la entrada en guerra. Suya fue la culpa de la pérdida de los ejércitos y la Marina, de la pérdida del prestigio exterior y del nacimiento de la revolución que culminaría en 1917.

El plan que recibió Alexéiev del Almirantazgo ruso era difuso e impreciso: «asegurar el dominio de los mares Amarillo y de Corea para impedir el paso del ejército adversario. El núcleo principal debía permanecer a la expectativa en Puerto Arturo para vigilar el mar Amarillo, y el resto de la flota en Vladivostok para desempeñar el mismo papel en las aguas coreanas».

Como vemos, al contrario que Japón, Rusia se olvidaba de Napoleón y su famosa «destrucción de la fuerza organizada del enemigo».

Japón decidió que debería, como predicaba Sir Percy Scott, «dar primero, dar duro y seguir dando».

Los rusos, en un alarde de triunfalismo estúpido, declararon por boca del jefe del Estado Mayor de la escuadra del Pacífico, almirante Vitgeff, que «la flota no podía ser vencida y, por consiguiente, los desembarcos japoneses en Corea y Newchang eran de todo punto imposibles».

El 22 de enero de 1904, Japón decidió romper las hostilidades con Rusia. El 24, informó a Rusia que cortaba relaciones diplomáticas con San Petersburgo. Ese mismo día, zarpó Togo para Puerto Arturo a la máxima velocidad que le permitía el convoy de tropas que escoltaba. El 26 de enero de 1904 empezó oficialmente la guerra ruso-japonesa.

No podemos entrar aquí en el estudio de las fuerzas navales enfrentadas, lo dejamos para la conmemoración del centenario de Thushima (2005); anotaremos simplemente que la escuadra japoneses era de más andar que la rusa, su

adiestramiento muy superior, ya que había incorporado proyectiles explosivos más eficaces que los del enemigo y luchaba desde casa, mientras que los dispersos rusos estaban faltos de casi todo.

Entre Puerto Arturo y Vladivostok, Rusia disponía de tres acorazados, un crucero acorazado, siete ligeros y siete destructores. Como en el caso español cuando la guerra con los Estados Unidos, el Gobierno ruso empezó infructuosas gestiones para comprar dos acorazados que Chile construía en Inglaterra; esta última, por supuesto, se opuso.

Sin embargo Japón, al igual que nosotros hicimos con el *Colón*, compró en Italia dos acorazados que estaban en construcción para Argentina (el *Nisshin* y el *Kusuga*).

La flota japonesa, además, era homogénea, y la rusa un verdadero muestrario.

Tras desembarcar las fuerzas del ejército el día 7 de febrero sin oposición rusa, Togo fondeó al atardecer del día siguiente en la isla de Yuantao con seis acorazados, cinco cruceros acorazados, cuatro cruceros protegidos y cinco flotillas de destructores. Inmediatamente ordenó a los diez destructores de las 1.^a, 2.^a y 3.^a escuadrillas atacar a los buques rusos estacionados en Puerto Arturo. A los de las otras dos (4.^a y 5.^a), que lo hiciesen contra los buques que habían salido de dicho puerto para Dalny.

El resultado fue que los rusos perdieron dos acorazados que, además, embotellaron al resto dentro de bahía. La desmoralización rusa fue total.

A las 1150 horas del día 8, Togo atacó con el grueso de su fuerza las defensas de Puerto Arturo, mientras que su subordinado, el contralmirante Uryu, le comunicaba al mismo tiempo la destrucción de las fuerzas rusas destacadas en Chemulpo. Del ataque de Togo resultaron muy dañados cinco cruceros, y otros cuatro con diversos impactos y bajas en sus dotaciones (en total, 22 muertos y 105 heridos).

Días más tarde Japón fracasó en el intento de taponar la bocana de Puerto Arturo con cinco mercantes. Siguió varios ataques más sin resultados decisivos.

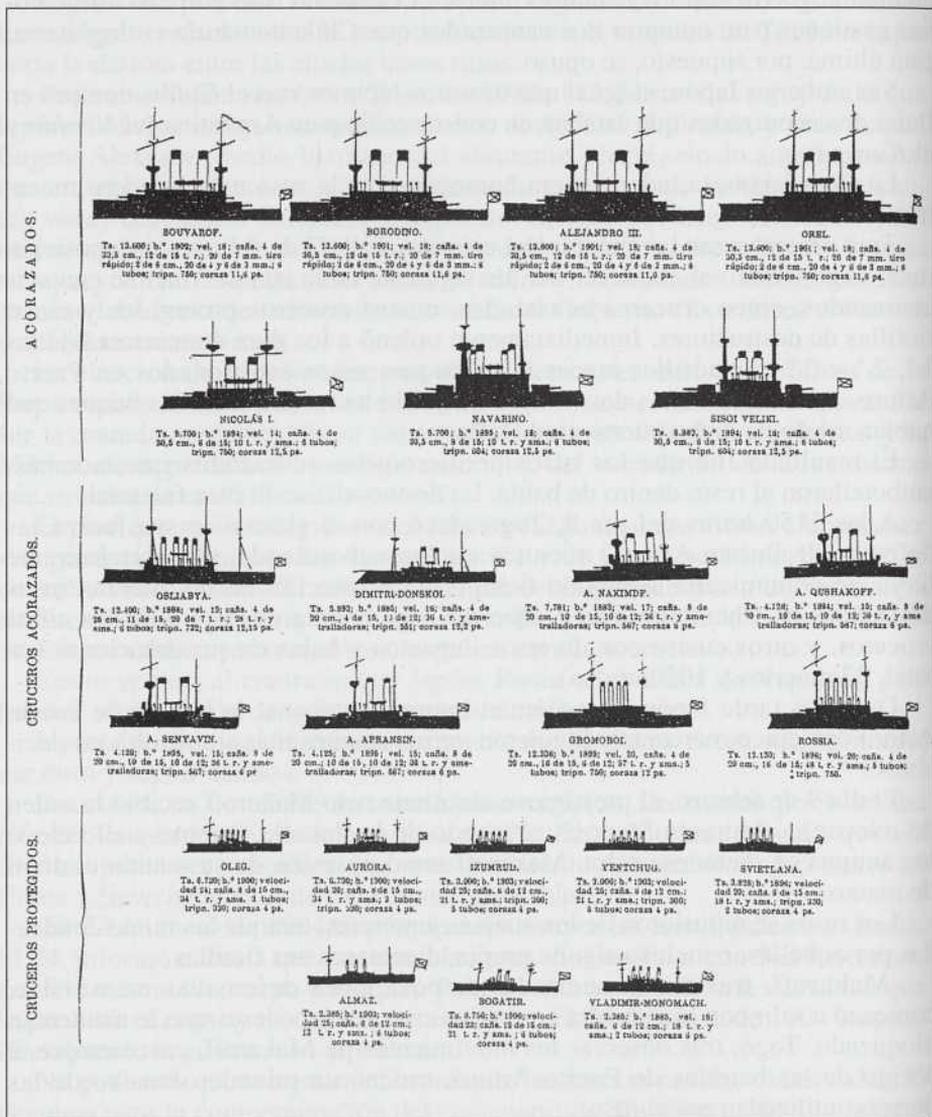
El día 9 de febrero, el prestigioso almirante ruso Makaroff recibió la orden de relevar al almirante Stark en el mando de la flota de Oriente y ello elevó los ánimos en dicha escuadra. Makaroff tomó posesión de su mando el día 8 de marzo.

Los rusos se repusieron de los ataques japoneses, aunque las minas fondeadas por aquéllos, e incluso alguna propia, diezmaron sus flotillas.

Makaroff, tras tomar acertadas disposiciones defensivas en su base, comenzó a salir con la escuadra contra los cruceros japoneses que le mantenían bloqueado. Togo, tras observar los movimientos de Makaroff, casi siempre al abrigo de las baterías de Puerto Arturo, ordenó un minado ofensivo de las derrotas utilizadas por el ruso.

El día 31 de marzo, Makaroff salió de nuevo para intentar levantar el

bloqueo y, justo en el momento en que el oficial de guardia informaba del avistamiento de los cruceros japoneses, el *Petropavlovsk* de su insignia tocó con una mina y se hundió con gran parte de su dotación, entre ellos el propio Makaroff, con lo que se esfumaban las esperanzas rusas.



La escuadra rusa de combate según *La Ilustración Española y Americana*.

Formación y envío de la segunda escuadra del Pacífico

A mediados del mes de abril, el zar, abrumado con las penosas noticias que recibía del frente, tomó la fatal decisión de enviar refuerzos a Oriente y ordenó formar la segunda escuadra del Pacífico con lo que tenía en el Báltico y para su mando designó al serio y trabajador almirante Rodjestvensky, especialista en Tiro Naval y padre de la Marina búlgara (1).

Esa segunda escuadra quedó compuesta como queda indicado en el cuadro adjunto que publicó *La Ilustración Española y Americana*. Más tarde sería «reforzada» con sendas divisiones que, más que ayudarla, ralentizaron su llegada al teatro y complicaron la vida a su almirante.

Si tremenda fue la decisión de enviar la escuadra de Cervera a Cuba desde Cabo Verde, enviar una escuadra fuerte de siete acorazados, ocho cruceros acorazados y ocho destructores a dar la vuelta al mundo para que la estuviese esperando la descansada escuadra de Togo pareció desde el principio, y después se demostró, una solemne estupidez.

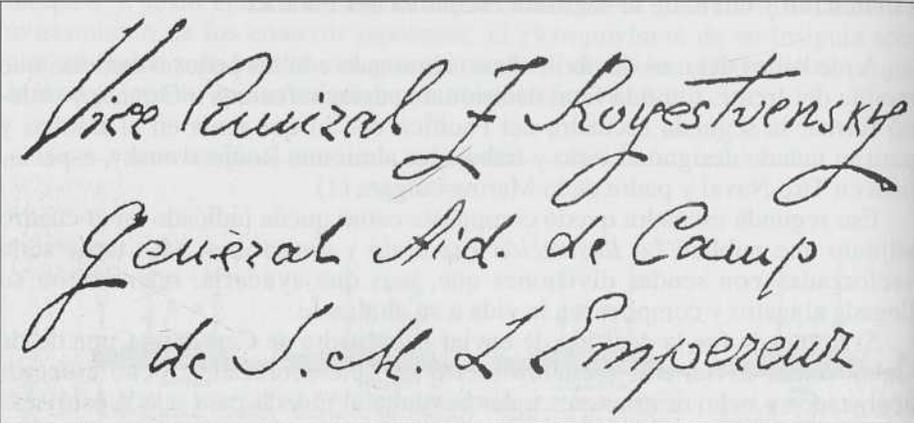
Solamente pensar en la flota de carboneros dispuestos para acompañar o esperar en los puntos de recalada a tan vasta escuadra amilanaría a los logistas más avezados. Además de que, estando declarada la guerra, los neutrales dificultarían, como así fue, aprovisionamientos y reparaciones y limitarían, de acuerdo con sus respectivas leyes, no del todo internacionalizadas todavía, el descanso de las dotaciones en tan penosa travesía. Lo de Cervera en Curasao se nos antoja un dulce juego de niños al lado de lo que va a vivir el pobre Rodjestvensky.

El día 29 de agosto de 1904 la segunda escuadra zarpó de Kronshtadt para Reval (en el día Tallin, capital de Estonia). Allí espero la incorporación de los últimos barcos que se reparaban y alistaban para la larga navegación y comenzó el adiestramiento, precario, debido a la escasez de municiones.

Comenzó la «guerra de la información» (que no es ni mucho menos novedosa) y al almirante ruso lo bombardearon con cientos de mensajes anunciando presencia japonesa por todas partes, bien en forma de torpederos, bien en forma de agentes infiltrados. Los rusos llegaron a disponer de cinco redes de espionaje, las más de ellas ineficaces y entorpecedoras de la acción del mando.

Hasta el 17 de octubre no franqueó Rodjestvensky el Skagerrak. A su salida aprobó al S en demanda del canal de la Mancha, y en la noche del día 20, cuando se encontraba danto avante con el *Dogger Bank*, se produjo el triste episodio de los pesqueros de Hull, tomados por torpederos japoneses, por lo que Rodjestvensky ordenó abrir el fuego contra ellos (incluso se tirotearon entre ellos mismos varios buques rusos y tuvieron bajas) provocando bastantes víctimas entre los pacíficos pescadores británicos. Excuso decir que la

(1) Cuando el zar Alejandro III decidió en 1883 ayudar a los búlgaros a independizarse de Turquía y lo consiguió, designó al entonces capitán de navío Rodjestvensky para que construyera la Armada de aquel nuevo reino.



Vice Almirante F. Rogestvensky
General Aid. de Camp
de S. M. L. Emperador

Tarjeta del almirante ruso empleada en la devolución de su visita al *Extremadura*.

prensa inglesa ventiló inmediatamente el asunto, bautizando al almirante ruso de «perro rabioso», sobre todo por la denegación de auxilio a los naufragos ingleses una vez apercibidos del error, y se temió en todo el mundo el rompimiento de hostilidades, lo que, dadas las alianzas en juego, arrastraría a una guerra mundial (para la que aún faltaban 10 años).

Este incidente terminó con un arbitrio internacional y Rusia tuvo que pagar 65.000 libras esterlinas de indemnización.

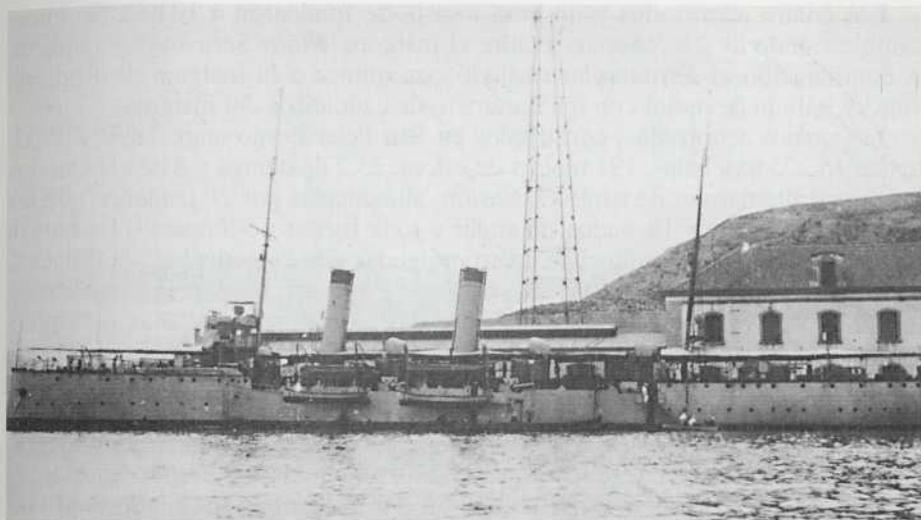
La escala en Vigo

Conocido por nuestro Gobierno el incidente de Hull (así quedó bautizado para la historia), comenzó a sospechar la que se le venía encima, pues las rías gallegas eran obligada recalada para la segunda escuadra y lugar a propósito para el penoso carboneo.

Para evitar los problemas de la escuadra de Cámara en Port Said, el mando ruso había decidido dividir su fuerza en dos. Una haría derrota por Suez, y el grueso, al mando de Rodjesvensky, lo haría por Ciudad del Cabo. La primera haría carbón en Tánger. La segunda en Vigo.

El día 23 de octubre, los mercantes españoles y pesqueros que venían de faenar de fuera comenzaron a informar de la presencia de muchos carboneros aguantándose sobre la máquina entre las bocas de las rías de Arosa y Vigo. Ese mismo día fondearon en la última citada cuatro mercantes alemanes y otro inglés (curiosamente, a la hora de vender no hay amigos ni enemigos) con 3.500 toneladas cada uno en sus bodegas.

Las autoridades militares de Vigo eran el gobernador militar, general Hone,



El pequeño crucero *Extremadura*, primer fruto de una factoría naval apenas nacida.

y el comandante militar de Marina, capitán de navío José Ruiz y Rivera. El capitán general de Ferrol, en previsión de la que se venía encima, envió a Vigo al crucero *Extremadura*, del mando del capitán de fragata Ramón Estrada y Catoira, que si bien no representaba una fuerza disuasoria importante estaba dotado de una novedad verdaderamente asombrosa, tenía instalada una TSH Telefunken. El *Pelayo* y el *Extremadura* fueron los primeros buques españoles en recibir este invento, que comenzó a desterrar el dicho, hasta entonces popular en la Marina, que rezaba: «En saliendo de castillos nadie sabe lo que pasa» (ese nadie, por supuesto, iba dirigido a los que se quedaban en tierra). La TSH del *Extremadura* tuvo el privilegio de ser la primera en detectar las comunicaciones de los acorazados rusos y su comandante pudo advertir de su cercanía a medida que aumentaba la potencia de sus señales.

Con orden de operaciones idéntica a la del *Extremadura* («vigilar los movimientos de la escuadra rusa del Báltico que allí debiera recalar, en su viaje al Japón, para reponerse de vituallas y carbonear, respetando escrupulosamente los deberes de nuestra neutralidad»), se envió a Villagarcía a los cañoneros *Marqués de la Victoria* y *Vasco Núñez de Balboa*, este último superviviente de la Guerra de Cuba y de estación permanente en las Rías Bajas.

Al enterarse la población de Vigo de la posible entrada de la escuadra rusa, el miércoles día 26 de octubre se echó a la calle para tratar de verla. Efectivamente a las 0900 horas de ese día los vigías del Castro informaron telefónicamente al gobernador militar el avistamiento de cinco buques, que parecían de guerra, que estaban entrando por la boca sur.

Los cuatro acorazados y un gran transporte fondearon a 1030Z. Se intercambia saludo de 21 cañonazos entre el insignia (*Kinaz Souvarof*) y la plaza. A continuación el *Extremadura* saludó con quince a la insignia de Rodjestvensky, saludo devuelto con igual número de cañonazos del insignia.

Los cuatro acorazados, construidos en San Petersburgo entre 1899 y 1902, tenían 15.275 toneladas, 121 metros de eslora, 23,2 de manga y 8 de calado, dos máquinas alternativas de triple expansión, alimentadas por 20 calderas, que les podían proporcionar 18 nudos de andar a toda fuerza y «limpios». La coraza protectora era de acero-níquel de cuatro pulgadas y se extendía bajo la flotación en defensa de los posibles ataques con torpedos. A proa y popa montaban dos torres dobles con cañones de doce pulgadas; en las baterías altas de ambos costados tenían torres dobles de cañones de seis pulgadas (seis por banda); en la batería baja, diez cañones de tres pulgadas por banda, y sobre cubierta otros diez por banda de 47 milímetros. Montaban también seis tubos lanzatorpedos. La dotación estaba compuesta por 29 oficiales y 796 entre suboficiales y marinería.

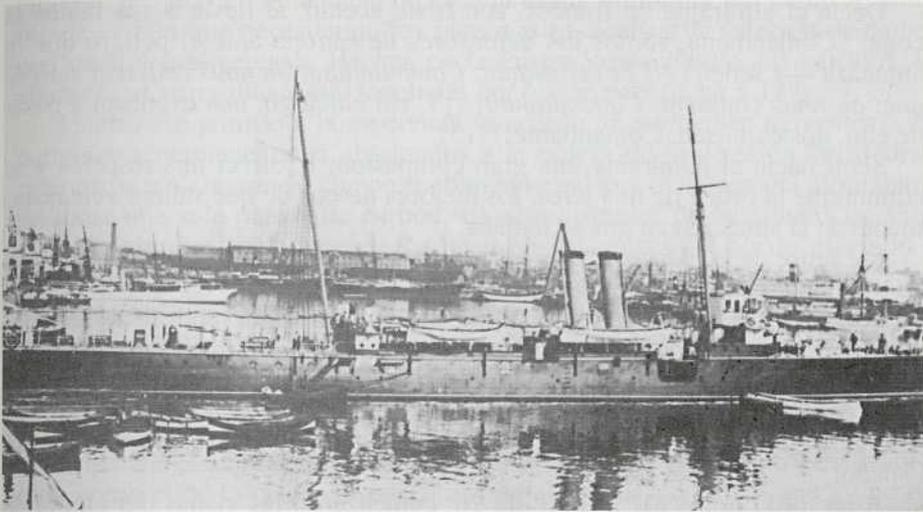
El transporte era el *Anadyr*, de 16.220 toneladas de desplazamiento y 10.000 de carga (llevaba 7.000 de carbón por si fallaban los *rendezvous* con los carboneros alemanes), construido en Francia, con el nombre de *Franche-Conté*, y cedido a Rusia.

En la misma tarde del 26 comenzaron las visitas oficiales. Acompañado de un oficial del *Extremadura* y del ayudante del gobernador militar, capitán Cánovas, el director de la Sanidad del Puerto llegó al *Souvaroff* para comunicar al almirante que todos sus buques estaban admitidos a libre plática. Inmediatamente después llegó a bordo el comandante militar de Marina de Vigo, capitán de navío Ruiz y Rivera, que tenía tajantes instrucciones del ministro de Marina, lo era entonces el almirante José Ferrándiz. Dichas instrucciones decían que: «España ha de conservar su neutralidad de forma exquisitamente rigurosa y por lo tanto, con la mayor corrección posible, comunicará al almirante Rodjestvensky que el Gobierno de España le prohíbe su entrada y no le permite el carboneo por venir sus buques formados en escuadra, es decir, en orden y disposición de guerra, por lo que tal suministro de carbón constituiría un acto parcial hacia uno de los contendientes».

Cuando el comandante de Marina comunicó lo anterior al almirante, éste le respondió: «Comandante, yo no he entrado en Vigo sólo a carbonear, sino a efectuar reparaciones en las máquinas de mis buques y por ahora no sé el tiempo que habrán de durar estos inaplazables trabajos...».

Mientras el capitán de navío Ruiz regresaba a tierra a comunicar la novedad al ministro, Rodjestvensky ordenaba que los carboneros se abarloasen inmediatamente a los acorazados, excepto al de su insignia. Estaba claro que ni se iba a dejar internar en España, ni estaba dispuesto a incumplir su penosa misión.

Contra lo afirmado por ciertos autores rusos, la actitud de Rodjestvensky fue en todo momento cortés y correcta con las autoridades españolas.



Cañonero *Marqués de la Victoria*, última realización del astillero Vila Hnos. de La Graña.

Al llegar Ruiz a su Comandancia fue informado del abarloado de los carboneros, por lo que envió inmediatamente al alférez de navío Manuel Moreu Figueroa para que recordase al almirante que no le estaba permitido transbordar el carbón en aguas españolas. Rodjestvensky, con toda lógica, respondió que si no tomaba carbón no podía cumplimentar la primera orden del Gobierno de España, cual era la de abandonar sus aguas. Hubo más idas y venidas y finalmente se acordó suspender el trasbordo de carbón hasta las 1700 horas.

Al insignia siguieron llegando visitas; el comandante del *Extremadura*, capitán de fragata Estrada, anotó en su diario (2): «En cuanto fondeó la escuadra rusa fui al buque capitana para ofrecer mis respetos al Almirante. Era éste un hombre alto y de aspecto vigoroso, pero no parecía ruso; más se asemejaba a un natural del mediodía de Francia.

Me recibió en su cámara desmantelada, como si se hubiera posesionado de ella antes de terminar su mueblaje; carecía del confort y del lujo que se procura tener en una cámara de almirante y, ante una mesa sin tapete, un camarero nos sirvió una copa de *champagne*, la más triste que he bebido en mi vida...

El Almirante estaba realmente acongojado, pues no hacía muchas horas que había ocurrido el desagradable incidente del *Dogger Bank*... e Inglaterra, predisuelta ya contra Rusia y a favor del Imperio del Sol Naciente, se preparaba para hacer las consiguientes reclamaciones.

(2) Publicado en sus *Memorias* ya de vicealmirante.

Decía el almirante en francés, con triste acento, al llevar a sus labios la copa: “Comandante, somos los defensores de Europa ante el peligro que la amenaza —y repetía—: *Et cependant, Commandant, on nous chassent malgré que, on nous chassent, Commandant*; ¡Y, sin embargo, nos expulsan a pesar de ello, nos expulsan, Comandante!” (3).

Sentí hacia el Almirante una gran compasión; le ofrecí mis respetos y le comuniqué la orden de mis jefes, los mejores deseos de que saliera ventajosamente de la situación en que se hallaba.

Me retiré de la cámara con el corazón oprimido y a mi memoria acudieron en tropel nuestros recientes desastres.»

Poco después de la entrada de Rodjestvensky en Vigo, fondeaban en Villagarcía el crucero *Svetlana*, de la 1.^a división del contralmirante Cheine; el *Almaz* lo hacía en Muros, y el tristemente célebre *Aurora*, insignia de dicha 1.^a división, fondeaba frente a Beluso, en la ensenada de Bueu. Con ello se trataba de evitar la «formación en escuadra» denunciada por el Gobierno español.

A las 1400 horas del mismo día 26, comenzaron las visitas del almirante ruso. Llamó la atención en Vigo su vistosa casaca de gala y los curiosos contemplaron su saludo al cónsul general de Rusia, Lorenzo Brosset, que le esperaba al pie de la escala real. En coche de caballo se dirigieron, en primer lugar, a visitar al gobernador militar. A la entrada del Gobierno formaba una sección de Infantería con banda de música, que presentó armas a los acordes del himno imperial. Curiosamente, al salir del Gobierno Militar tras cumplimentar al general Hone, el almirante recibió una espontánea ovación que le dedicaron vigueses de todas las clases sociales. Un cronista de *El Faro de Vigo* escribió al día siguiente: «Uno de los presentes, el ordenanza de La Alborada, Sr. Martínez, se aproximó al almirante y estrechándole la mano gritó con voz sonora: “¡Viva Rusia!”. El almirante, que había contestado con ademanes de agradecimiento a los anteriores vivas, se detuvo y dio un beso en la frente al Sr. Martínez...».

Del Gobierno Militar a la Comandancia de Marina, donde además de protocolo tenía el almirante Rodjestvensky que arreglar el asunto del carbón.

El capitán de navío Rivera, convertido muy a su pesar en el hombre malo de la película, tenía que lidiar la faena sin sobresalientes ni adecuada cuadrilla. Rodjestvensky fue enseguida al grano, necesitaba 2.500 toneladas de carbón por acorazado, pues consumían 125 diarias y venían sin repostar desde los estrechos bálticos. Rivera se mantuvo en lo ordenado por el Gobierno. Rodjestvensky contratacó ofreciendo hacerlo del *Anadyr* que tenía bandera de guerra, pero recibió respuesta negativa del comandante de Marina.

En plena discusión, Madrid pidió aclaración precisa de las averías de los

(3) La traducción es nuestra.

buques, alegadas en la mañana de ese día por el almirante, así como el mínimo de carbón que necesitarían los barcos para alcanzar la estación de carboneo neutral más cercana. Hechos en la misma comandancia los cálculos, se contestó: «Cuatro días y 400 toneladas por buque para llegar a Tánger».

Abierto ese portillo a la esperanza se acordó un *gentlemen agreement*: los carboneros permanecerían abarloados a la espera de la decisión de Madrid, pero rusos y alemanes se comprometían bajo palabra de honor del almirante a no tocar una sola palada de carbón. El administrador de la Aduana de Vigo aceptó asimismo el acuerdo. Rodjestvensky regresó a bordo aliviado y complacido porque, en el mismo muelle y antes de embarcar en su falúa, recibió más ovaciones y más vivas. Al llegar a bordo envió a un alférez de navío a la Comandancia de Marina a esperar las órdenes de Madrid.

Tras estas visitas, el almirante ruso se dirigió al *Extremadura* a devolver la visita a su comandante. El vicealmirante Estrada contó en sus *Memorias*:

«Me hallaba a bordo pero a fin de no molestarle y evitarme otro triste coloquio como el de la mañana, ordené al oficial de guardia dijera que yo no estaba...»

El almirante le dejó su tarjeta, escrita a mano con caracteres latinos, y regresó a tierra para cumplimentar al cónsul general de Francia, su aliada.

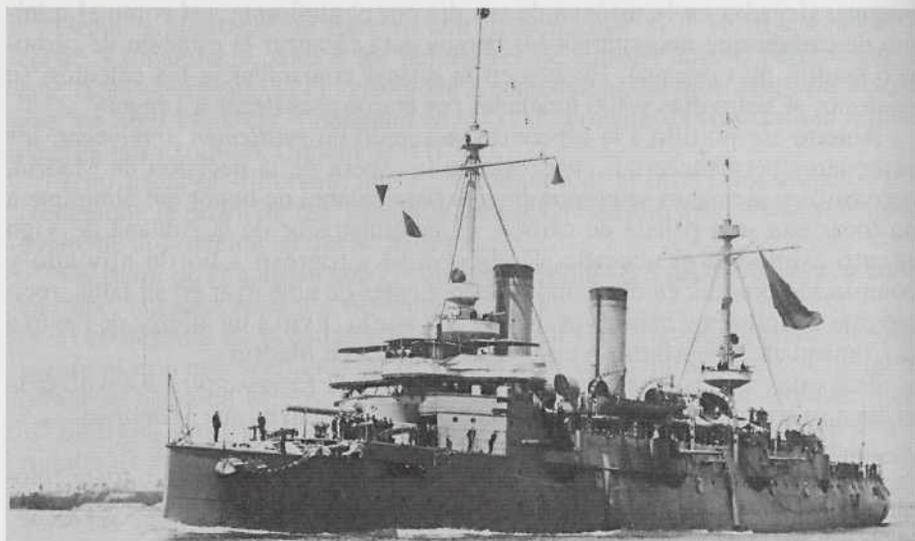
Esa noche hubo francos, pero solamente oficiales fueron invitados en todos los sitios donde se presentaron. En el café Colón, cuando entraron algunos de ellos, se interpretó al violín y el piano la *Marcha Real*, el himno ruso y la *Marsellesa*.

Ese día llegaron a Vigo corresponsales de varias capitales y bloquearon con sus crónicas la oficina de telégrafos que, por otra parte, atendía a Madrid, San Petersburgo y a la propia escuadra que estaba lógicamente ávida de noticias.

En Ferrol se alistó al entonces flamante y muy pronto desgraciado crucero *Cardenal Cisneros* para reforzar la presencia naval española en las Rías Bajas.

Los cruceros rusos que dejamos fondeados en lugares más discretos comenzaron esa noche a tomar carbón. En la ría de Vigo, el *Extremadura* alumbraba con sus reflectores a los acorazados para vigilar la prohibición del carboneo.

La crisis provocada por el incidente de Hull iba *in crescendo* y el Gobierno español maniobraba con habilidad para, sin provocar las iras británicas, favorecer en lo posible a los rusos; por eso fue ampliando los permisos de estadía en Vigo y, el día 27, consentía el carboneo de 400 toneladas por buque para que pudiesen alcanzar Tánger. Previamente, el almirante había destacado a aquel puerto a los carboneros que no necesitaba en Vigo. A partir del consentimiento español, la febril actividad del carboneo, en la que participaban oficiales, suboficiales y marinería, codo con codo, comenzó y, por



Crucero *Cardenal Cisneros*, botado en Ferrol en 1897 y que se perderá por accidente de mar en 1905. Este buque tenía —puede apreciarse en la foto— el castillo de «lomo de ballena».

supuesto, cuando terminó, se habían embarcado bastante más de las 400 toneladas permitidas.

En el ínterin, la Marina británica concentraba una potente escuadra en las inmediaciones de las Rías Bajas, de la cual se destacó al crucero *Lancaster* para que comprobase *in situ* la presencia rusa. El *Lancaster* fondeó no lejos de los acorazados rusos, con todas las formalidades, saludos y visitas de ordenanza, que una cosa no quita la otra, y al poco tiempo volvió a salir de la ría. Cuarenta y ocho horas más tarde repitió su visita de inspección.

El sábado 29 se recibió en Vigo la tranquilizadora noticia de que se había llegado a un acuerdo para formar la comisión investigadora de lo de Hull y, en consecuencia, Rodjestvensky tuvo que desembarcar para París, en calidad de testigos, a varios oficiales de su escuadra que por ende salvaron sus vidas. La comisión no dictó su resolución hasta febrero del 1905, y Rusia, como dijimos, tuvo que pagar 65.000 libras de indemnización.

Los nubarrones de guerra quedaban despejados y Europa respiraba más tranquila; también el almirante ruso podía vislumbrar horizontes más claros y despertaba de la pesadilla que suponía un enfrentamiento con los ingleses que le esperaban fuera. Los británicos, por si acaso, hicieron ostentación de su fuerza cuando lo siguieron en su derrota hacia el sur por aguas de Portugal.

De Francia le llegó un refuerzo en forma de buque congelador con provisiones de carne, el *Esperance*, al cual en Tánger se le averiaron las frigoríficas y tuvo que ser devuelto a su puerto de origen.

Con las buenas noticias, Rodjestvensky trató de mejorar el vestuario de su gente, para lo que se acudió al comercio vigués, que no pudo suministrar todo lo que solicitó el almirante. Sin embargo la estancia de los buques dejó bastante dinero entre los provisionistas de víveres y «alcoholes» que cobraron puntualmente sus facturas antes de que la escuadra zarpase.

Tras varias maniobras disuasorias (embarque y desembarque de prácticos, viradas de cadena que se volvían a filar...), por fin en las primeras horas de la mañana del martes día 1 de noviembre, día de Todos los Santos (mal presagio, sobre todo para los gallegos que somos tan devotos de ese culto de difuntos), la segunda escuadra del Pacífico del mando directo del vicealmirante Zinovey Petrovich Rodjestvensky, ayudante de campo de S. M. I. el zar de Todas las Rusias, zarpó de Vigo.

Durante las noches en que permaneció fondeado, el almirante ordenó que las *poposkas* de sus buques patrullarán las entradas de la ría por si algún japonés venía a importunarlos. Lo cual es muestra de nuestra debilidad naval en aquel momento.

El comandante de Marina recibió la siguiente carta de despedida del almirante:

«Señor. Me complazco en enviaros una vez más las más sinceras gracias en nombre de todos los tripulantes de los buques de esta escuadra, que han tenido la dicha de descansar bajo vuestra protección, algo dura por la neutralidad, pero tan seria como en extremo correcta.

Jamás olvidaré el hermoso cielo de vuestro país y las pruebas de afecto cariñosas de los habitantes de esta ciudad. Desde hoy añadiré a mis oraciones ardientes votos por la prosperidad del noble Pueblo Español.

Servíos, Señor, aceptar la seguridad de la más alta consideración de vuestro muy agradecido. Z. Rodjestvensky.»

Los prácticos desembarcaron en las Cíes deseándoles buena suerte a los comandantes...

El *Extremadura* navegó en conserva con ellos hasta las aguas portuguesas. También seguía en conserva la escuadra *White* del almirante Walker, que dejó algún crucero para cerciorarse que las rías quedaban limpias de rusos.

Y aquí dejamos el relato de lo acontecido en Vigo. El año que viene nos proponemos seguir hasta Thushima.