

El adiós marinero de Santa Cruz de Tenerife

GESTOS FRATERNALES QUE NUNCA SE OLVIDAN

por JUAN ANTONIO PADRÓN ALBORNOZ

A la España rota, destrozada y malherida de 1898, le vino el consuelo de sus hijas americanas, de aquellas que a su calor crecieron y luego — ley eterna de la vida — se emanciparon e iniciaron nuevas y prometedoras etapas en sus respectivas historias.

En Cavite y Santiago de Cuba celaban los restos maltrechos, calcinados y retorcidos, de las dos flotas — las de Montojo y Cervera — que en vano habían luchado contra los «battleships» que daban al viento la bandera de las barras y las estrellas.

Lucharon y se hundieron con el pabellón a tope, como un símbolo de la raza que no acepta la derrota. Y con los marinos españoles que ofendieron sus vidas, lo hicieron los guardiamarinas porteños Saralegui y Chereguini, cuyos nombres recuerda España con los también argentinos que cayeron para siempre en Trafalgar y Callao, por aquellos que murieron por la España de la rabia y de la idea que cantó Antonio Machado.

España latía allí, más allá del abrazo azul y eterno del cielo y del mar, en las vastas tierras que iban desde la Patagonia — azotadas arenas

cinco tubos lanzatorpedos y, con dos grupos de máquinas triples y calderas Normand-Sigandy, daba máxima de 19 nudos con 3.837 H.P. a tiro normal sobre dos ejes, si bien con tiro forzado la potencia ascendía a casi los 6.000.

El crucero «Río de la Plata» confiaba su protección a una cubierta protectora con espesor que variaba de los 10 a los 20 milímetros y, con 376 toneladas de carbón, la autonomía era de 2.400 millas a velocidad económica.

El flamante crucero — cuya dotación estaba compuesta por 210 hombres — costó 3 millones 650.000 pesetas y, en sus características, que no en estampa marinera, era muy similar a los portugueses «Sao Gabriel» y «Sao Raphael» que, por entonces, se construían en El Havre.

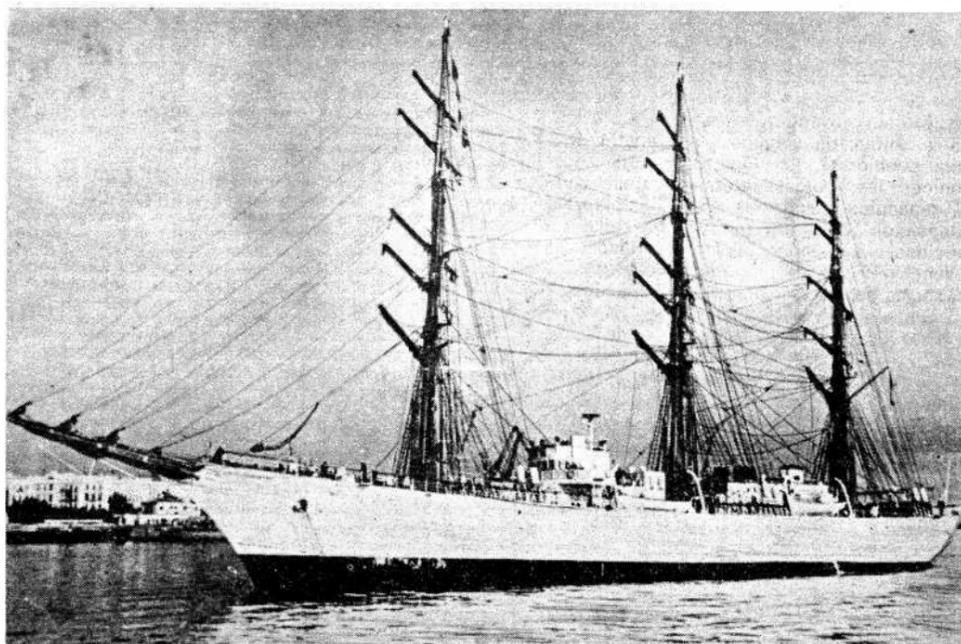
De aquel «Río de la Plata», dijo don Alfredo Aguilera: «Con sus ampulosas líneas de inconfundible traza gala y tras las pruebas oficiales que revelaban al nuevo buque como unidad muy conseguida en su clase, quedaba incorporado a la exigua flota de entonces. Uno de sus primeros desplazamientos fue el obligado viaje a la gran urbe bonaerense

diciones. La enseña nacional regalada se guardaría en artístico estuche de ébano con nobles inscripciones, ostentando esta leyenda: «A la gloriosa España. Las damas argentinas y uruguayas». Otros detalles en la cámara de recibir resaltaban, en forma a la par artística y marinera, el auténtico nacionalismo de los donantes del crucero.

Trasladado al Pacífico el «Plata», y como heraldo del hispánico solar, paseaba seguidamente su pabellón por Chile y Perú, legítimamente ansiosos de verlo y recibirlo. De regreso a la Patria, recalaba en diversos puertos catalanes, mallorquines y andaluces, asistiendo, por finales de 1903, a la Exposición de Nueva Orleans».

Cuando la Conferencia de Algeciras, el «Río de la Plata» tuvo aires diplomáticos y, durante algún tiempo, estuvo a las órdenes del duque de Almodóvar del Río, presidente de aquella trascendental asamblea.

Actuó el «Río de la Plata» durante los sucesos que en Casablanca tuvieron lugar en 1907 y, posteriormente, fue sometido a obras de modernización en La Carraca. Figuró en la fuerza naval que en 1911 acompañó al rey Alfonso XIII a Melilla — años antes desempeñó igual misión con motivo



La fragata «Libertad», buque-escuela de la Marina de Guerra argentina, que mañana se hará de nuevo a la mar.

entrada la década de los 30 — el «Río de la Plata» seguía en aguas de la Ciudad Condal donde, con su estampa un tanto anacrónica de salientes acasamatados a las bandas, continuó hasta que, el remolque primero y el desguace después, terminaron con su estampa, que no con su evocadora historia verdaderamente ejemplar.

Hoy, con la «Libertad» casi a punto de zarpar, no podemos menos que evocar al crucero de las dos chimeneas en candelera y, también, el gesto amigo, noble y fraternal, de la nación cuyos colores ondean en el pico cangrejo al soplar de la brisa de Santa Cruz de Tenerife.

EL CRUCERO «EXTREMADURA»

Las naciones hermanas del Plata regalaron el crucero que llevó el nombre del río padre de aquellas tierras y, de la colonia española en Méjico, nos vino el «Extremadura», que se construyó en los astilleros gaditanos de la firma Veá-Murguía. Tenía corte británico, mientras que el «Río de la Plata» conservaba, en toda su pureza, el innegable sello de la construcción naval gala.

El «Extremadura» — al que primero se pensó darle el nombre de «Puerto Rico» — se botó el 29 de abril de 1900 en los citados astilleros de Veá-Murguía y, el 31 de mayo de 1902, se entregó a la Marina. De 2.134 toneladas, 88 metros de eslora por 11 de manga y 4,97 de calado, estaba equipada con dos grupos de alternativas que, con 4.400 H.P. a tiro normal — 6.950 a tiro forzado — le daban 20 nudos de máxima. El nuevo crucero estaba ar-

tillado con ocho piezas de 101 milímetros, sistema Vickers; cuatro Nordenfolt de 57 e igual número de ametralladoras. Estaba protegido por un ligero blindaje y, con 432 toneladas de carbón, la autonomía era de 4.320 millas a marcha económica.

Con proa de espolado incipiente, dos palos de mucha guinda y en caída — a son de las también dos chimeneas — el «Extremadura» fue el primer buque que dispuso de servomotor totalmente construido en España. Igualmente fue, con el yate «Giralda», el primero con estación de radiotelegrafía y, en sus primeros años, paseó el pabellón español por Cowes, Kiel y la base rusa de Kronstadt, en el Báltico.

En 1917, el crucero «Extremadura» fue habilitado como nodriza de la primer flotilla de submarinos, misión que desempeñó hasta que, terminada la Guerra Mundial, de Holanda arribó el «Kanguro», aquel buque especial — de doble casco — especialmente di-

señado y construido para tareas de salvamento y mantenimiento de los sumergibles españoles.

Posteriormente, el «Extremadura» se integró en las Fuerzas Navales del Norte de África e intervino en el desembarco de Alhucemas. Luego, patrullas y misiones de paz — alguna de ellas por las lejanas aguas de Guinea y Fernando Poo — para las cuales aún se adaptaba el gastado casco y máquinas.

Luego, con aquellos magníficos cruceros de la clase «Almirante Cervera» ya en servicio, el «Extremadura» quedó reducido a poco más que un simple cañonero y, dado de baja en los primeros años 30, luego fue desarmado y, posteriormente, se le corrió soplete.

Estos dos buques de guerra, «Río de la Plata» y «Extremadura», mucho significaron para nuestra Armada en aquellos años siguientes al 98, pero más lo fueron en tanto en cuanto eran el tributo de las naciones hijas a la madre.

LA BANDERA QUE CAUSO EL MILAGRO

Ambos cruceros fueron la confirmación de una amistad — mejor: de una hermandad — que nos trajo en momentos críticos, de más allá de los mares, el consuelo de unos pueblos de nuestra raza, nuestro idioma, nuestro común sentir y querer. Y, como decía Rafael González Echegaray, «¡Qué gesto tan bonito y generoso el de aquellos que regalaron barcos a nuestro país!»

Pero otro gesto, espiritual, estuvo a cargo de la Armada argentina que envió a la fragata «Presidente Sarmiento» — en aquel su memorable cruce-

ro de instrucción — a aguas españolas, a una costa aún desgarrada y dolorida, que supo comprender la misión del blanco velero que daba al viento el pabellón amigo que hermanaba el blanco con el azul. Y fue misión aquella de la «Sarmiento» que, por su significación, mucho caló — y hondo — en el sentir y querer de España toda.

Y fue entonces cuando Manuel del Palacio, periodista y poeta de «El Imperial», publicó aquel célebre soneto que, muy fin de siglo, reflejaba claramente el sentir agradecido de una nación: España.

«Bendiga Dios el mar, que entre sus olas,
venciendo tempestades y neblinas,
os trajo de las playas argentinas
a visitar las playas españolas.

Porque no las halléis tristes y solas
y os recuerden catástrofes y ruinas,
cubriremos con flores las espinas
y serán los gemidos barcarolas.

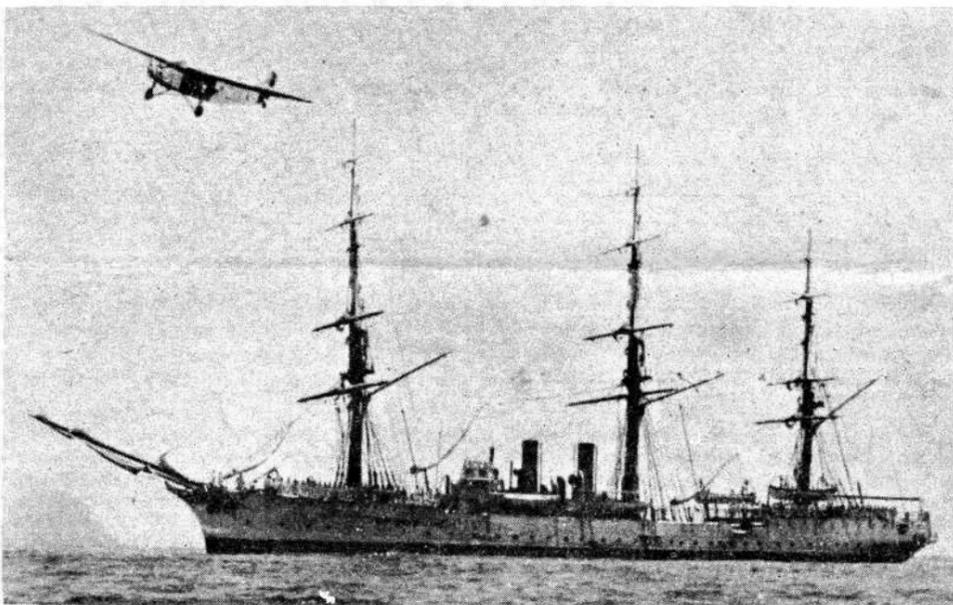
¿Qué madre, aunque postrada y dolorida
no se siente nacer a nueva vida
contemplando a sus hijos satisfechos?

¿Lo estáis de ella vosotros?, pues amadla
y a la vuestra al regresar llevadla
el amor que rebosa nuestros pechos.

Dos fueron los consuelos que desde las tierras del Plata llegaron a España. Y aún no hemos olvidado — no olvidaremos — aquellos gestos que aliviaron el dolor de nuestra España que, atenzada con mano dura como siglos de piedra, abrió de nuevo su sonrisa. Y aquella misma bandera

blanquiazul que causó el milagro, la bandera del San Martín extenso entre los héroes que cantó el poeta, mañana se despide, con restallar alegre, de este Santa Cruz que, marinero, siempre mira a la mar, su mar, y nunca olvida.

Y no hay adiós. Sólo un simple y cordial, fraternal, hasta pronto.



La fragata argentina «Presidente Sarmiento» cuando, en 1935, llegó a Santa Cruz de Tenerife. Sobre ella, un trimotor de líneas Aéreas Postales Españolas. (Reproducción fotográfica, Juan Hernández).

de la tierra final, espumas acumuladas de la luz antártida — a los desiertos mejicanos donde el idioma del agua se perdió y sus claves se olvidaron. Sobre las Pampas planetarias, sobre la sombría paz de los bosques del Amazonas y del Orinoco, corrió el espectro de la tragedia que movilizó a los hijos, nietos y bisnietos de los españoles todos.

Y fue la Argentina fraterna la que, con la colonia española en Méjico, primero acudió en ayuda de la España Madre. Se iniciaron entonces suscripciones que, poco tiempo después, fueron secundadas por el Paraguay y, según iba creciendo la cantidad recaudada, se pensó en donar a España un crucero para su Armada, aquella que tan rudo golpe había sufrido.

Y fue así como, en los astilleros franceses de la firma Forges et Chantiers de la Méditerranée, en La Seyne, nació a la mar el crucero «Río de la Plata» que — diseñado por un ingeniero naval galo y de estirpe tinerfeña — lució con orgullo el nombre del río padre de aquellas hermosas y agradecidas repúblicas hispanas.

El «Río de la Plata» tuvo categoría de crucero protegido de primera clase y, con sus 1.750 toneladas y 76 metros de eslora y 10,80 de manga, estaba artillado con dos piezas de 140 milímetros — sistema Hontoria —; cuatro Krupp de 105, seis Nordenfolt de 57 y cuatro ametralladoras. Completaba su armamento con

donde, por marzo del 900, en entusiasta ceremonia patriótica, se le entregaba la bandera de combate, auténtica obra de arte bordada por damas de aquellos países ribereños del Plata. Con el ceremonial de ordenanza se izaba la enseña roja y gualda ante el entusiasmo de los asistentes y del propio Presidente de la República, que así se asociaba, y con elocuente verbo, al devoto recuerdo hacia la lejana Patria, Madre de comunes tra-

de la regia visita a Canarias — y, en fechas posteriores, figuró integrado en la flota que fue destacada a las aguas del Protectorado.

Cuando en 1921 se creó en España la Aviación Naval, el «Río de la Plata» marchó a Barcelona donde, fondeado ante la base de hidros, durante años sirvió como alojamiento de las fuerzas de marina y, al propio tiempo, de escuela de aprendizaje.

Años más tarde — ya bien



El crucero «Río de la Plata», que las naciones del Plata regalaron a la Marina Española y cuya bandera de combate le fue entregada en Buenos Aires.