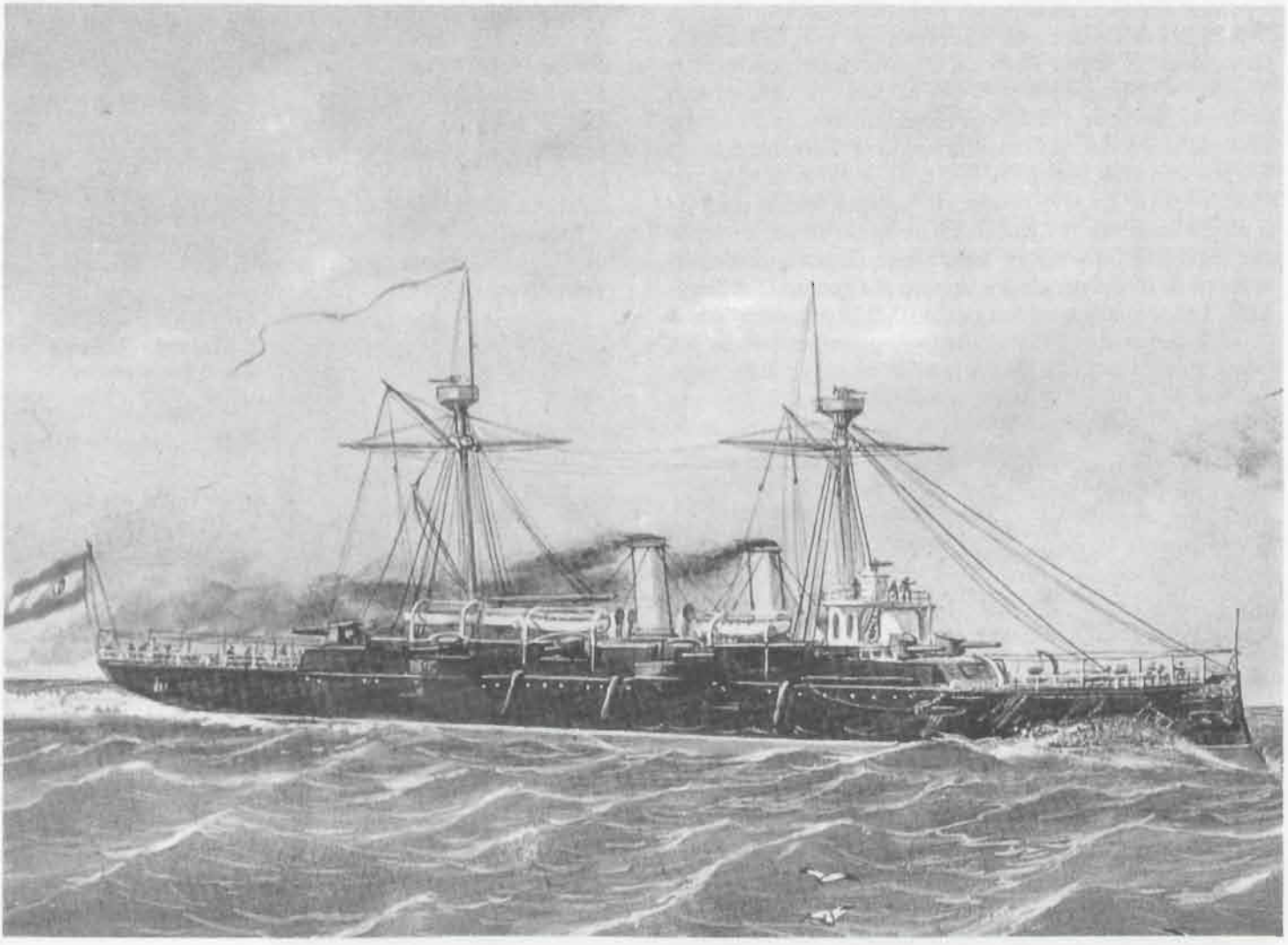
El creuer *Reina Regente*

L'any 1895 i en particular el primer trimestre d'aquest any, fou un interval de temps molt infaust per a la marina en general, a causa del nombre insòlit de sinistres que hi hagué. Un ràpid recompte de les baixes durant aquest curt període ens donarà la raó.

Tot va començar amb l'enfonsament del vaixell de l'armada ***Gravina*** en aigües de l'oceà Pacífic, en el qual no hi va haver cap supervivent. A Lisboa el vapor anglès ***Hersent*** literalment va esclatar a causa de la incontrolada pressió de les seves calderes, amb nombroses víctimes a més de sembrar el pànic en gairebé tota la zona portuària de la capital portuguesa, i molt especialment els molls d'Alcàntara. Un vaixell francès, el ***Caen,*** va naufragar prop de La Corunya, o sigui a la Costa de la Mort, on tota la tripulació va morir ofegada. El canoner ***Tajo*** va desaparèixer en aigües de Pasajes d'una manera foça misteriosa, i poc després el creuer ***Sánchez Barcaiztegui*** se n'anà a fons quan era fondejat en una dàrsena del port de L'Havana perquè va ser abordat per un mercant també espanyol; aquest accident va causar més de trenta morts. Totes aquestes pèrdues varen tenir lloc entre els mesos de gener i març d'aquell fatídic any, i com veiem, aquesta llista de desastres més que una relació de successos sembla una reacció en cadena ordenada per un estrany malefici, però com ara explicarem, el mal averany no s'acaba aquí.

A començaments del mes de març arriba a Espanya una comissió marroquina presidida per l'ambaixador extraordinari del soldà anomenat Abd-el-Krim Brisha, un prestigiós personatge de l'Imperi pels seus rellevants serveis en el camp de la diplomàcia, que en arribar a la capital d'Espanya foren instal·lats amb tota pompa a l'hotel «Rusia», en aquella època un dels més luxosos, tot esperant una important entrevista amb la reina Maria Cristina, per tal de solventar uns afers molt seriosos, entre els quals hi havia el del pagament dels deutes de guerra ocasionats per les contínues insurreccions del cabilencs, sobretot a la banda de Melilla.

El dia fixat per a aquestes converses i mentre la comissió xerifiana es preparava a abandonar l'hotel per dirigir-se a palau, i quan encara eren al vestíbul, d'entremig dels



El Reina Regente, *construït a Glasgow l'any 1887.*

«badocs» en va destacar un individu alt i forçut que sense badar boca i burlant la guàrdia de seguretat, va assestar un tan tremend cop de puny a la cara del senyor Brisha que el va fer caure per terra. Com pot suposar-se, de seguida es va armar un sagramental: l'agressor fou detingut al moment, i va resultar ser el general Manuel Fuentes, molt conegut als cercles de la gent d'upa. Fou conduït a la Capitania General, i al·legant que havia comès aquest abús per venjar les morts dels seus companys caiguts davant dels rifenys, ràpidament fou deixat en llibertat, o sigui que el judici que exigia l'ambaixada mora va acabar en foc d'encenalls; per al senyor Brisha fou un greuge que mai no va perdonar. Al principi l'ambaixador, amb la cara sagnant i tumefacta es negava a traslladar-se a palau i donava per cancel·lats tots els actes, l'única cosa que desitjava era tornar al seu país, i només la intervenció de la diplomàcia espanyola finalment, i a empentes i rodolons, el va poder convèncer perquè la comitiva seguís el programa establert. Però gràcies en aquest incident (no hi ha mal que per bé no vingui) per a Brisha les coses van resultar més fàcils, ja que la reina, per tal de no empitjorar encara més les relacions que ja eren prou tibants, va fer-li moltes concessions, va rebaixar els deutes de guerra i el termini per fer-los efectius va ser allargat, i varen multiplicar-se els afalacs i els obsequis a la persona de l'enviat del soldà com a desagravi. Malgrat tot, Abd-el-Krim Brisha insistia a anar-se'n de seguida a la seva pàtria, ja que la gran ofensa que li fou infligida el tenia obcecat, i no li mancava raó.

Veient el panorama, les autoritats navals varen disposar a corre-cuita que l'ambaixador i el seu seguici tornessin a l'Àfrica des de Cadis en un dels millors vaixells de l'armada disponibles: el ***Reina Regente.*** Aquest creuer, construït a Anglaterra (Glasgow) el 1887 per la casa Thompson, amb un desplaçament de 4.664 tones i amb una cuirassa a les parts vitals de fins a cinc polzades de bon acer Siemens, dotació 420 homes i velocitat vint nusos, com veiem molt ràpid per aquella època. La seva bandera de combat fou un regal de la pròpia reina Maria Cristina a Barcelona, durant les festes de l'Exposició Universal de 1888. Més endavant aquest navili va servir de model per als dos bessons el ***Lepanto*** i l'***Alfonso XIII,*** i el seu cost total fou de 243.000 lliures esterlines.

El 9 de març de 1895 el ***Reina Regente,*** comandat pel capità Mario Francisco Sanz y Andino va salpar del port de Cadis rumb a Tànger amb tota la comitiva del soldà. La curta travessia no va presentar dificultats, i poques hores després d'abandonar les nostres costes la representació diplomàtica desembarcava en terra africana. Abans que el senyor Brisha i els seus acompanyants abandonessin la nau se'ls va retre els honors corresponents a la seva jerarquia i a més se'ls va obsequiar amb un exquisit *lunch.* Amb la seva missió complerta, el ***Reina Regente*** va llevar àncora i va disposar-se a tornar a Cadis, un port al qual no va arribar mai. Fou el seu darrer viatge.

Encara que el baròmetre estava molt baix i l'estat i el caire del temps no presagiaven res de bo, el comandant senyor Sanz va creure que podria arribar a Cadis en unes tres hores, però va equivocar-se.

El ***Reina Regente*** va enfonsar-se per sempre en les profunditats de l'oceà amb els seus 419 homes, sense que ningú no pogués explicar les veritables causes del desastre, ja que el vaixell era relativament nou, d'estructura forta, molta potència de màquina i a més molt estable.

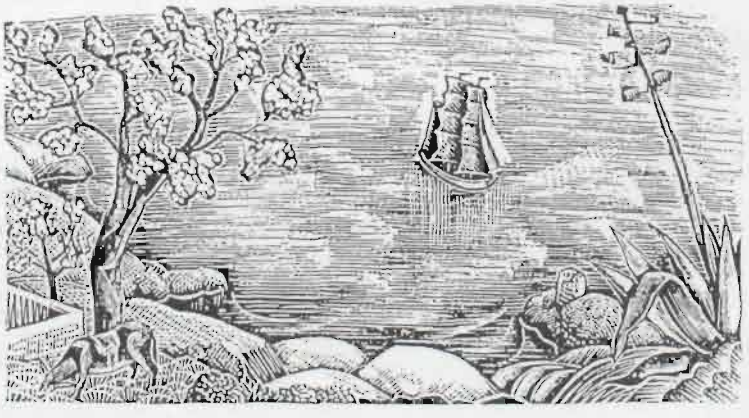
A partir del diumenge 10 de març, nit en la qual se suposa que va ocórrer el dramàtic fet, la sort de la nau va ser un malson per als familiars de la dotació. La posterior recuperació de restes de naufragis a l'estret de Gibraltar no va aconseguir aclarir la incògnita del lloc on va sotsobrar el creuer. La majoria de la gent embarcada era gallega i per aquest motiu encara avui, al cap de gairebé cent anys, en moltes esglésies d'aquella regió al mes de març es resen respons a la intenció d'aquestes víctimes.

Gallec era també l'únic supervivent, un jove mariner que com que estava lliure de servei va baixar en terra, i després de deambular pels ravals de la ciutat, anà a raure a un cafè de mala nota, on va beure, o el varen fer beure, més del compte, voltat i alternant amb les *odalisques* de torn, fins que no li van quedar diners ni per a pipes. Va intentar tornar al vaixell, però va acar adormint-se en un banc d'una alameda propera. Una vegada li va haver passat el mareig etílic va acudir a incorporar-se sense tardança al seu lloc al creuer, però aquest ja havia salpat camí de la seva tràgica sort.

Aquest acte d'indisciplina, conegut com a abandonament de nau i castigat amb rigor a l'armada, salvà el *rapaciño* d'una mort certa.

AGUSTÍ MARTÍN I SABATER
Capità de la Marina Mercant

Fonts: Historia y Vida, 1972, F.R.B., i apunts propis.



«badocs» en va destacar un individu alt i forçut que sense badar boca i burlant la guàrdia de seguretat, va assestar un tan tremend cop de puny a la cara del senyor Brisha que el va fer caure per terra. Com pot suposar-se, de seguida es va armar un sagramental: l'agressor fou detingut al moment, i va resultar ser el general Manuel Fuentes, molt conegut als cercles de la gent d'upa. Fou conduït a la Capitania General, i al·legant que havia comès aquest abús per venjar les morts dels seus companys caiguts davant dels rifenys, ràpidament fou deixat en llibertat, o sigui que el judici que exigia l'ambaixada mora va acabar en foc d'encenalls; per al senyor Brisha fou un greuge que mai no va perdonar. Al principi l'ambaixador, amb la cara sagnant i tumefacta es negava a traslladar-se a palau i donava per cancel·lats tots els actes, l'única cosa que desitjava era tornar al seu país, i només la intervenció de la diplomàcia espanyola finalment, i a empentes i rodolons, el va poder convèncer perquè la comitiva seguís el programa establert. Però gràcies en aquest incident (no hi ha mal que per bé no vingui) per a Brisha les coses van resultar més fàcils, ja que la reina, per tal de no empitjorar encara més les relacions que ja eren prou tibants, va fer-li moltes concessions, va rebaixar els deutes de guerra i el termini per fer-los efectius va ser allargat, i varen multiplicar-se els afalacs i els obsequis a la persona de l'enviat del soldà com a desagravi. Malgrat tot, Abd-el-Krim Brisha insistia a anar-se'n de seguida a la seva pàtria, ja que la gran ofensa que li fou infligida el tenia obcecat, i no li mancava raó.

Veient el panorama, les autoritats navals varen disposar a corre-cuita que l'ambaixador i el seu seguici tornessin a l'Àfrica des de Cadis en un dels millors vaixells de l'armada disponibles: el ***Reina Regente.*** Aquest creuer, construït a Anglaterra (Glasgow) el 1887 per la casa Thompson, amb un desplaçament de 4.664 tones i amb una cuirassa a les parts vitals de fins a cinc polzades de bon acer Siemens, dotació 420 homes i velocitat vint nusos, com veiem molt ràpid per aquella època. La seva bandera de combat fou un regal de la pròpia reina Maria Cristina a Barcelona, durant les festes de l'Exposició Universal de 1888. Més endavant aquest navili va servir de model per als dos bessons el ***Lepanto*** i l'***Alfonso XIII,*** i el seu cost total fou de 243.000 lliures esterlines.

El 9 de març de 1895 el ***Reina Regente,*** comandat pel capità Mario Francisco Sanz y Andino va salpar del port de Cadis rumb a Tànger amb tota la comitiva del soldà. La curta travessia no va presentar dificultats, i poques hores després d'abandonar les nostres costes la representació diplomàtica desembarcava en terra africana. Abans que el senyor Brisha i els seus acompanyants abandonessin la nau se'ls va retre els honors corresponents a la seva jerarquia i a més se'ls va obsequiar amb un exquisit *lunch.* Amb la seva missió complerta, el ***Reina Regente*** va llevar àncora i va disposar-se a tornar a Cadis, un port al qual no va arribar mai. Fou el seu darrer viatge.

Encara que el baròmetre estava molt baix i l'estat i el caire del temps no presagiaven res de bo, el comandant senyor Sanz va creure que podria arribar a Cadis en unes tres hores, però va equivocar-se.

El ***Reina Regente*** va enfonsar-se per sempre en les profunditats de l'oceà amb els seus 419 homes, sense que ningú no pogués explicar les veritables causes del desastre, ja que el vaixell era relativament nou, d'estructura forta, molta potència de màquina i a més molt estable.

A partir del diumenge 10 de març, nit en la qual se suposa que va ocórrer el dramàtic fet, la sort de la nau va ser un malson per als familiars de la dotació. La posterior recuperació de restes de naufragis a l'estret de Gibraltar no va aconseguir aclarir la incògnita del lloc on va sotsobrar el creuer. La majoria de la gent embarcada era gallega i per aquest motiu encara avui, al cap de gairebé cent anys, en moltes esglésies d'aquella regió al mes de març es resen respons a la intenció d'aquestes víctimes.

Gallec era també l'únic supervivent, un jove mariner que com que estava lliure de servei va baixar en terra, i després de deambular pels ravals de la ciutat, anà a raure a un cafè de mala nota, on va beure, o el varen fer beure, més del compte, voltat i alternant amb les *odalisques* de torn, fins que no li van quedar diners ni per a pipes. Va intentar tornar al vaixell, però va acar adormint-se en un banc d'una alameda propera. Una vegada li va haver passat el mareig etílic va acudir a incorporar-se sense tardança al seu lloc al creuer, però aquest ja havia salpat camí de la seva tràgica sort.

Aquest acte d'indisciplina, conegut com a abandonament de nau i castigat amb rigor a l'armada, salvà el *rapaciño* d'una mort certa.

AGUSTÍ MARTÍN I SABATER
Capità de la Marina Mercant

Fonts: Historia y Vida, 1972, F.R.B., i apunts propis.

