



*Imagen 1.- Caldera varada en la playa de Los Lances. Fotografía de Carlos Ruiz Bravo.*

## *¿Encierran las aguas de Tarifa un famoso y trágico misterio?*

*Carlos Ruiz Bravo*

**D**iez de marzo de 1895. El crucero *Reina Regente*, orgullo por aquel entonces de la Marina de Guerra Española, zarpó del puerto de Tánger rumbo a Cádiz. El barco desapareció misteriosamente sin dejar rastro. La radiotelegrafía, todavía tardaría más de diez años en ser incorporada a la navegación. No hubo supervivientes, ni rastro del crucero, ni indicios o restos de un naufragio, ni el más mínimo barrunto de petición de socorro. El barco debió ser fulminantemente tragado por el Estrecho, llevándose consigo a toda la tripulación: 412 marinos, intrépidos jóvenes templados por la aspereza de la vida en el mar. Es un caso muy inusual el que un barco de superficie, en tiempos de paz, se convierta en hermético sarcófago de acero de toda su tripulación. Sólo los submarinos hundidos en acciones de guerra suelen ser tumbas de la dotación completa.

### **Introducción**

Retrocedamos en la Historia para situarnos en la frontera de Melilla con Marruecos en 1893, fecha

en la que se produjeron sangrientos incidentes fronterizos por ataques de los rifeños (también rebeldes al sultán) durante la construcción del fuerte de Auariach (que más tarde se llamó "de la Purísima Concepción"). En estos incidentes, y entre otros asesinatos de españoles, murió de un disparo el general Margallo, lo cual produjo un notable malestar en la Península. Malestar que se reflejó en la prensa y en la opinión pública.

Para resolver tanto la tensa situación interna como la creada ante el sultán y el Gobierno de Marruecos, se convocó un encuentro diplomático en la ciudad de Marraquex, al cual asistió como embajador extraordinario el general Martínez Campos representando al gobierno español. Se firmó un acuerdo el 10 de marzo de 1894 que zanjaba el incidente. España garantizaba la solidez del sultán (la situación política de Marruecos era muy inestable), pero a cambio exigía la adopción de una serie de medidas de seguridad a cuyo cumplimiento se comprometió el gobierno marroquí.

El 7 de julio de 1894 murió el sultán Muley el Hassan. Su hijo, Muley Adelaziz, le sucedió en el trono, siendo una de sus primeras acciones de gobierno el tratar de suavizar las condiciones impuestas por España en el tratado de Marraquex. Para

dar cumplimiento a las disposiciones de dicho tratado, se convocó en Madrid una Conferencia a la que el nuevo sultán envió como embajador plenipotenciario al notable Sidi Hadj el Kerim-Brikxa, el cual conocía España, pues en 1880 y 1881 formó parte de otras embajadas, estaba en posesión de la gran Cruz de Isabel la Católica y dominaba el español, el inglés y el francés. Una vez en Madrid, el embajador y su séquito se hospedaron en el hotel de Rusia y cuando la comitiva, envuelta en sus elegantes chilabas blancas de seda, se disponía a dirigirse al Palacio Real para la presentación de cartas credenciales, se adelantó un caballero que, inopinadamente, propinó una bofetada al embajador.

Tras la confusión consiguiente, el agresor fue detenido inmediatamente, puesto que se trataba de todo un atentado político. Dicho agresor resultó ser el general de brigada, ya retirado, Miguel Fuentes y

### ***El crucero Reina Regente zarpó la mañana del 9 de marzo de 1895 del puerto de Cádiz rumbo a Tánger con toda la embajada marroquí a bordo***

Sanchiz quien, a pesar de tener una honrosa hoja de servicios, se debió sentir iluminado para hacer patente lo que consideraba excesivas concesiones del gobierno español. Sometido a proceso, fué arrestado.

La lógica indignación del embajador por la afrenta sufrida le decidió a cortar las negociaciones y no asistir a palacio. Entre el general Martínez Campos y el doctor Ovílo (agregado médico a la Legación de España en Tánger, persona que gozaba de gran prestigio y estima en la corte del sultán) convencieron al embajador de seguir llevando a cabo las negociaciones. El presidente del Consejo, señor Sagasta, consiguió celebrar la entrevista con arreglo a lo convenido. Se pidieron toda clase de excusas y la propia Reina bajó del trono y dirigiéndose confidencialmente a Sidi Brikxa, le dijo: "Lamento con toda el alma, señor embajador, la agresión de que habéis sido objeto. El golpe lo he sentido en el corazón".

Este incidente supuso una suavización en las condiciones que exigía el gobierno español. El 2 de marzo salió la comitiva marroquí en tren hacia Cádiz. El gobierno, como deferencia y señal de buena voluntad, puso el mejor y más moderno buque de guerra de la Armada al servicio del embajador y su comitiva para trasladarles desde Cádiz a Tánger.

De esta manera, el crucero Reina Regente zarpó airoosamente la mañana del 9 de marzo del puerto de Cádiz rumbo a Tánger con toda la embajada a bordo, entrando en la rada de la ciudad magrebí por la tarde del mismo día. El tiempo amenazaba borrasca, pues se registró una brusca bajada del barómetro, un fuerte aumento del viento y claros indicios de que se aproximaba un frente frío que presagiaba temporal duro.

La embajada marroquí desembarcó el 10 y el crucero zarpó inmediatamente para volver a Cádiz. Esta prisa en volver, a pesar del temporal que se presagiaba, obedecía al interés en participar en la parada naval y en el homenaje del pueblo gaditano que estaban organizados para celebrar la botadura del acorazado Carlos V (el buque de guerra de mayor porte construido en España hasta entonces). El crucero era muy esperado en Cádiz, pero... nunca llegó.

### **El barco**

El gobierno español, por necesidades de nuestra Marina en aquella época encargó, por concurso, la construcción de un crucero con gran poder de fuego, rápido, maniobrero y de gran autonomía.

De entre los astilleros especializados en barcos de guerra ganó el concurso la firma James & George Thompson de Clydebank (Escocia). Existen dos versiones sobre la identidad del ingeniero naval que diseñó el barco: pudo ser John H. Biles, o sir Natham Barnaby (en ambos casos se trataba de prestigiosos ingenieros de la Royal Navy). Sin embargo, todos los estudiosos del tema coinciden en que, desde el principio, tanto el diseño como la construcción del barco, adolecieron de una serie de defectos que están registrados con toda exactitud en el artículo que el coronel de Infantería de Marina Miguel Aragón Fontenla publicó en el número de marzo del año 2001 en la revista *General de Marina*, así como en el documentadísimo libro *El crucero Reina Regente y su hundimiento el 9 de marzo de 1895* del historiador naval y militar Joaquín Gil Hondubilla y también en la página web *islabahia.com* cuyo título es "El naufragio del Reina Regente y otros naufragios ocurridos en 1895". El autor de este último artículo es el académico historiador de la Real Academia de San Fernando, José María Blanca Carlier.

El barco fue botado en 1887 en Glasgow, siendo entregado a la Marina española inmediatamente. Tras varias singladuras (Cádiz, Barcelona, San Sebastián, Génova, La Habana, Vigo, Nueva York, etc.) y cinco cambios de comandante, los cuales emitieron sus correspondientes informes críticos sobre las condiciones marineras del crucero (el último fue el capitán de navío Sanz de Andino y Martí) se demostraron las deficien-

cias, limitaciones y problemas del barco que, básica y casi unánimemente, se detallaban en los informes de los sucesivos comandantes y que se podían resumir en una estabilidad precaria, malas condiciones marineras en temporales duros y sistemas defectuosos de estancamiento en escotillas y compuertas.

Ya durante la construcción del buque, y a una propuesta española que resultó desdichada, se instalaron en el barco 4 montajes artilleros propios de un acorazado de la época, pero nunca de un crucero. Esto supuso, por un lado, un notable aumento de peso que sólo se correspondía con la manga y calado de los acorazados y, por otro, una elevación del centro de gravedad del buque que empeoraba su estabilidad al navegar en temporales duros.

El astillero británico aceptó la propuesta español-

la, puesto que se desplazó a Clydebank una comisión naval presidida por el brigadier de Artillería de la Armada José González Hontoria, ingeniero naval autor del diseño de cañones modernos de acero para la Marina, cañones provistos de retrocarga y ánima rayada, cuyos calibres iban desde 7 a 32 centímetros. El uso de estos cañones, que se construían en la fábrica de armas de Trubia (Asturias), se declaró reglamentario para la Armada española. En el caso del Reina Regente, los Astilleros J&G Thompson recibieron e instalaron en el crucero 4 piezas de 24 centímetros en 4 montajes simples encastrados 2 sobre las amuras de proa y 2 sobre los costados de popa. Cada pieza pesaba 21 toneladas y estaban situadas simétricamente a ambos lados del eje longitudinal del barco.

Nombre	Australia	Orlando	Aurora	Galatea	Immortalité	Narcissus	Undaunted	Reina Regente
Desplazamiento	5.600 tn	5.600 tn	5.600 tn	5.600 tn	5.600 tn	5.600 tn	5.600 tn	4.662 tn
Eslora	104 m	104 m	104 m	104 m	104 m	104 m	104 m	97,3 m
Manga	17 m	17 m	17 m	17 m	17 m	17 m	17 m	15,4 m
Calado	6,85 m	6,85 m	6,85 m	6,85 m	6,85 m	6,85 m	6,85 m	5,9 m
Artillería Principal	233 m	233 m	233 m	233 m	233 m	233 m	233 m	240 m
Nº de piezas	2	2	2	2	2		2	4
Artillería Principal	152 mm	152 mm	152 mm	152 mm	152 mm	152 mm	152 mm	120 mm
Nº de piezas	10	10	10	10	10	10	10	6
Tubos Lanzatorpedos	6	6	6	6	6	6	6	5
Blindaje principal	?	?	?	?	?	?	?	710 tn
Máquinas propulsoras	2 de triple expansión y 3 cilindros	2 de triple expansión y 3 cilindros	2 de triple expansión y 3 cilindros	2 de triple expansión y 3 cilindros	2 de triple expansión y 3 cilindros	2 de triple expansión y 3 cilindros	2 de triple expansión y 3 cilindros	2 de triple expansión y 3 cilindros
Nº de calderas	4	4	4	4	4	4	4	4
Hélices	2	2	2	2	2	2	2	2 de 5,63m
Potencia y velocidad	5.500 CV 17 nudos	5.500 CV 17 nudos	5.500 CV 17 nudos	5.500 CV 17 nudos	5.500 CV 17 nudos	5.500 CV 17 nudos	5.500 CV 17 nudos	7.700 CV 18 nudos
Potencia forzada y velocidad	8.500 CV 18 nudos	8.500 CV 18 nudos	8.500 CV 18 nudos	8.500 CV 18 nudos	8.500 CV 18 nudos	8.500 CV 18 nudos	8.500 CV 18 nudos	12.000 CV 20 nudos
Autonomía	10.000 millas a 10 nudos	10.000 millas a 10 nudos	10.000 millas a 10 nudos	10.000 millas a 10 nudos	10.000 millas a 10 nudos	10.000 millas a 10 nudos	10.000 millas a 10 nudos	12.000 millas a 20 nudos
Astilleros constructor	Fairfield Govan	Palmers Jarrow	Pembroke Dockyard	Napier Glasgow	Chatham Dockyard	Earle	Palmers Jarrow	J&G Thompson Clydebank
Constructor máquinas	Earle	Palmers	J & G Thompson	Napier	Earle	Earle	Palmers	J & G Thompson
Fecha botadura	1886	1886	1886	1887	1887	1886	1886	1887

**Tabla 1.-** En la actualidad resulta muy interesante por lo instructivo detallar en un cuadro las principales características que al final presentaron los cruceros clase Australia y el Reina Regente.

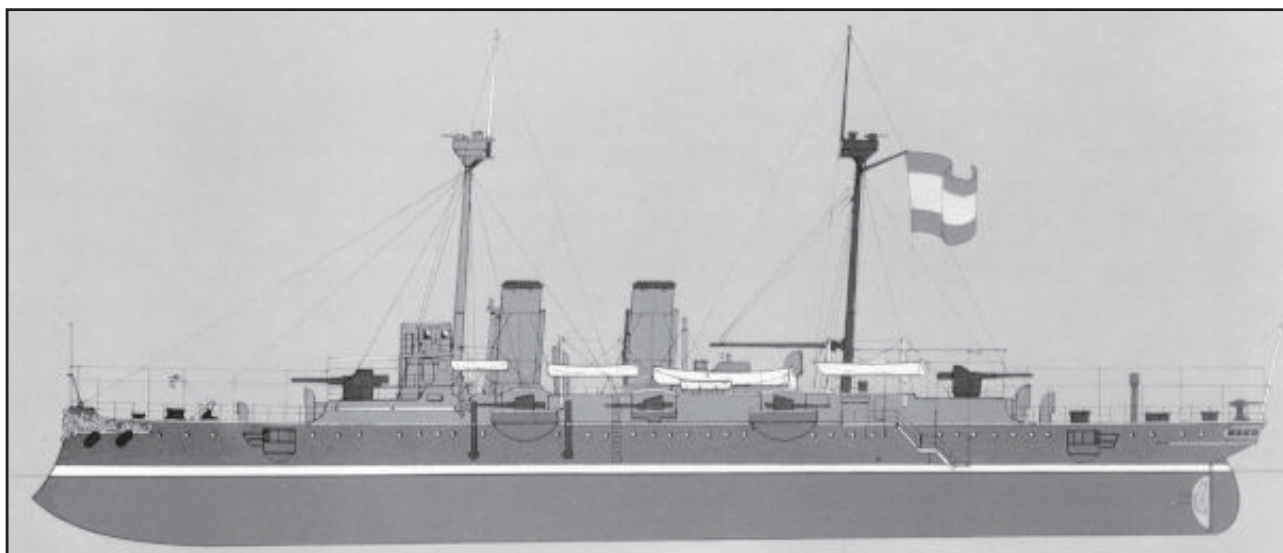


Imagen 2.- Dibujo del crucero Reina Regente.

Por aquella época la Royal Navy había diseñado un nuevo tipo de crucero denominado "The First-Class Belted and Protected Cruisers" que irían sustituyendo ventajosamente a los que tenía en servicio por todos los mares del mundo. Esta nueva clase de barcos se concretó en la construcción de los siete cruceros conocidos como clase Australia.

Los gobiernos británico y español acordaron construir el Reina Regente asemejándolo lo más posible a los cruceros de la clase Australia.

En 1886 fueron botados los primeros cruceros de la nueva clase, el Orlando y el Australia, con los que surgió la silueta del crucero moderno que se hizo familiar durante muchos de los siguientes años

***El viento del suroeste de 50 nudos, la dirección de olas y la corriente atlántica en dirección este-oeste, arrastraron al crucero en línea directa hacia la costa entre Bolonia y Tarifa***

en las marinas de guerra de todo el mundo.

Resulta obvio que el astillero escocés construyó un barco que difería sensiblemente de las especificaciones de los cruceros clase Australia. Calado, eslora y manga menores soportando un peso artillero (4 piezas de 240 mm) notoriamente mayor que, al elevar el centro de gravedad del crucero, comprometía su estabilidad en temporales duros.

Hasta aquí, tanto lo sucedido al Reina Regen-

te, como las hipótesis sobre su misteriosa desaparición, están amplia y detalladamente descritas en el informe que elaboró la comisión de investigación que el Gobierno nombró por orden del 29 de marzo de 1895. Esta comisión estuvo formada por el capitán de fragata Fernando Villaamil y el ingeniero jefe de primera clase José Castellote. El informe está descrito y analizado en el libro ya citado del historiador Joaquín Gil Hondubilla que se editó en el año 2004. Por otro lado, y ya en el 2001, se había completado la documentación sobre la misteriosa desaparición del Reina Regente en el artículo que Miguel Aragón Fontenla publicó en el número de marzo del citado año en la revista *General de Marina*.

Entonces...y a la vista de la densa documentación existente y de las teorías y análisis elaborados sobre el hundimiento y el lugar donde se encuentra el pecio, el lector se preguntará qué finalidad persigue este artículo puesto que ya está todo dicho sobre el naufragio.

¿Todo?... Hay una serie de indicios que trazan claramente la trayectoria de la tragedia.

Primer indicio: los avistamientos de los vapores ingleses Mayfield y Matheus (véase mapa adjunto).

Segundo indicio: el avistamiento desde Bolonia de los hermanos Antonio y Francisco Rodríguez (avistamiento certificado según se explica en el artículo de Aragón Fontenla).

Tercer indicio: la tempestad del suroeste con mar calificada entre arbolada y montañosa duró los días 10 y 11 de marzo. El 12 cedió a fuerte marejada y el 13 aparecen los primeros restos arrancados de la cubierta del crucero por las olas en...¡Los Lances de Tarifa!

<sup>1</sup> PATRÓN SANDOVAL, Juan Antonio: "Tarifa maltrecha: la comisión de 1895 a Madrid", *Aljaranda* 29 (1998) 13-15.



Cuarto indicio: el temporal arrasó el puerto y entorno de Tarifa.<sup>1</sup> No se tiene noticia de otras localidades que hayan sido tan directamente afectadas por aquel temporal.

**Hasta la fecha, el naufragio del Reina Regente ha sido el mayor accidente en pérdida de vidas humanas (no en acciones de guerra), que han sufrido las fuerzas armadas españolas**

Quinto indicio: es prácticamente cierto el que el crucero, después de remontar bien el nodo, bien la cresta, de alguna ola de 12 metros y descender hacia su vientre, sacase las hélices fuera del agua y metiese la proa en la siguiente. La palanca que, en este momento, tuvieron que hacer dos hélices que pesaban entre 12 y 14 toneladas cada una, al estar colocadas al extremo de los 9,4 metros que medían sus ejes hasta su salida del casco, tuvieron forzosamente que producir torsiones en el giro de dichos ejes a partir de la bocina y cojinetes del orificio de salida del casco.

Esto tuvo que suponer un destrozo irreparable en el sistema de propulsión y como consecuencia, la ingobernabilidad de la nave. El viento del suroeste de 50 nudos, la dirección de las olas y la corriente atlántica en dirección este-oeste, arrastraron forzosamente al crucero en línea directa hacia la costa entre Bolonia y Tarifa.

En un momento determinado, según los estudios hechos, el barco, ya inundado y sin gobierno, debió zozobrar y "se pasó por ojo", frase típicamente marinera y popular, cuya correspondiente expresión inglesa es más elocuente: "to founder head down", es decir, irse a pique de cabeza. Toda su dotación quedó encerrada a bordo.

Hasta la fecha, ha sido el mayor accidente en pérdida de vidas humanas (y no en acciones de guerra), que han sufrido las fuerzas armadas españolas. Y

aquí aparece la finalidad de este artículo.

Ocurre que la línea tan precisa y expresiva que trazan los cinco indicios anteriores termina en una zona de la playa de Los Lances donde, desde hace ya algunos años, reposa una curiosa caldera de vapor semienterrada en la arena de la orilla y sometida al continuo juego de la bajamar y la pleamar. Se trata del clásico modelo de caldera de hierro que utilizaban los vapores desde las últimas décadas del siglo XIX hasta los primeros años del XX. Construida con remaches (no se empleaba la soldadura todavía); provista de los clásicos tubos de 7 centímetros de diámetro para vaporización de agua destilada, pero perdidos ya los recalentadores para obtener el vapor sobrecalentado a alta presión con el que, gracias a su gran fuerza elástica y poder de expansión, se moverían los cilindros de la máquina y, través del correspondiente cigüeñal, una de las hélices propulsoras del barco; esta caldera guarda sorprendentes similitudes con las calderas del malogrado Reina Regente, por lo que a época de construcción y forma se refiere. Si a sus dimensiones se añadiesen las cubiertas aislantes para reducir pérdidas de calor y los elementos auxiliares de alimentación de agua y recalentadores de vapor (todo ello perdido a lo largo de los 112 años transcurridos desde el naufragio),



Carlos Ruíz Bravo

*Imagen 3.- Detalle de la caldera en la playa de Los Lances.*

también podrían presentarse coincidencias con las dimensiones de las auténticas calderas que se instalaron en el barco.

Este conjunto de indicios (el de la caldera no pasa de ser una mera sospecha) limitan claramente el área del naufragio a la zona marcada en el mapa.

La presencia de la citada caldera en la playa tarifeña, –proceda o no del Reina Regente–, no deja

de ser una muy elocuente señal de que la costa comprendida entre Bolonia y Tarifa es una especie de bolsa que recoge los restos de los naufragios ocurridos en la embocadura oeste del Estrecho cuando coinciden los temporales de poniente (y más aún del suroeste) con las mareas y las corrientes del Atlántico al Mediterráneo. La presencia de la máquina que nos ocupa indica la enorme fuerza de la conjunción de estos tres elementos (temporal del suroeste, mareas y corrientes), capaces de arrastrar estructuras metálicas tan pesadas hasta la playa.

No es esta caldera el único resto que, por ser visible, yace en las costas tarifeñas. Semienterrados en la arena o yaciendo en fondos cercanos y poco profundos existen otras muchas piezas pesadas procedentes de los naufragios ocurridos en las condiciones señaladas.

Es muy reciente el enorme esfuerzo y conmoción que supuso el rescate de los cadáveres supuestamente atrapados en el pesquero "Nuevo Pepita Aurora" naufragado en aguas de Barbate. El suceso motivó todo un homenaje popular a los marineros fallecidos. Tenemos muy cerca de nosotros una tumba de acero que encierra los restos de 412 intrépidos españoles y, aunque su muerte y tragedia ya sean lejanas, sería muy honroso y justo el localizar ahora en nuestro siglo XXI la situación del pecio del Reina Regente, aclarar el misterio de su desaparición y, sobre todo, celebrar el homenaje a nivel nacional, aunque sea tardío, que honre la memoria de aquellos marinos.

El enigmático origen y la fascinante presencia de nuestra vieja caldera en Los Lances, bien podría ser el germen desencadenante de la conmemoración del merecido recuerdo de la tragedia y también del esfuerzo en la búsqueda del pecio.

### Bibliografía

- 1.- MARTÍNEZ DE VELASCO, Eusebio: "Marina Española de Guerra. Crucero acorazado Reina Regente", *La ilustración española y americana* 39 (1886) 227.
- 2.- VILLAMIL, Fernando y CASTELLOTE, José: *Informe acerca de las causas probables de la pérdida del Crucero Reina Regente*, Sucesores de Rivadeneyra, 1896.
- 3.- ARCHIBALD, E.H.H.: *The Fighting Ships of the*

### Leyenda del Mapa

- 1/ Derrota a Cádiz obligada por el temporal de poniente.
- 2/ Avistamiento del crucero por los vapores Mayfield y Matheus luchando en pleno temporal a 12 millas al NO de cabo Espartel.
- 3/ Estado de la mar entre arbolada y montañosa.
- 4/ Presunta área de la desaparición del crucero.
- 5/ Desde tierra se divisa un buque de guerra atravesando en la mar y debatiéndose con el temporal. En un momento dado, desaparece.
- 6/ El 13 de marzo aparecen en la playa de Los Lances los primeros restos flotantes procedentes del crucero. Son pequeños objetos arrancados de la cubierta por el oleaje.
- 7/ El vapor Servando engancha con la rastra de fondo estructuras sin identificar.
- 8/ El vapor inglés Hajeen toca en aguas de Tarifa objetos desconocidos.
- 9/ Exploraciones infructuosas de buzos en los bajos de Aceitera, Roca de las Ánimas, Placer de Meca y Laja de Conil.
- X/ Situación de bajo de los Cabezos.
- C/ Caldera de vapor centenaria varada en Los Lances de Tarifa.

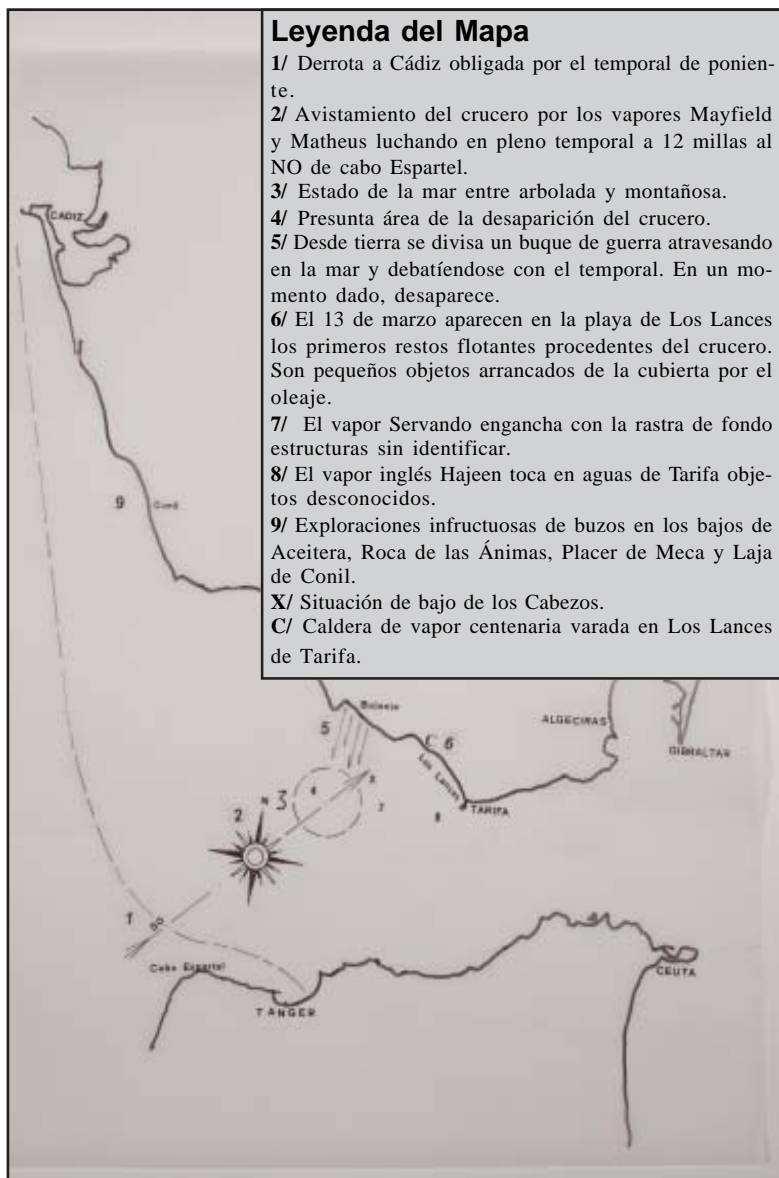


Imagen 4.- Supuesta localización del naufragio Reina Regente.

Royal Navy, Military Press, 1987, pp.191-192.

4.- GIBBONS, Tony: *La Enciclopedia de los Barcos*, Edimat Libros, 2003, pp. 223-258.

5.- BECKER, Jerónimo: *Historia de Marruecos*, 1915, pp. 400-403.

6.- GARCÍA FIGUERAS, Tomás: *Marruecos "La acción de España en el Norte de Africa"*, Nacional Artes Gráfica, 1939, pp. 93-97.

7.- ARAGÓN FONTENLA, Miguel: "¿Dónde se encuentra el Reina Regente?", *General de Marina* marzo (2001) 247-262.

8.- GIL HONDUBILLA, Joaquín: *El Crucero Reina Regente y su hundimiento el 9 de marzo de 1895*, La Espada y la Pluma, 2004.

9.- BLANCA CARLIER, José María: "El naufragio del Reina regente y otros naufragios ocurridos en 1895", [www.islabahia.com](http://www.islabahia.com).

11.- MOYÁ AYUSO, Luis: "Cien años del Reina Regente", [www.abretelibro.com](http://www.abretelibro.com).