

EN EL CENTENARIO DE UNA MISIÓN HUMANITARIA: EL CRUCERO *PRINCESA DE ASTURIAS* AYUDA A LAS VÍCTIMAS DEL TERREMOTO DE MESINA

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ



veces algunos tienen la sensación de que las misiones humanitarias a cargo de las Fuerzas Armadas son asunto relativamente reciente, cuando lo cierto es que han sido tradicionales, y más de uno recordará ejemplos como el del crucero *Canarias* actuando en socorro de la incendiada Santander en 1941, y tantos otros.

Traemos aquí, con ocasión de su centenario, un hecho poco recordado: la ayuda que prestó el crucero acorazado *Princesa de Asturias* en el invierno de 1909 a las desgraciadas poblaciones italianas que acababan de pasar una durísima prueba, cuando el 28 de diciembre de 1908 un fortísimo terremoto, seguido de una ola gigantesca, con epicentro en Mesina, devastó las tierras y las costas de Sicilia y Calabria, por otra parte tan unidas a España en su historia.

El buque

Sólo unas palabras de presentación para el buque protagonista de los hechos que narramos. Como es bien sabido, el *Princesa de Asturias*, junto a sus gemelos *Cataluña* y *Cardenal Cisneros*, iba a pertenecer al segundo trío de la serie de los *Vizcaya*. Construido en La Carraca, el buque iba a ser botado el 8 de octubre de 1896, cuando protagonizó una curiosa y doble anécdota: la

de negarse a deslizarse primero casi por completo, hacerlo parcialmente después, y finalmente, tras muchos esfuerzos y con evidente riesgo de partir su casco, aparentemente *motu proprio*, ser botado el día 17, lo que le valió los motes de *El Arrastrao* y *El Espontáneo*. Retrasadas sus obras por continuos cambios de proyecto una vez se advirtieron los errores cometidos en los *Vizcaya* o por mejoras modernizadoras, el buque entró en servicio el 10 de junio de 1903.

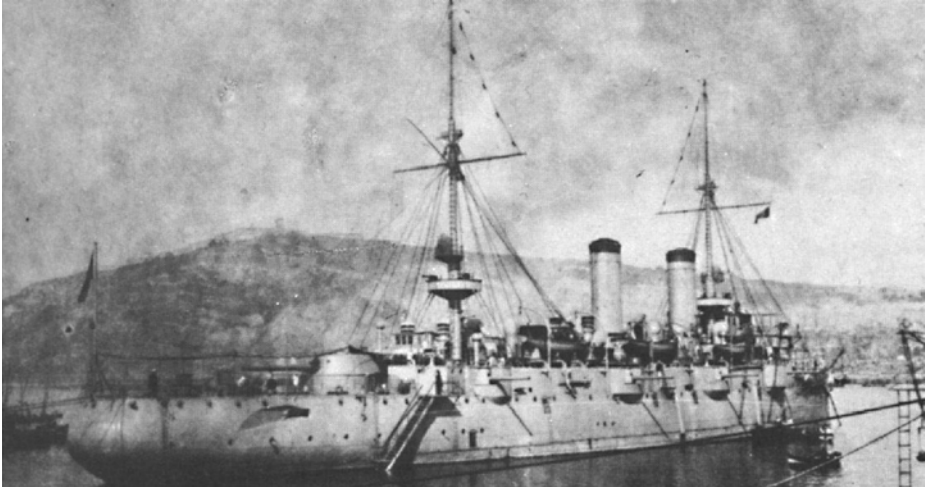
Aunque con 7.000 toneladas de desplazamiento, 18 nudo y armamento compuesto de dos cañones de 24 cm sistema Guillén, ocho de 14 Schneider-Canet y otros menores, y con un blindaje incrementado y reforzado sobre el modelo anterior, el buque estaba ya claramente superado para la época en que nació con respecto a los de otros países. Sin embargo, y en la declinante escuadra de que disponía España a comienzos del siglo xx, el *Princesa de Asturias* iba a ser una pieza de gran valor, junto con los *Pelayo*, *Carlos V* y el efímero *Cardenal Cisneros*, que disponía de gran variedad de servicios.

Y justamente durante su estancia en Italia, el Parlamento aprobó el 7 de enero de 1909 la Ley Ferrándiz de reconstrucción de la escuadra, hito decisivo en el renacer naval español tras el desastre del 98. Ese mismo año, tras su humanitario viaje a Italia, debió poner rumbo a Melilla, donde el ataque de los cabileños había encendido una gravísima crisis. Fue dado de baja en la Armada, tras tan numerosos como valiosos servicios, el día de los Santos Inocentes de 1927, curiosamente el mismo día del terremoto de Mesina, pero 18 años después, y enajenado ya en 1933.

El parte del comandante

Su comandante, por entonces el capitán de navío Antonio Alonso y Rodríguez Sanjurjo, dio el siguiente parte de campaña, más exacto y completo que cualquier exposición por nuestra parte, por lo que lo reproducimos a continuación, conservando en lo posible su ortografía, no sin hacer notar que el buque había zarpado de Cartagena días antes y que el formidable temporal invernal le había hecho recalar en la costa catalana:

«El día 12 de enero, poco después de oscurecer y aún no asentado el tiempo que me trajo de arribada, pero en mi afán de llegar cuanto antes a Italia llevando los socorros que la Nación mandaba a los supervivientes de tan terrible hecatombe, salí de la bahía de Rosas barajando la costa con dirección al N. con objeto de poder granjear más, a pesar del tiempo aún reinante, logrando de este modo atravesar el golfo con relativa facilidad por su parte más Norte, y una vez al socaire de las islas Hieres, goberné a pasar por entre las islas de Córcega, Capraria, Pianza, Elba y Montecristi, pasando por entre la costa de Italia y las islas Giglio, para entrar en el golfo de Nápoles por el sur de la



Crucero acorazado *Princesa de Asturias*.

isla de Ischia, llegando a Nápoles a las 9 del día 14, que se estableció el servicio de puerto.

No se hicieron saludos a la plaza y autoridades, por haber venido un oficial a expresarme, en nombre de su almirante que, declarado duelo nacional por los desastres de Sicilia y la Calabria, no se hacían ni recibían honores.

A mi llegada hice las visitas reglamentarias a las insignias de almirantes italianos que había en el puerto, a otra de vicealmirante americano, al general jefe del Ejército italiano de las provincias del sur, S. A. R. el Duque de Aosta, al capitán general del departamento marítimo, comandante general del arsenal, prefecto y síndico de la población, todas las que me fueron devueltas.

Una vez terminadas las visitas de etiqueta y sabiendo adonde se encontraba nuestro embajador en Italia, me fui a poner a sus órdenes, como se me había ordenado, y este Excmo. Sr. me indicó la conveniencia de hacer carbón, pues el viaje podría ser largo, y al mismo tiempo, necesitaba algún tiempo para ver si recibía las 200.000 ptas que las Cortes habían votado para que se distribuyeran entre los supervivientes a las desgracias.

Con este motivo y en la forma reglamentaria, se rellenó de carbón y materias lubricadoras, abonándose en el giro de 60.000 liras recibidas.

Al día siguiente 15, en vista de que el dinero no llegaba, dispuso el señor embajador la salida que se efectuó a las cinco de la tarde, en que se gobernó una vez franco de los malecones del puerto, a pasar por entre la costa y la isla de Capri, y una vez desembocado, se arrumbó al puerto de Milazzo (Norte de Sicilia), se pasó por el O. del archipiélago de Lípari y muy cerca de la isla de

Stromboli, viéndose perfectamente su volcán y penacho de humo. Poco después de mediodía del 16, fondeé en Milazzo, yendo en seguida a tierra con el Sr. Embajador a hacer las visitas oficiales, al par de ponerme de acuerdo para la forma de echar en tierra los socorros que transportamos, y una vez conocida, se procedió al desembarco de la mayor parte conforme a las indicaciones del Sr. Embajador.

Considerando de buen efecto el que produciría hacer olvidar lo tardío de nuestra llegada, propuse y fue aceptado con visible agrado por el general italiano, que la compañía de desembarco del buque, en son de paz, fuese ella misma la encargada de repartir los socorros, como también que, en vista de que entre las raciones que traía, había abundancia de arroz, que consumen poco y de garbanzos, que desconocen, ordené que del repuesto que se había hecho para la dotación, se entregasen en nombre de la Marina 10.000 kgrs de patatas, como ya tuve el honor de expresar al Excmo. Sr. Ministro.

El día 18 a las 9 de la noche, dejé el fondeadero, arrumbando una vez franco al N.32 O., llegando a Palermo a las 3 de la mañana del siguiente día 19, donde una vez informado de que los buques de guerra de otras naciones habían saludado al cañón, así lo efectué a la plaza, y al Sr. Embajador al salir. En el puerto se encontraba un crucero alemán que transportó y estaba armando con su dotación unas casas de madera, que regalaba su embajador. También había un transporte norteamericano que traía víveres de todas clases para sostener durante tres meses a una población de 30.000 almas, éste último fondeó la noche anterior a mi llegada, procedente directamente de New York.

Durante nuestra permanencia en Palermo se recibieron a bordo 30.000 liras a disposición de nuestro embajador para repartir entre los necesitados. Se visitaron varios hospitales y asilos, llenos de heridos y lastimados, repartiéndose en ellos ropa y dinero. En los asilos existen 4.000 niños cuyos padres han sido muertos o desaparecidos, más de la mitad de ellos menores de tres años, que no saben sus nombres ni aún hablan.

Se fue a visitar a S. A. R. el almirante Duque de Génova, que llegó durante nuestra permanencia en Palermo a visitar a los enfermos. El día 23 a las 10 de la mañana salimos del puerto para recalar a la amanecida en el estrecho de Messina, toda vez que me había informado el Sr. Vicealmirante Moreno (1) que se habían apagado las luces del Estrecho y que la comisión hidrográfica que estaba trabajando aún no había dado datos suficientes, y era preciso navegar por el estrecho con la mayor prudencia.

Una vez embocado éste, se gobernó a la voz para fondear fuera del puerto de Messina. Como el estrecho no tiene más de milla y media entre ambas costas, pudieron verse al paso los horribles destrozos causados por los terremotos en los pueblos de sus orillas, como Jaro, Palmi, Bagnara, Giovanni y

(1) Italiano, pese al apellido español.

Catora. Poco antes de las 12 fondeé en la playa de Messina, en 50 metros de agua. Aquella ya no es población, sino solamente un inmenso montón de escombros, que da horror pensar en los miles de almas en ellos sepultados, en el frente del puerto hay al parecer casas en buen estado, pero es sólo el aspecto exterior, pues el techo y los pisos están todos abajo.

Había fondeado en el puerto una insignia italiana y otra americana, a las que hice las visitas reglamentarias, igualmente que a las de la población, no se hicieron honores al cañón, por pedirlo así dichas autoridades.

En el puerto estuvimos fondeados hasta el mediodía del 26, que levamos para dirigirnos a Regio de Calabria, llegando a la 1 y fondeando fuera del puerto en 60 metros de agua, y amarrando de popa con una codera en tierra para evitar que al aproar, con el terral garrease el ancla y nos llevase la corriente en medio de la canal.

Esta población se encuentra también totalmente destruida, pero por haber llegado con oportunidad los auxilios del acorazado *Nápoli* y cargamento de madera, puede decirse que sus actuales moradores están todos cobijados en barracas. Pero, a pesar de tanta actividad, de las 30.000 almas que se consideran sepultadas entre sus escombros, entre ellas los 400 hombres y tres oficiales con sus familias que habitaban uno de los cuarteles, sólo se han sepultado en el cementerio provisional cerca de 5.000 cadáveres, lo que produce (tantos cadáveres insepultos) un olor insoportable, a pesar de los carros de cloruro de cal que llevan echados.

En esta población se hicieron las visitas reglamentarias y se distribuyó ropa, mantas y dinero.

El 27, a las 5 de la tarde, salimos con dirección a Catania, donde fondeé en el puerto a las 10 de la noche, pero eran tales los chubascos duros de S. E. y mar gruesa reinante, que el Sr. Embajador renunció a ir a tierra y llevar los auxilios, por lo que por la mañana levamos, dirigiéndonos nuevamente a Regio, donde se fondeó a las 4 de la tarde del 29, yéndose aquellas misma tarde por tierra a Catania el Sr. Embajador (2) y acompañantes.

El 30, a las 2 de la tarde, nos pusimos en movimiento con rumbo a Nápoles, haciendo una mala travesía, con viento duro del 4.º cuadrante y mares encontradas de éste y del 3.º, fondeando sin más novedad a las 11 de la mañana del 31, en cuyo puerto y previo aviso de las autoridades, se saludó a la plaza, a S. A. R. el Duque de Aosta, las dos insignias de vicealmirante y al Sr. Embajador a su salida. Se estableció el servicio de puerto, se hicieron las visitas reglamentarias y fue la comisión de compras a adquirir carbón y agua.

Durante la estancia en Palermo se dedicaron los guardiamarinas con sus oficiales encargados a visitar los establecimientos industriales, entre ellos un magnífico dique capaz para buques de mayor tonelaje que este crucero, asti-

(2) Era entonces embajador en el Reino de Italia don José Pérez Caballero.

llero y arsenal correspondiente, todo civil, y para lo que nos sirvió mucho el teniente de navío supernumerario Sr. Príncipe de Pignatelli, allí residente.

En el puerto de Nápoles el Excmo. Sr. Capitán General del Departamento puso a mi disposición para acompañar a los oficiales y guardiamarinas por todos los establecimientos industriales, tanto del Estado como particulares al Sr. Teniente de Navío Domenico Visco, habiendo visitado durante estos días los buques en construcción, el arsenal de Castellamare, el de Nápoles y la fábrica de artillería, torres de blindaje y demás aparatos de este ramo que existen en el puerto de Pousoli, como también todos los establecimientos industriales de las proximidades que consideré dignos de ser visitados por los guardiamarinas. Como premio a estos servicios, me he permitido proponer al Excmo. Sr. Ministro de Marina a este oficial para una distinción naval por el interés que se ha tomado y que redundará en beneficio de los guardiamarinas.

Igualmente me he permitido hacer presente a la dicha Superior Autoridad de la Marina, los extremos, atenciones y agasajos que se han tomado con toda la dotación de este crucero por parte del municipio de Nápoles, por si creía oportuno hacer una distinción que le demostrase nuestro agradecimiento a su Presidente, el Síndico Sr. Marqués del Carreto.

Listo de carbón y agua, cumplidas todas las ceremonias oficiales, terminada la comisión dada al buque según me expresó el Sr. Embajador de nuestra Nación y con la satisfacción de haber merecido en ella del Excmo. Sr. Ministro de la Marina de Italia y General del Ejército las frases que expresan las copias que son adjuntas, así como la contestación que he dado, me disponía a abandonar el puerto con rumbo a Cartagena, cumplimentando órdenes del Gobierno a las 3 de la mañana del día 3, pero habiendo fallecido de fiebre a las seis de la misma el marinero Antonio Ruiz López, suspendí la salida para poderle dar sepultura, dándome con esto nueva ocasión de hacer presente a VE el afecto y cariño que nos han demostrado en toda ocasión todos los compañeros de mar sin distinción de categoría, desde la primera autoridad marítima, Vicealmirante Moreno, hasta el último marinero, asociándose a nuestro dolor, dándonos todas clases de facilidades y acompañando al cadáver comisiones numerosas de todos los buques que se hallaban en el puerto.

Como llevaba mucho tiempo encendido el grupo de calderas de popa, y están muy sucios tubos y hornos, durante nuestra permanencia en Nápoles se apagaron y limpiaron, cambiándose también el agua, pues con la pérdida de los condensadores se exhausta mucho y hay que hacer constantes extracciones. Así que, al salir se encendieron las dos dobles y sencillas del grupo de proa.

A las 3 de la mañana del día 6 del mes actual salimos del puerto de Nápoles con buen tiempo, con alguna neblina baja y mar tendida del N.O. Se arribó a pasar por el estrecho de Bonifacio, el que se embocó en la mañana del 7, pasando por el canal en que quedan los islotes Barretini e isla Budelle por Er. y la isla Magdalena y Spargi por Br.

En varias de las islas encontramos pirámides que, enfiladas, marcaban la dirección de los bajos, como también una torreta en la Laja Labessi, sin que nada de ésto conste en el derrotero; también encontré varias estaciones de telegrafía sin hilos de las que tampoco hay constancia en nuestros libros.

Una vez desembocado, arrumbé a la isla de Menorca, estando a medio día del 8, N/S con la isla del Aire y a unos dos cables de distancia, de allí se arrumbó a pasar a una milla de la isla Cabrera y desde ésta a Cabo Palos.

Desde las 7 de la mañana del 9 se llamó por telegrafía sin hilos al crucero *Cataluña*, con el que se ha estado en constante comunicación; también aprovechó la instrucción de los guardiamarinas al estar en comunicación con los buques italianos, pues entre éstos, incluso los torpederos tienen el aparato de telegrafía Marconi.

Durante el tiempo que hemos permanecido en Nápoles y Palermo, aunque corto, se han dedicado los guardiamarinas con sus oficiales encargados en la visita y estudio de los establecimientos marítimos e industriales, y aunque a la ligera he mandado hacer una memoria que pueda dar idea de esto, la que también acompaño a VE con este oficio.

A las 6 y 15 de la tarde entré en el puerto de Cartagena, donde considero terminada la comisión que se me confió y espero merezca su superior aprobación.»

Como se habrá podido observar, la catástrofe superaba todo lo imaginable, y la generosidad de la dotación, regalando las patatas del rancho, verdaderamente encomiable. Es de resaltar que las cortesías protocolarias no se olvidaron en ningún momento por ninguna de las partes implicadas, algo muy propio de la época. También, y entre otras curiosas informaciones marineras, destacar la de la utilización de la telegrafía sin hilos, entonces algo muy reciente en nuestra Armada.

El agradecimiento italiano

Los italianos, pese a su enorme desgracia, atendieron de forma más que cortés al *Princesa de Asturias*. Basten los ejemplos que se remitieron con el parte anterior:

«Comandante de la brigada Nápoles. Regimientos n.º 75 y 76 de Infantería.

Ilmo. Sr. Comandante del Crucero *Princesa de Asturias*
Milazzo, 17 de enero de 1909

Agradezco a Usía Ilma. la expresión de cordial amistad expresada en su oficio n.º 85 del 16 del corriente, en que hace la generosa oferta de 10.000 kgrs de patatas, que acompaña y que será verdaderamente útil a los damnificados.

Me permito también expresarle en mi nombre y en de la Nación italiana el profundo reconocimiento que tenemos por este nuevo acto de simpatía y de fraternidad dado por Usía Ilma. y de toda la dotación del crucero, para esta población tan terriblemente castigada por la desventura.

El Mayor General, Comandante de la Brigada, E. Escard.»

El mismo general, en oficio del día siguiente al embajador español, agradecía y detallaba las otras ayudas recibidas:

«A los nueve municipios dependientes del Jefe de la subzona de Bauzo: 400 mantas, 20 tiendas cónicas y 10.000 raciones.

A los diez municipios dependientes del jefe de la subzona de Spadafora: 10 tiendas cónicas y 15.000 raciones.

A los ocho municipios de la subzona de San Felipe Archi: 700 mantas, 20 tiendas cónicas y 9.000 raciones.

A los ocho de la subzona de Barcelona: 500 mantas, 30 tiendas cónicas y 5.000 raciones.

Al municipio de Milazzo, que aloja todavía más de 500 refugiados de Messina: 400 mantas, 20 tiendas cónicas y 6.000 raciones.»

Y añade:

«Son, por lo tanto en total 35 pueblos de esta zona los que se beneficiarán del espléndido donativo traído de España a bordo del *Princesa de Asturias*, y que como VE ha podido ver personalmente en la expedición que con generoso entusiasmo ha querido hacer a la dos aldeas de San Pier Misto y Gualteri, bendecirán por mucho tiempo el nombre de España y de su noble Soberano.

No me he referido más arriba a las sumas en metálico concedidas por V. E. porque con noble actitud ha querido V. E. entregarlas personalmente a los comités locales de las dos aldeas antes referidas.

Tampoco he mencionado los diez mil kilogramos de patatas ofrecidas por el comandante del buque a nombre de su tripulación, porque de ello ya he tenido el honor de dirigir particulares gracias directamente al comandante del crucero.

Llegado a esta zona con parte de las tropas a mis órdenes para cumplir el piadoso deber de proporcionarles los primeros socorros, no podía acaecerme mayor ventura que la de recoger tan espléndido donativo y, especialmente, la de haber tenido el honor de recibir a V. E. y asistir a su lado al conmovedor espectáculo de soldados y marineros de las dos naciones amigas y hermanas, los cuales ayer y hoy fraternizaron, realizando a la vez obra benéfica.»

Y, por último, el propio ministro de Marina italiano, vicealmirante Luigi Mirabello, se dirigía en estos términos al comandante del *Princesa de Asturias*:

«Roma, 2 de febrero de 1909.

La obra altamente generosa y filantrópica que nuestros compañeros en el mar, pertenecientes a la valerosa Marina española han realizado a favor de las infelices poblaciones, recientes víctimas de la desgracia, devastadas por el terremoto, es digna de todo elogio y de la mayor gratitud de la nación.

Me es sumamente grato por tanto, expresar a Vuestra Señoría, como colega, los sentimientos de mi profunda admiración personal por el inteligente trabajo y el ánimo caritativo demostrado por los bravos marinos del *Princesa de Asturias* a las órdenes de V. S. Ilma.

Con la mayor consideración y los sentimientos de la más sincera simpatía, suyo afectísimo.»

Como es natural, la prensa italiana local se hizo igualmente eco de la ayuda y del agradecimiento, especialmente *Il Mattino* de Nápoles, que en su número del 5-6 de febrero de 1909 daba cuenta del recibimiento y banquete dados en el ayuntamiento a los oficiales españoles del *Princesa* y de los estadounidenses del *Celtic*.

Epílogo

Por supuesto que ésta no fue ni la única ni la última ayuda enviada desde España a las zonas afectadas, pues pronto se abrieron campañas de prensa y suscripciones para mitigar en lo posible la tragedia. Pero la que llevó el *Princesa de Asturias* fue la primera y, tal vez por ello, la más eficaz.

Así, a la ayuda en metálico y pertrechos enviada oficialmente se unió la de parte de las provisiones de la dotación, e incluso el hermanamiento en la tragedia con la muerte del pobre marinero, casi con toda seguridad víctima de las pavorosas condiciones higiénicas de la zona.

Pero creemos que los documentos reproducidos bastan para hacerse cumplida idea de lo que fue aquello: la catástrofe y los sinceros deseos de ayudar en lo posible. Los hemos encontrado en el Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán», de El Viso del Marqués, en la sección Expediciones, Asuntos Particulares, legajo núm. 432.

Hoy en día las cosas se harán de manera distinta pero, como puede observar el lector de lo expuesto, tampoco en estas cuestiones «hay nada nuevo bajo el sol».

Y, tal vez, no esté de más que las marinas de ambas naciones hermanas siempre, y hoy además aliadas, dediquen un recuerdo a aquellos luctuosos días en que ambas cooperaron para paliar los efectos de esa catástrofe.