



HISTORIAS DE LA MAR

¿DÓNDE SE ENCUENTRA EL *REINA REGENTE*?

Hipótesis sobre las causas y lugar del naufragio
del crucero *Reina Regente* el 10 de marzo de 1895

Miguel ARAGÓN FONTENLA



Introducción



ACE 105 años desaparecía en aguas del Estrecho el crucero *Reina Regente*, llevándose consigo a los 412 hombres de su dotación. Su misterioso naufragio, sin dejar apenas rastro, conmocionó a la opinión pública de la época. Durante varios meses familiares y amigos de los desaparecidos mantuvieron la esperanza de ver arribar de nuevo en Cádiz al soberbio navío, sin dar crédito a que el fuerte temporal, con el que se enfrentó en el tránsito desde

Tánger, fuera la causa de su hundimiento.

El *Reina Regente* había sido comisionado para trasladar de regreso a Tánger, en lo que aparentemente iba a ser un simple viaje de ida y vuelta, a la delegación de sultán de Marruecos que, encabezada por Hajd Abd-el-Kerin Brisha y que tras finalizar sus negociaciones con el gobierno de Cánovas, urgía devolver a su país debido a la delicada situación en el norte de África.

En la mañana del sábado 9 de marzo de 1895 el *Reina Regente* sale de Cádiz sin apenas levantar expectación. Tan sólo autoridades locales y algunos familiares y amigos de los marinos, despreocupados, presencian desde el muelle cómo el buque dobla la punta de San Felipe y se aleja arrogante hacia alta mar levantando tras de sí una negra y espesa columna de humo. El tiempo amenaza borrasca, pero no es alarmante para un buque de su porte.

En la tarde de ese mismo día el *Reina Regente* arriba a Tánger. No entra en puerto, sino que fondea al resguardo de la rada para pasar la noche. A la mañana del día siguiente, tras desembarcar a la delegación marroquí y bajo un fuerte temporal de poniente, emprende el viaje de regreso. El *Reina Regente* jamás llegaría a puerto, en esta singladura se pierde misteriosamente.

Durante los días posteriores a la desaparición se movilizaron dos cruceros y más de diez vapores mercantes, que rastrearon por ambas embocaduras del Estrecho y por las proximidades de la costa española y africana sin conseguir unos resultados que esclarecieran lo ocurrido con el crucero. Tan sólo diversos objetos de pequeño tamaño, identificados como pertenecientes a dicho buque, aparecieron dispersos por las playas gaditanas. Pero, debido a que estos restos fácilmente pudieron haber sido arrancados por el temporal de la cubierta y arrastrados a la costa, continuó la duda de lo que realmente sucedió, llegando hasta nuestros días la idea de que el buque «se fue por ojo» sin otra explicación.

Más de cien años después su desaparición sigue siendo un misterio. ¿Qué paso en el trágico viaje de regreso de Tánger?, ¿en dónde yace el *Reina Regente*?

El buque

El *Reina Regente* había sido construido ocho años antes en los astilleros ingleses Thomson de Clydebank. Con un desplazamiento de 4.770 t, era movido por dos grandes hélices de 5,63 m de diámetro.

Sus cuatro potentes máquinas alternativas horizontales de triple expansión, con un total de 12.000 cv, le permitían alcanzar los 20 nudos. Estaba diseñado para ser un buque rápido, de gran radio de acción, con capacidad en sus carboneras para 1.285 t de carbón.

Como artillería principal disponía de cuatro montajes González Hontoria (G. H.) de 240 mm y de seis cañones G. H. de 120 mm. De menor calibre, llevaba seis cañones Nordenfent de 57 mm y cuatro Hotchkis de 37 mm, además de cinco ametralladoras y cinco tubos lanzatorpedos con veinte torpedos Whitehead a bordo.

Su eslora, de 97,3 m para los 15,93 m de manga, le confería una línea esbelta. Destaca en su perfil el bajo bordo del castillo y toldilla, y lo elevado de la instalación de los cuatro montajes de 240 mm, que con un peso de 21 t cada uno se asientan simétricos dos a proa y dos a popa sobre plataformas en

la cubierta de botes. La borda corrida entre ambas plataformas determina un recinto cerrado, de unos dos metros de altura, donde quedan protegidas las seis piezas G. H. de 120 mm, de 2,6 t de peso cada una de ellas.

Ya desde su entrada en servicio el *Reina Regente* demostró ser un buque con cierto grado de inestabilidad, de los que reciben el calificativo de «tumbones» debido a la lenta recuperación de los balances. Este defecto, principalmente, era ocasionado por un exceso de peso alto, al habersele instalado una artillería de 240 mm muy superior a la de 200 mm, que era la que por diseño original le correspondía. La determinación de ese aumento del calibre se debió a un informe favorable de la comisión que, encabezada por el brigadier Hontoria, se había desplazado al astillero durante la construcción.

En varias ocasiones, sus comandantes se refirieron al negativo comportamiento del buque ante una mala mar: «...con un poco de mar de través, el crucero daba grandes balances de los que le costaba mucho recuperarse...», manifiesta el capitán de navío Paredes. En sus informes y como medida correctiva sugerían la sustitución de su artillería por otra de menor calibre y peso. Esta sugerencia fue tenida en cuenta, ya que, por R. O. de 11 de noviembre de 1892, se aprobó la obra de modificación, pero no llegó a realizarse.

Este problema de estabilidad se veía agravado por la falta de lastre en navegaciones próximas a su base, ya que las carboneras se llevaban al 50 por 100 de su capacidad y los pañoles escasos de municiones y pertrechos.

El 14 de enero, un mes antes de la pérdida, es nombrado comandante el capitán de navío Sanz de Andino, en relevo del de su mismo empleo, Paredes y Chacón. Éste, en el documento *Estado de Revista* que se rinde con motivo del relevo, pone de manifiesto la siguiente observación: «Pto.7. Las calderas auxiliares no generan el suficiente vapor para cada una de las máquinas que tienen que alimentar, de modo que en caso de una vía de agua ó incendio, no debe contarse con ellas nada mas que en el primer momento. El Ramo de ingenieros de Cartagena tiene hecho el estudio y remitido a la Superioridad de la instalación y presupuesto de cuatro generadores Belleville de 10 caballos de fuerza cada uno para sustituir a las dichas calderas...». Esta información se puede interpretar como que el buque carecía de la adecuada capacidad de achique.

La comisión

Cartagenero, de 58 años de edad, Francisco de Paula Sanz de Andino era un experimentado marino que gozaba de gran prestigio y consideración dentro de la Armada. Sin duda, ya al tomar el mando era consciente de las cualidades, limitaciones y problemas de su buque. En el *Estado de Vida y Fuerza*, correspondiente al 1 de febrero, informa de las malas condiciones de habitabilidad, de la falta de ventilación interior y, como reparaciones pendientes, entre

otras las ya mencionadas de los generadores auxiliares, la del frisado de los cierres de los compartimentos estancos y el cambio de muchas de las gomas de sus puertas, así como el reconocimiento de las válvulas automáticas del sistema de estanqueidad de las carboneras, ya que era frecuente su mal funcionamiento a causa de obstrucción por el polvo del carbón.

Algunos días antes a la llegada de la embajada marroquí al puerto de Cádiz, se da la orden para que el *Reina Regente* esté listo para conducirla al de Tánger. A su vez el comandante Sanz de Andino eleva un oficio en el cual expone el mal estado de las máquinas y calderas por falta de reparación, y sugiere que el buque debe ir a Cartagena a repararse. Pero en esos momentos su buque era el único disponible para realizar la comisión, ya que de los otros del Departamento el *Alfonso XII* se encuentra en el arsenal de La Carraca, el *Reina Mercedes* en tránsito para La Habana y el *Pelayo* de reparaciones en Cartagena.

Una vez la embajada marroquí en Cádiz, el capitán general del Departamento avisa directamente al comandante del crucero diciéndole que el embajador deseaba salir a la mañana siguiente y que estuviese preparado. Quizá por esa presión, y al tratarse de un viaje tan corto, no hubo instrucciones por escrito, tan sólo Sanz de Andino recibió la orden verbal de dejar a la embajada y volverse enseguida.

En resumidas cuentas, cuando el 9 de marzo de 1895 el *Reina Regente* sale de Cádiz, además del defecto de inestabilidad propia del buque, iba falto de lastre, reducida su capacidad de achique y con los cierres faltos de estanqueidad. En esta ocasión, con una dotación de 357 hombres muy superior para la que estaba acondicionado, debido al embarque de 49 aprendices de mar. Difícil situación como para enfrentarse al inesperado temporal que se estaba formando por poniente.

La recalada en Tánger

En la anochecida del día 9 de marzo, tras siete horas de navegación con fuerte marejada del SO, llega el *Reina Regente* a la rada de Tánger. Sin duda a causa de lo tomada que estaba la costa fondea bastante lejos del muelle. En estas condiciones y por la reducida visibilidad, su comandante decide esperar al día siguiente para desembarcar la delegación mora.

Al día siguiente, a primeras horas de la mañana, arriba al costado del buque una embarcación con el práctico del puerto de Tánger a bordo. Éste le transmite al comandante la sugerencia del cónsul de España en esa plaza, Ojeda, de permanecer en puerto debido al mal cariz que estaba tomando la situación meteorológica. El práctico llega con la intención de enmendar al buque de su actual fondeadero, muy abierto a la mar, a un lugar más protegido dentro de la rada. Al parecer, se desiste del intento por lo penoso de la manio-

bra de anclas y el empeoramiento del estado de la mar. En su lugar, y de forma apresurada, es arriada una embarcación, donde con dificultad y riesgo embarca la delegación marroquí para ser llevada a tierra. Inmediatamente después el crucero sale a la mar.

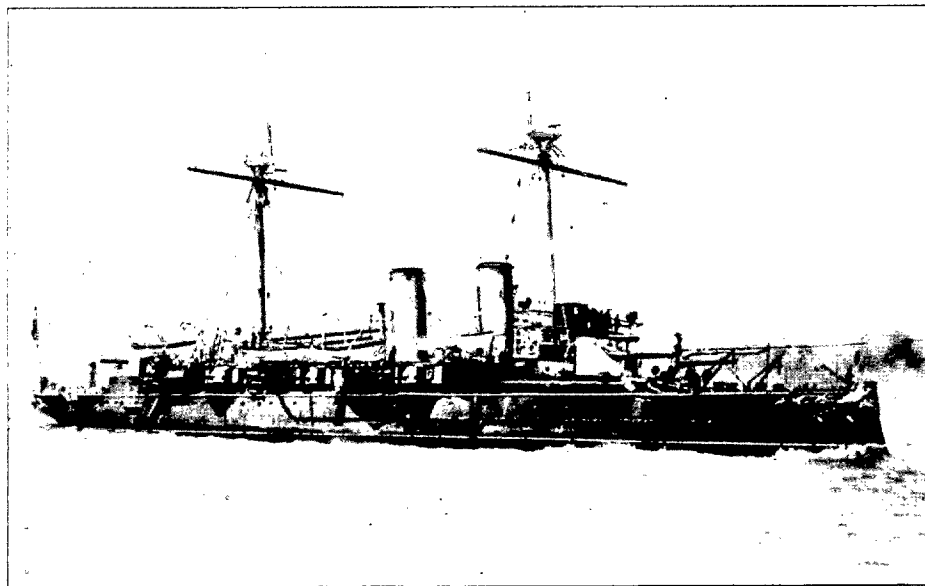
La brusca bajada de la presión que en las últimas horas marcaba el barómetro del puente, el aumento de la intensidad del viento y el empeoramiento del estado de la mar, eran claros indicios de la aproximación de un frente frío que en consecuencia acarrearía una situación de temporal. Sin duda, el comandante del *Reina Regente* era consciente de ello. Sin embargo, conociendo las limitaciones de su buque y la dificultad que tenía para navegar con mala mar, surge la siguiente pregunta: ¿Cuál fue el motivo que le indujo a hacer caso omiso al consejo del cónsul y decidirse por levantar apresuradamente el fondeo en la rada de Tánger? Posiblemente, al no disponer de un pronóstico meteorológico adecuado, Sanz de Andino se dejó llevar por la confianza en la velocidad de su buque y por creer que podía arribar a puerto antes de que la borrasca se lo impidiera, y además, así cumplimentar la orden que tenía de regresar a puerto una vez desembarcada la delegación marroquí. Es de suponer que esa orden se debía al no querer las autoridades de marina prescindir de la presencia del moderno crucero, orgullo de la Armada, en la ceremonia de botadura del acorazado *Carlos V*, el mayor buque de guerra construido en astilleros españoles, y que estaba previsto que su botadura tuviera lugar al día siguiente en aguas de la bahía gaditana.

Sea cual fuere el motivo que incitó al comandante a zarpar con urgencia debió estar justificado, hasta el punto de permitir que un marinero quedara en tierra. Este marinero, que debió haber desembarcado en la tarde del sábado, se embriagó y perdió el barco al no llegar a tiempo de coger la embarcación que trajo a tierra a la delegación marroquí. Fue el único superviviente.

La última derrota

Poca información se tiene de lo ocurrido con el *Reina Regente* después de abandonar la rada de Tánger, tan sólo el testimonio de dos observadores que desde tierra lo vieron zarpar. El relato del capitán de un mercante inglés con quien se cruzó a mediodía del 10 en mitad del Estrecho, y el de dos campesinos de Bolonia que dicen haber visto desde la costa gaditana en la tarde del día 10 a un buque del porte del *Regente* atravesado a la mar luchando con el temporal.

A las diez y media, con el puerto ya cerrado al tráfico, el *Reina Regente* dobla el Muelle Viejo con rumbo al NO. En tierra, desde lugares dominantes, observan su partida durante unas horas nuestro cónsul y un tal Malpertuy, cuyo testimonio fue que «... habiendo navegado unas tres millas, el buque se detiene y, con la ayuda de un telescopio, ve cómo parte de los tripulantes se dirigen a la toldilla, descolgando por la parte babor o aleta de esa banda algo



parecido a un buzo...». Esta extraña maniobra se llegó a interpretar como una posible avería en el timón. Al cabo de una media hora el buque reanuda su marcha.

En esos momentos el barómetro marca 720 mm, un indicio de que el vórtice de la fuerte borrasca procedente del oeste estaba cerca. A bordo se ignora que su violento frente discurría paralelo a la derrota de el *Reina Regente*, con la amenaza de echarse en breve encima.

Poco después de rebasar la altura de cabo Espartel la borrasca le alcanza de lleno. El oleaje se torna de una violencia sin igual la mar «confusa», sin una dirección claramente definida, zarandea al buque. El viento racheado del SO llega a alcanzar los 50 nudos y viene acompañado de fuertes chubascos, la visibilidad desde el puente se ve reducida. El buque no puede mantenerse proa a la mar, debido a que las olas invaden completamente el castillo, rompen en las plataformas de los montajes proeles y llegan a cubrir el puente de gobierno.

Sorprendido por la furia del temporal, el comandante debió ordenar enmendar el rumbo y caer a estribor para recibir la mar por la amura de babor, reducir la marcha para evitar machetazos e intentar avanzar en contra de la mar «tremenda» que se estaba formando en la embocadura occidental del Estrecho.

Aproximadamente a las 1230 h dos vapores ingleses, el *Mayfield* y el *Matheus*, que navegan de vuelta encontrada, se cruzan con el *Reina Regente*, y a pesar que le vieron navegar con dificultad no se percataron de que emitiera alguna señal de socorro, por lo que atendieron más a su propia seguridad que a la del otro navío.

Testimonios posteriores del capitán del *Mayfield* fueron: «...que el buque de guerra que vio en su viaje es parecido a la fotografía del *Reina Regente*; que no notó tuviese avería, pero que daba grandes balances y se hallaba a 12 millas al NO. de cabo Espartel, navegando hacia Cádiz. Que a esa hora sufrieron durísimo chubasco de viento y agua; que pasaría a una milla y media del buque de guerra...».

Algo debió de ocurrir a partir del mediodía para que el *Reina Regente*, de continuar su sufrida marcha y a pesar de la dureza del temporal, no se encontrara al atardecer próximo a su puerto de destino, y fuera avistado por algún observador desde alguno de los múltiples miradores que coronan las alturas de la ciudad gaditana, sobre todo, a sabiendas de que era esperada su llegada por los impacientes familiares y amigos.

¿Un fallo en la propulsión?

Navegando con una permanente escora a la banda de estribor, la mar castiga violentamente el costado del crucero que con pereza intenta recuperarse. A la vez grandes olas barren la cubierta, quedando el agua retenida por las altas barloas que forman el recinto cerrado que protege a las baterías del 12. Con las portas cerradas, los imbornales no son suficientes para evacuar con rapidez el agua que queda acumulada a esa banda, forzando aún más la escora del buque.

La mar no mantiene una dirección constante, tan pronto el buque se enfrenta a las olas como las recibe de costado. Cuando remonta la cresta de una ola hay momentos en los que las hélices llegan a estar tan a ras de superficie que producen cavitaciones en las líneas de ejes y daños en la transmisión. Luego, al caer hacia el seno de la ola, se introduce literalmente en la misma, el agua arrastra cuantos objetos encuentra a su paso que no estén bien afirmados a cubierta y destroza alguna de las embarcaciones auxiliares. Su fuerza es tal que daña muchas de las 33 bocinas de ventilación que comunican con el interior a través de los troncos. Los cierres herméticos de las tapas estancas no son suficiente para retener el agua que, poco a poco, va entrando en el buque invadiendo pañoles y carboneras. el *Reina Regente* va perdiendo flotabilidad y reduciendo su franco bordo.

Las dos grandes chimeneas ovaladas están sujetas cada una por seis cables de acero, que a modo de vientos las mantienen firmes a cubierta. Si por causa de la fuerte escora, o por un brusco balance, se produce la rotura de tan sólo uno de esos cables, ocasionaría la caída de la chimenea por su propio peso, dejando una apertura en la cubierta con comunicación directa a la sala de calderas, por donde penetraría el agua en gran cantidad y de forma violenta, produciendo, si no la explosión de alguna de las calderas, sí el que alguna se apague, con la consiguiente reducción de la presión del vapor hasta el punto que es insuficiente para la propulsión de las máquinas, y en consecuencia el buque queda a la deriva.

De haber reventado una de las calderas el daño ocasionado podía motivar el hundimiento del buque, pero dejando gran cantidad de restos diseminados por la superficie. Sin la suficiente presión de vapor, las máquinas auxiliares, que están alimentadas por las calderas principales, dejan de funcionar. Es decir, el buque queda sin la energía eléctrica producida por las dinamos, sin iluminación, sin gobierno y sin capacidad de achique.

A partir de esos momentos la situación en el *Reina Regente* se debió tornar dramática para los 412 desdichados que se encuentran en su interior.

En el protegido puente de combate, el comandante, el oficial de guardia y el timonel no pueden evitar que, sin gobierno, el buque quede atravesado a la mar y a merced del recio temporal.

El naufragio

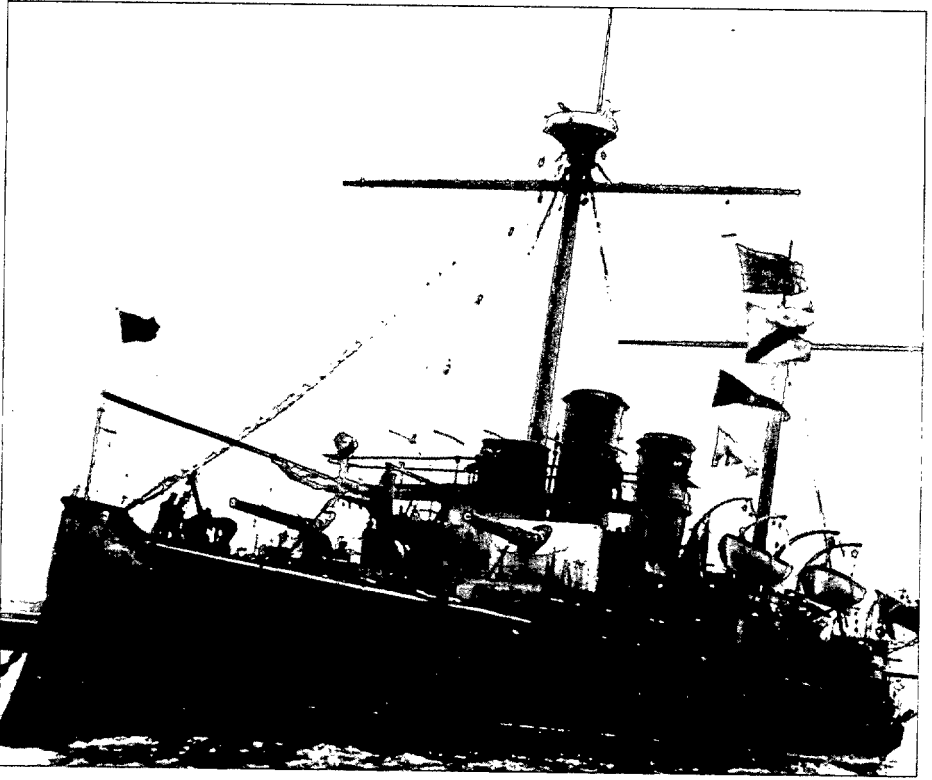
Atravesado a una mar «confusa», la masa de agua que ha invadido muchos de los compartimentos interiores y la que se encuentra retenida en el recinto de la cubierta de botes se desplazan a la banda aumentando aún más la escora, que puede llegar a superar los críticos 25 grados de inclinación. Con esa escora, el franco bordo queda tan a ras del agua que quedan sumergidas hasta las batiportas de las baterías del 12.

Los continuos golpes de mar y la fuerza del viento sobre el costado, junto con la masa de agua y el peso de las elevadas baterías de 240 que actúan de contrapeso, impiden que el buque se recupere. A medida que el agua va invadiendo las bodegas el buque va perdiendo flotabilidad.

Empujado conjuntamente por una mar y un viento de componente SO y bajo el efecto de la corriente, de dos nudos, entrante al Estrecho que discurre sensiblemente paralela a la costa, el buque sufre el abatimiento en una dirección que puede ser aproximadamente ENE. En este supuesto, hacia una zona comprendida entre la ensenada de Zahara y la de Bolonia.

Peligrosamente escorado y muy sumergido, el *Reina Regente* va alcanzando fondos de menor profundidad, donde recibe el embate de la ola, de hasta tres metros y medio de altura, que lo envuelve y hace balancear a una inclinación próxima a la estabilidad cero. Si en un momento determinado una ola de gran magnitud rompiera sobre su costado; de modo que llegara a sobrepasar los 44 grados de inclinación, el buque perdería la estabilidad e irremediablemente y, de forma rápida, voltearía.

Forzado por el peso de la artillería, el buque queda boca abajo; es posible que acto seguido se le desprendieran los montajes. En esta posición, con la quilla al sol, pudo haber mantenido la flotación durante cierto tiempo hasta perder el poco aire que quedaba en su interior. Después, estrepitosamente emprende su viaje a las profundidades, que de ser de 50 a 60 metros alcanzaría en pocos segundos.



El fondo entre los bajos de la Aceitera y los Cabezos es en su mayoría de naturaleza arenosa y de cascajo. Si el lugar del naufragio es arenoso, es muy probable que debido al impacto y bajo el peso del reforzado casco de acero la reducida superestructura de el *Reina Regente* fuera aplastado contra el fondo, quedando enterrado. Con el buque invertido sobre el fondo, su casco impediría que salieran a la superficie cuantos objetos pudieran llegar a reflotar, incluido el cuerpo de algún náufrago. De esa manera el crucero queda convertido en un gran sarcófago para los 412 desdichados miembros de su dotación.

Sería ésta una explicación de por qué el *Reina Regente* se pudo ir a pique sin dejar indicios ni rastros significativos de su naufragio.

Las búsquedas

El interés que durante esos días suscitó la presencia en la capital gaditana de un gran número de personalidades de la alta sociedad española, de autoridades militares y del gobierno que habían sido invitados a presenciar la bota-

dura del *Carlos V*, y con las que las autoridades locales se desvivían en atenciones y agasajos, acaparaba la atención en las tertulias de cafés y en el casino. La prensa local, haciéndose eco de ello, no escatimaba tinta en dedicar la exclusividad a los espectáculos y agasajos ofrecidos a los insignes huéspedes. De ahí que ante la amenaza del temporal que se avecindaba, la principal preocupación de las autoridades era que se viera deslucida la ceremonia, o incluso los trastornos que supondría tener que aplazarla.

El motivo de tal preocupación estaba justificado, ya que el temporal que el 10 de marzo, víspera de la botadura, azotó la costa meridional andaluza fue de tal violencia como no se había registrado otro igual desde hacía cuarenta años. Causó enormes destrozos, el corte de la línea telegráfica entre Cádiz y Algeciras y la pérdida no sólo del *Reina Regente*, sino también de un buen número de embarcaciones de diferente porte, como la del vapor *Carpio*, que naufragó ese día en su viaje de Huelva a Cádiz cuando se dirigía con cuarenta pasajeros para asistir a la botadura del acorazado, falleciendo ahogados la mayoría de sus tripulantes y pasajeros.

Aunque con menos intensidad, el día 11 persiste el temporal de fuerte viento de poniente con chubascos aislados. A eso de las dos de la tarde el *Carlos V* es botado con gran pompa y solemnidad. Presiden la ceremonia los duques de Niebla, con la presencia del ministro de Marina José María de Beránger, del delegado del Gobierno, de autoridades y de una nutrida representación del pueblo gaditano. Inmersos en la solemnidad de la ceremonia, soportan con resignación el mal tiempo reinante, ajenos a los destrozos que el temporal había dejando a su paso.

El día 12 a las once de la noche se recibe un telegrama puesto cuatro horas antes desde Tánger. El despacho decía: «...Cónsul de España en Tánger a Comandante de Marina (de Cádiz). Ayudante Marina Tarifa telegrafía diciendo no puede comunicar con capital ese Departamento ni Madrid, me ruega le diga si el crucero *Reina Regente* llegó a este puerto y qué día salió, pues en aquellas aguas han aparecido banderas, una con su nombre...». Esta noticia causó la alarma de quienes pensaban que el retraso del arribo de el *Reina Regente* a su puerto base se debía a que se encontraba refugiado en Tánger, Algeciras o en algún otro puerto en espera a que amainara el temporal.

Como primera medida, se enviaron avisos a los buques y telégrafos a los puertos y semáforos de ambas orillas del Estrecho, a Canarias y Madeira. Urgía saber si se tenían noticias de la arribada del crucero a algún puerto, si se le había visto corriendo el temporal o a la deriva.

Hasta el 14, tres días después de la salida de del *Reina Regente* del puerto de Tánger, no comenzaron las operaciones de búsqueda. El primero en movilizarse fue el vapor *Piélago* desde Cádiz, y el *Hassani*, alistado por las autoridades, marroquíes desde Tánger. Poco después zarparon los cruceros *Alfonso XII* e *Isla de Luzón*, las cañoneras *Perla* y *Cuervo*, los vapores *Gallo*, *Solfe-*

rino, *Servando* y *James Haynes*, a los que se unieron otras embarcaciones particulares.

Durante el resto del mes la búsqueda fue intensa. Día y noche se patrulla el Estrecho, de Cádiz a Tánger y de San Vicente a Alborán. Se rastrean puntualmente lugares conocidos, como las lajas de Conil, Placer de Meca, y el bajo de la Aceitera, e inclusive se utilizan buzos que McPherson, conocido armador muy vinculado a Cádiz, puso a disposición de las autoridades de marina.

El día 29 regresa a puerto el crucero *Alfonso XII*, dándose por finalizada la búsqueda por mar. Los resultados han sido del todo infructuosos, no se encuentra al buque ni resto alguno que dé indicios de su naufragio. Tan sólo el *Servando* dice haber agarrado cinco veces con la rastra en un punto unas tres millas al sur de punta Camarinal.

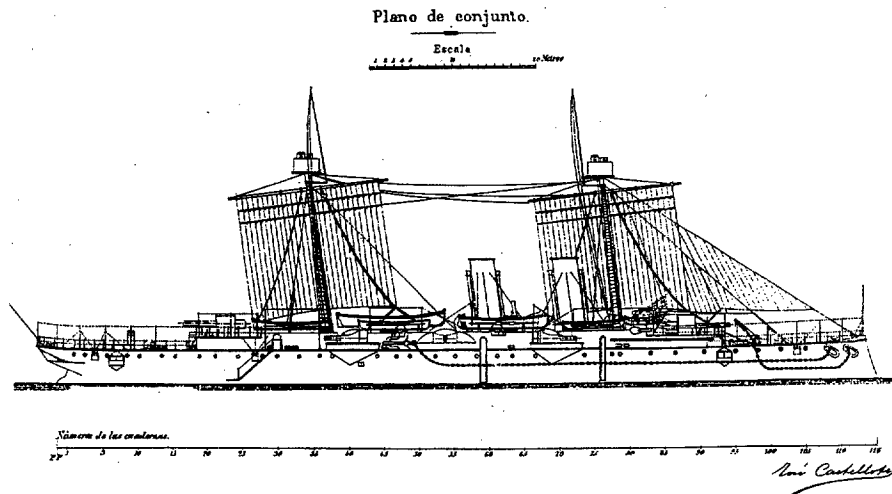
Durante los días posteriores al temporal, la mar había ido arrojando sobre la costa del Estrecho muchos restos y objetos pertenecientes a embarcaciones siniestradas a causa del mismo. Algunos de ellos son identificados como pertenecientes al crucero. Los primeros aparecen por Tarifa y, posteriormente, por Conil, Algeciras, hasta Alhucemas y Alborán. Objetos tales como un barril para agua de bote, un atacador de un cañón de grueso calibre, un salvavidas de cobre, dos banderas de mano, un escudo de amura de bote con la inicial «R» en bronce, una escala de gato, restos de un bote de nueve metros y muchos otros.

Los restos encontrados no llegan a esclarecer la incógnita del desenlace del *Reina Regente*, ya que se llega a la conclusión de que todos ellos, fácilmente, podían proceder de objetos que se encontraban estibados en cubierta y haber sido arrancados por la fuerza del temporal durante la navegación, y no necesariamente a causa de un supuesto hundimiento.

En la tarde del 2 de abril, a unos dos kilómetros al este de Conil, aparece el cadáver de un joven que la mar ha arrojado sobre la playa. Se encuentra hinchado y muy desfigurado, con profundas heridas y contusiones. Al estar sin ropas no es posible identificarlo, pero se cree que debido a su corte de pelo pudiera tratarse de un marino de un buque de guerra. Ante la duda no llega a considerarse que pudiera ser un náufrago del *Reina Regente*.

Ante la falta de información del paradero del buque, la idea de que el *Reina Regente* hubiera naufragado durante su tránsito a Cádiz se hace evidente. La noticia recorrió el mundo, conmovió a la opinión pública, que reaccionó enviando telegramas de condolencia a los familiares de los afectados y muchos ofreciendo su colaboración desinteresada en las labores de búsqueda. Como es el caso del MacEvoy, capitán de la Marina Imperial Rusa, que ofreció su ingenio llamado «Centinela submarino», consistente en una caja con una bobina que por inducción magnética da señal eléctrica a un timbre al paso de la sonda por restos metálicos. El inventor de este antecesor del «detector submarino de metales» aseguraba haberlo probado anterior-

CRUCERO REINA REGENTE



mente con éxito en su país. Se desconoce si en este caso dicho artefacto llegó a utilizarse.

El estado de penuria en el que quedaron muchas de las familias de los marinos desaparecidos fue tal que en el congreso se debate una enmienda de subsidio, y en muchos puntos de la geografía nacional se organizan tómbolas y rifas en ayuda de las viudas y huérfanos de los naufragos del *Reina Regente*.

En días de tanto dolor y confusión donde cualquier pista o noticia que ayudara a esclarecer lo ocurrido era bien recibida, no faltaron las que más que dar esperanzas parecían el fruto de bromas de mal gusto, como dos notas aparecidas a la deriva en lugares bien distantes.

La primera de ellas apareció, un mes después del naufragio, dentro de una botella lacrada en la playa de Santa María de Rivadesella, y textualmente ponía: «10 de marzo de 1895: 9 noche sin esperanzas: a 12 millas del bajo de las Aceiteras: el segundo del *Regente*». A raíz de la investigación posterior, hecha por la Sociedad Española de Salvamento de Naufragos, se confirmaría la falsedad del documento, ya que al ser comparado con otra nota aparecida de forma similar dos años antes resultó ser del mismo autor.

En cuanto a la segunda nota, también aparecida un mes después del naufragio, fue encontrada en el dique del muelle de Puerta de Tierra de Gibraltar. De texto largo y con mala ortografía, textualmente ponía: «*Reina Regente*. Sumergido Domingo 3 millas y media de la Aceitera 2 y media tarde le pedimos que nos mande el Gobernador español que nos mande a decir una misa por el alma de todos nosotros Difuntos un golpe de mar nos dio en la proa a

los tres minutos apagó los fuegos y al mismo tiempo se sumergió adiós para todos la eternidad tenerlo de recuerdo de nuestra vida adiós padre madre e hijos y sobrinos y todos los amigos no tengo mas tiempo mas porque me hallo sobre cubierta y soy víctima yo también —Juan Ramírez— del Ferrol». Se desconocen las investigaciones realizadas para averiguar la veracidad de esta nota, pero al estar repleta de visos de falsedad lo más probable es que se hiciera caso omiso de su información.

El día 8 de abril, se aprueba una real orden declarando oficialmente la pérdida del *Reina Regente*, y se dispone el abono de tres pagas a las familias de los naufragos.

El lugar del naufragio

Entre los testimonios recogidos, y de los que el 14 de abril se hizo eco el diario local *La Dinastía*, está la de los hermanos Antonio y Francisco Rodríguez, campesinos del poblado de Bolonia, que dicen: «...haber visto, entre la una a dos tarde, como un buque atravesado a la mar, al que de vez en cuando cubría las olas, dejó de verse de forma repentina...».

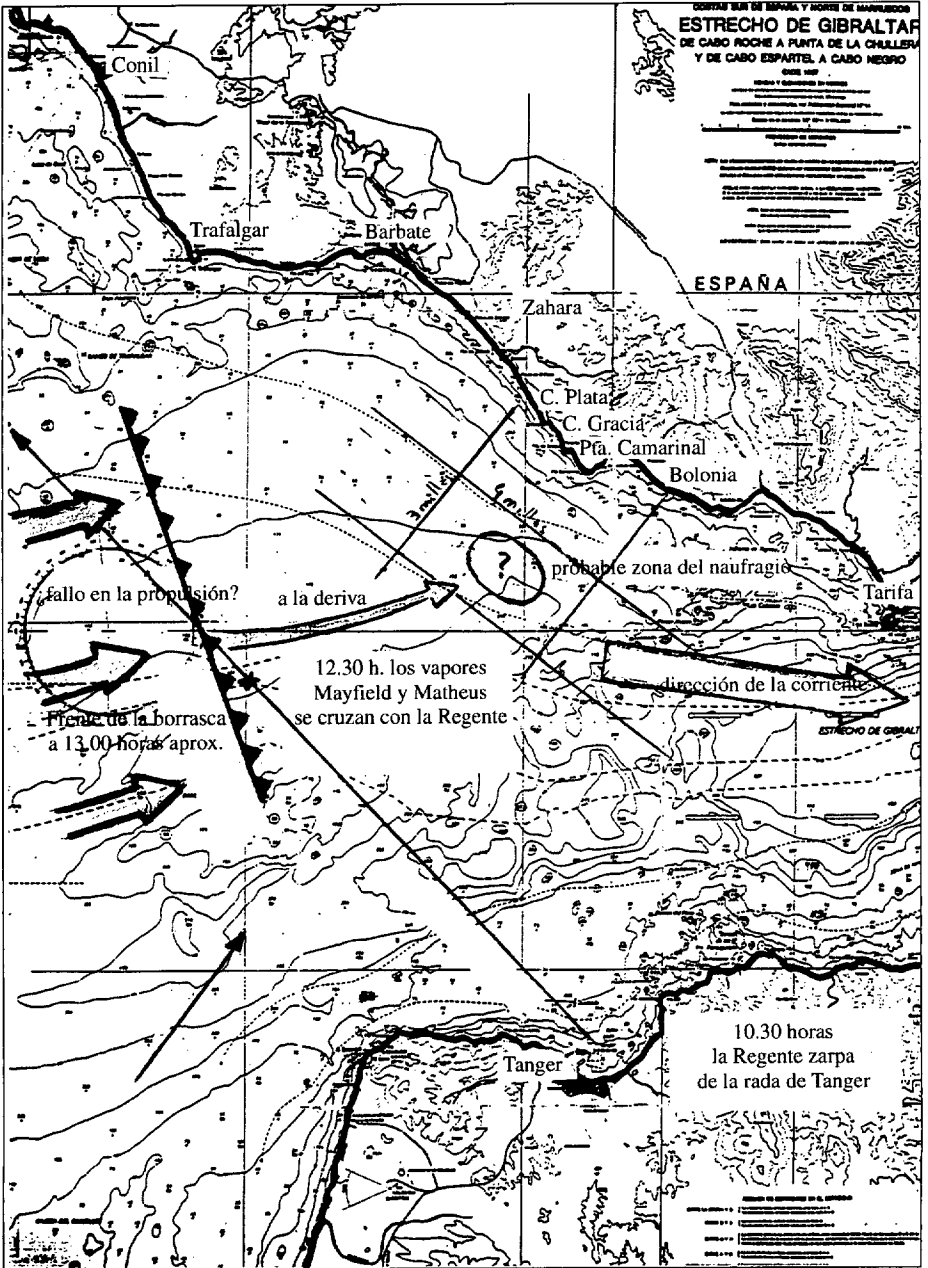
Para hacer las averiguaciones pertinentes, el capitán general del Departamento nombra al capitán de fragata Miguel Aguirre y Corveto como juez instructor, quien se desplaza al lugar del avistamiento y, tras tomar declaración a los dos testigos y realizar diferentes pruebas para comprobar su veracidad, llega a la conclusión, y en su informe rendido en fecha 30 de abril así lo manifiesta, de aceptar como ciertos los testimonios de los hermanos que con mucha probabilidad el vapor de gran porte que vieron desaparecer y el *Reina Regente* sean el mismo buque, y que el lugar de su hundimiento pudo ser hacia el SO de la ensenada, a una legua y media de la costa.

Resulta de interés una noticia aparecida en la edición de la tarde del *Diario de Cádiz* del 6 de mayo: «¿De dónde provendrá? El patrón de un laúd que llegó esta mañana de Tarifa dijo en el muelle que a dos millas SO de cabo de Plata había observado una inmensa mancha de grasa en el mar, que le había llamado la atención como la de todos los tripulantes, por lo extraordinario del caso». Se desconoce si esta información motivó el envío por parte de las autoridades de Marina de algún buque para su comprobación y el rastreo de esa zona. Lo más probable es que no, a pesar de la coincidencia en dirección con la que los campesinos de Bolonia dijeron haber visto desaparecer al *Reina Regente*.

El informe oficial

En frío y desde la metrópoli, los puntos de vista y consecuencias de la tragedia adquieren un matiz diferente. En el Congreso se debate sobre las

PROBABLE DERROTA DEL LUGAR DEL NAUFRAGIO DEL CRUCERO
REINA REGENTE EN MARZO DE 1895



graves consecuencias que supone la pérdida de un poderoso y moderno buque de guerra en momentos que se hace necesario disponer de una Armada fuerte ante la amenaza de una intervención extranjera a favor de las insurrecciones en Cuba y Filipinas. Surgen preguntas como: ¿pudo haberse evitado el fatal desenlace si al buque se le hubieran hecho las obras del cambio de la artillería por otra de menor calibre? A sabiendas de los problemas de estabilidad, ¿cómo se permitió que zarpara de Cádiz con amenaza de temporal y falta de lastre? ¿Por qué no se habían acometido las obras solicitadas antes por el comandante Sanz de Andino?

Los congresistas Azcárate, Díaz Moreu y Lloréns buscan responsabilidades; este último ve evidente que debe de recaer en el capitán general del Departamento, contralmirante Pasquín, y pretende que alcance al almirante de la escuadra. Sale al paso el ministro de Marina, vicealmirante Beránger, quien nombra una comisión de investigación compuesta por el capitán de fragata Fernando Villaamil y por el ingeniero José Castellote, para que, desde el punto de visto técnico, estudien las cualidades de estabilidad del buque y su comportamiento al enfrentarse con un temporal como el del día 10.

Dicho informe, finalizado ocho meses después, resultó ser un excelente trabajo exhaustivo y meticuloso donde se consideran las cualidades específicas del buque, las condiciones meteorológicas de ese día y el posible comportamiento del buque con la mar atravesada e inundándose progresivamente sus cubiertas. La comisión llega a la conclusión de que: «...El *Reina Regente* era un buque seguro en mares gruesas y arboladas, con tal que por efecto de averías no cambiara su desplazamiento o quedara sin máquina. Pero si por alguna causa se produce una progresiva inundación en los compartimentos superiores, la estabilidad disminuiría rápidamente, llegando un momento que el buque forzado por la mar de costado llega a zozobrar».

Este informe se convirtió en la versión oficial de la pérdida. Se atribuye como causa del naufragio un cúmulo de circunstancias adversas en la travesía del 10 de marzo. Sin recaer responsabilidades en las personas se da por cerrado el caso del *Reina Regente*.

El reto

Duros fueron para España los años que marcaron el final del siglo XIX. La guerra con los Estados Unidos y la posterior pérdida de las últimas posesiones de ultramar supuso una gran crisis política, social y económica no superada hasta bien entrado el siglo XX.

Ante estos acontecimientos de gran magnitud, la pérdida del *Reina Regente* pronto cae en el olvido, pasando a ser para nuestra historia naval el breve y triste episodio de un buque que, misteriosamente, se perdió sin dejar rastro en medio del Estrecho.

No hay constancia oficial de que desde 1895 se haya vuelto a intentar su localización. Mas, con los modernos y sofisticados equipos de rastreo, detección e identificación de restos sumergidos, la localización del pecio del *Reina Regente*, de encontrarse en la zona indicada en el gráfico que se acompaña, es tan sólo cuestión de que interese a algún organismo que disponga de medios y entidad suficiente como para llevarlo a cabo.

Por derecho le corresponde a la Armada aceptar el reto, pues cuenta con la potestad y con los medios necesarios para intentarlo con poco esfuerzo y bastante garantía de éxito. Es el justo homenaje a sus 412 hombres entre oficiales, guardias marinas, suboficiales, personal de maestranza, infantes de marina, marineros y jóvenes aprendices de artilleros, que sucumbieron impotentes ante la furia de los elementos sin oportunidad de luchar.



BIBLIOGRAFÍA

REVISTA GENERAL DE MARINA.
Archivos del Museo Naval.
Archivos del Viso del Marqués.
Hemeroteca del *Diario de Cádiz*.
Archivos del Congreso.