

La Compañía Trasatlántica Española en las Guerras Coloniales del 98

José Luis ASÚNSOLO GARCÍA*

Las guerras coloniales del 98, que acabaron con la soberanía española en los archipiélagos del Atlántico y del Pacífico, pusieron de manifiesto ante la opinión pública mundial, y ante la española en particular, la fragilidad del sistema político de la Restauración y la incapacidad de respuesta de la sociedad española ante la crisis.

El mar fue el principal escenario de la confrontación con los EE.UU. y donde se decidió el resultado de esa guerra desigual. En las aguas antillanas y en la bahía de Manila, la derrota de nuestra Armada, con sus buques destrozados y hundidos por las escuadras de los Almirantes Sampson y Dewey, acabó con las últimas esperanzas de poder resolver el conflicto satisfactoriamente para España.

«Hasta el último hombre, hasta la última peseta» fue una frase desafortunada que se atribuye a Cánovas, pero que Sagasta asumió plenamente. Los Gobiernos de la Regencia, incapaces de encontrar una solución diplomática, optaron por recurrir a las armas, decisión errónea que sólo consiguió prolongar una agonía política colonial que acabó finalmente en desastre. El resultado fue que España pasó de ser una potencia mundial a convertirse en una nación de segundo rango con escaso protagonismo en el contexto internacional a partir de entonces.

Para hacer frente a las necesidades de la guerra se tuvo que improvisar un ejército y una marina para que combatieran a miles de millas de distancia. Hubo que sacar recursos y poner en marcha una máquina bélica que, en las postrimerías del siglo XIX, exigía un gran desarrollo industrial del que España carecía.

* Licenciado en Geografía e Historia.

Con todo, el esfuerzo realizado fue enorme. Nunca hasta entonces potencia colonial alguna había organizado cuerpos expedicionarios tan numerosos, ni siquiera la Gran Bretaña. El transporte de tantos soldados, con sus armas y bagajes, sólo fue posible por la existencia de compañías navieras, bien consolidadas, que aportaron sus medios y su experiencia. La más importante de ellas, la que asumiría el apoyo logístico, la aportación de buques a la Armada como cruceros auxiliares y, finalmente la repatriación a la península de decenas de miles de personas, fue la Compañía Trasatlántica que, como consecuencia de ello, tuvo que asumir su «leyenda negra». Las condiciones penosas con que se realizaron los transportes, la ausencia de medios sanitarios adecuados, la falta de espacio en unos buques atestados y llenos de heridos y enfermos, etc..., hizo suponer que los beneficios que había obtenido eran fabulosos. La prensa de izquierda, e incluso de la derecha recalcitrante, como «El Siglo Futuro», publicaron numerosos artículos firmados por políticos y escritores de prestigio en los que se acusaba, en términos muy duros, a la compañía y, en especial a su presidente, el Marqués de Comillas.

¿Fue en realidad don Claudio López y Bru, un testaferro de intereses más poderosos como una segunda edición del Marqués de Salamanca con su negocio de ferrocarriles? ¿Fueron tan grandes los beneficios de la compañía, amasados a costa de sufrimientos de miles y miles de miserables desharrapados, a los que se embarcaban en condiciones infrahumanas?

La polémica sobre estas cuestiones aún continúa, enfocándose el tema según la ideología política de los críticos. No conviene olvidar que el Marqués de Comillas, Grande de España, estaba muy vinculado como es lógico a las esferas que tradicionalmente desempeñaban el poder en España: la Monarquía, el Ejército y en cierto modo la Iglesia, que siempre tuvo con él una especial consideración. La España de últimos del XIX era un hervidero político en el que iban tomando cuerpo las ideas de la Segunda Internacional. El «turnismo» canovista iba a fracasar por no saber dar cabida y protagonismo a las nuevas fuerzas sociales que emergían y que planteaban sus reivindicaciones y protestas, a veces de forma violenta, resquebrajando la utópica paz social con que soñara Cánovas. Al Marqués de Comillas, presidente de la Compañía Trasatlántica, nunca le perdonó el pueblo bajo su papel en la guerra del 98. Directa o indirectamente se le culpaba de todas las injusticias, incluso de la atrocidad de la «redención en metálico». Era un capitalista y por tanto un tiburón más de los que explotaban al pueblo, según pensaban los radicales de izquierda.

La objetividad es siempre difícil y, en todo caso, habría que situar los hechos en su contexto histórico. Es conveniente resaltar que tras una derrota se cargan las tintas negras y se buscan culpables y responsables con minuciosidad.

Pan Montojo, profesor de la Universidad Autónoma de Madrid y descendiente del Almirante derrotado en Cavite, reflexiona en un artículo publicado en el «País» sobre la enorme contradicción que supuso esas guerras coloniales. Al lado de la miseria y de la ruina aparecieron fortunas que se consolidaron gracias a la nueva situación, paradójica, por demás, que siempre ha existido en todas las grandes convulsiones sociales.

También estuvo presente la Compañía en el trasfondo de la «Semana Trágica» de 1909, en Barcelona, cuando el gentío amotinado trató de impedir el embarque de los soldados que salían para África, incidente que dio lugar a disturbios, hasta entonces, sin precedentes. Los buques fletados por el Gobierno pertenecían a la Compañía Trasatlántica, circunstancia que hizo que cierto sector de la opinión siguiera asociando al Marqués de Comillas como uno de los culpables y beneficiarios de las guerras coloniales.

LA GUERRA COLONIAL DEL 98

En el conflicto cubano-filipino, que culminaría en el 98 con la retirada definitiva de España de los últimos restos de su imperio colonial, nunca se cuestionó el enorme esfuerzo que la Compañía Trasatlántica realizó habilitando medios, recursos y organización, muchas veces improvisando buques y tripulaciones, para responder a las exigencias de la guerra.

Era la primera vez que una potencia colonial había hecho un esfuerzo tan enorme y puesto a miles de millas de distancia, en áreas tan dispares del mundo, como el mar de las Antillas y Filipinas, tantos contingentes de tropas expedicionarias así como su impedimenta. Ello fue posible gracias a la aportación de la Trasatlántica, que puso a disposición del Gobierno, no sólo los buques, sino la vasta red de agentes y consignatarios que tenía repartidos en los puntos claves de las grandes rutas marítimas. Esta red no fue sólo decisiva en la organización de los transportes por su eficacia en la compra de carbón, alquiler de muelles etc..., sino que, en ocasiones y de forma paralela, sirvió de red de información a los intereses bélicos de la nación.

La Compañía, ya veterana e la línea del Atlántico y del Pacífico, tenía una experiencia operativa que hubiera sido imposible improvisar y que fue vital para cumplimentar con rapidez las exigencias de la Armada. Utilizó en la campaña 53 barcos propios y 43 fletados a otras navieras, la mayor parte extranjeras.

Transportó en total a las Antillas, 240.823 soldados. La mayoría de los barcos navegó en un año más de 40.000 millas, distancia considerada excesiva por la Lloyd británica.

El récord de distancia navegado lo ostentó el vapor «Antonio López» que

recorrió en 1895, 75.216 millas, el doble de lo considerado como distancia límite.

También se batió el récord de rapidez. El vapor «Covadonga», salió el 7 de septiembre de la Coruña para La Habana y el 3 de octubre estaba ya de regreso y fondeado en Vigo ¹.

Muchas veces hubo que trabajar contra reloj porque las circunstancias apremiaban. Se adquirió el vapor «Rusia», al que se rebautizó como «Santa Bárbara» y a las veinticuatro horas de haber atracado en Cádiz se le había artillado, cambiado su tripulación y abastecido de carbón y víveres, saliendo inmediatamente para Cuba.

La derrota militar hizo que pronto se olvidase un esfuerzo tan formidable que, por otra parte, fue muy admirado en los medios navales internacionales, especialmente por los británicos. Con independencia de los fallos y errores cometidos, sobre todo en el penoso capítulo de la repatriación, la Trasatlántica demostró una agilidad de gestión y de rapidez ejecutiva que nada tenía que envidiar de países más desarrollados en el mundo naval.

Los primeros embarques de contingentes numerosos empezaron en marzo de 1895, con el envío a Cuba de siete batallones. Las salidas de la península se fueron sucediendo con intervalos de cuatro días. Subieron a bordo de los buques un total de 7.000 soldados que embarcaron en Cádiz, Barcelona y Santander.

Para evitar la concentración excesiva de soldados en los puertos, se dispersaron los puntos de embarque por todo el litoral peninsular. Ello facilitó la organización y dio agilidad a las salidas.

Los viajes de ida, si bien se realizaron en condiciones que dejaban mucho que desear, no adolecieron de la penuria de los de repatriación. El capellán de la Compañía Trasatlántica, Juan Albertí, que iba anotando en un diario personal todos los incidentes que se producían en las travesías, narra como en 1895, en el vapor «Colón» durante un viaje Barcelona-La Habana, se celebró la fiesta de la Inmaculada Concepción. Según cuenta «en la proa del buque, en el puente de la serviola, estuvieron tocando música las bandas de los dos batallones y en la Elevación, tocaron bandas y cornetas». Ello da idea de los esfuerzos que se realizaron para mantener alta la moral de los expedicionarios. A partir de esas fechas se fueron sucediendo los embarques por batallones completos.

Las operaciones militares que tuvieron lugar en Cuba, a partir del 95, atravesaron fases distintas que correspondieron a los mandatos de los Capitanes Generales Martínez Campos, Weyler y Blanco. Todos éstos se plantearon estrategias distintas, pero coincidieron en la petición constante de refuerzos.

¹ Vicente RICO, p. 83.

El 4 de abril de 1895, se embarcó en Cádiz el General Martínez Campos en su Estado Mayor y 14.000 soldados. Ejerció el mando como Capitán General de Cuba hasta el 20 de enero de 1896, fecha en la que pidió a Cánovas ser relevado por Weyler a quien consideraba el único General capaz de acabar militarmente con el conflicto. Weyler asumió la Capitanía General y durante su mandato, la Trasatlántica organizó seis grandes expediciones que transportaron 75.000 soldados.

El envío de tantos hombres excedía, dado el plazo exigido para su embarque, a los recursos propios de la Compañía, por lo que ésta adquirió o fletó en poco tiempo 15 buques, entre ellos, los vapores «San Fernando» y «Santa Bárbara». El tonelaje adquirido supuso 32.000 toneladas con un coste de 10.000.000 de pesetas. Este desembolso se realizó sin contrapartidas a corto plazo del Gobierno, que en aquellas fechas ya debía a la Trasatlántica 12.500.000 pesetas². Sólo una empresa como la Trasatlántica, respaldadas por un fuerte capital, y con reservas y capacidad de crédito suficiente, podía soportar semejante esfuerzo económico.

La etapa de gobierno del general Weyler comenzó el 1 de enero de 1896. Embarcó ese año en el vapor «Alfonso XIII» llegando a La Habana el 10 de febrero³. Pocos días más tarde, el 12, 13 y 17 de febrero salieron 11 buques de la Península transportando 11.000 soldados. Desde el 12 de marzo hasta mediados de agosto, se realizaron 16 viajes con 14.000 hombres más.

Aunque Weyler no era partidario de aumentar en gran número los efectivos militares de la isla, ya que por entonces la infraestructura sanitaria en camas y hospitales eran insuficientes para atender a tantos enfermos, solicitó un refuerzo de 35.000 soldados que desde el 22 de agosto al 29 de septiembre serán embarcados y transportados en 21 buques que zarparon de los puertos de Barcelona, Valencia, Cartagena, Málaga, Cádiz, Vigo, La Coruña y Santander.

La Compañía no sólo se ocupó del transporte de los contingentes militares y de la repatriación de los soldados relevados. Contribuyó también con varios buques a las necesidades de la Armada. Esos barcos eran necesarios para proteger las líneas de comunicación y como apoyo a los buques de guerra en las misiones que se le encomendara. La elección de esos buques, que serán equipados y habilitados como cruceros auxiliares, la realizó la Armada de una lista que presentó la Compañía⁴.

Aunque sin protección y con las superestructuras propias de los barcos

² Vicente RICO, p. 87.

³ Gabriel CARDONA, *Weyler, nuestro hombre en La Habana*, Planeta, Barcelona, 1997, p. 15.

⁴ Elena HERNÁNDEZ SANDOICA, «Barcos para el desastre», *El País*.

mercantes, que hizo difícil su artillado, su gran autonomía y velocidad los hacía ideales para las misiones de apoyo.

Se armaron y equiparon para estas funciones los buques «Reina María Cristina» y «Alfonso XIII», comprándose a la Gran Bretaña cuatro barcos más, a los que se cambió su nombre original por los de «Alicante», «Covadonga», «Nuestra Señora del Pilar», «Don Alvaro de Bazán» y «Ciudad de Cádiz». Hubo capitanes, como el legendario Dechamps, quien al mando del «Montserrat» burló en varias ocasiones el férreo bloqueo americano del puerto de La Habana admirando a sus propios enemigos que reconocieron en él a un experto marino.

Pese a tener ocupado la mayor parte de su material flotante por las peticiones del Gobierno, la Compañía trataba de rentabilizar los buques aprovechando la demanda de transporte que surgía desde puertos americanos. Así el vapor «Nuestra Señora de Guadalupe» alquilado a la naviera británica «White Star» —y que antes tenía el nombre de «Cufic»— en un viaje de regreso desde La Habana, hizo escala en Nueva Orleans en donde permaneció un mes mientras se cargaba el barco de algodón. De ese puerto se dirige a Liverpool en donde es devuelto a su compañía de origen al terminar el contrato de fletamento.

LA CAMPAÑA DE FILIPINAS

El cariz que fue tomando el movimiento insurreccional filipino, sobre todo desde agosto de 1896, obligó el Gobierno a organizar una primera fuerza expedicionaria compuesta por 5.500 soldados que embarcó en los vapores «Cataluña», con salida el 3 de septiembre; «Montserrat» el día 8; «Antonio López» el día 13 y el «Isla de Luzón» el día 18.

El primer embarque se produjo a las setenta y dos horas de haberse recibido la orden. A estas expediciones sucedieron otras hasta completar la cifra de 39.000 soldados con su impedimenta, armamento y demás material⁵.

El número de plazas previsto para su envío a Filipinas era de 20.653.

Pero es difícil precisar con exactitud cuántos soldados fueron embarcados hacia el Archipiélago. Los autores que trataron el tema difieren unos de otros. Así Alicia Castellanos da la cifra de 23.363⁶ frente a los 39.000 que contabilizaba Vicente Rico. La improvisación y precipitación de los embarques hizo que se pusieran de manifiesto graves carencias en la impedimenta.

⁵ Vicente Rico, p. 87.

⁶ «Filipinas de la Insurrección a la intervención de EE.UU.», Madrid, SILEX D. L., 1997, p. 174.

El equipo de vestuario se especificó en la Real Orden Circular del 13 de septiembre de 1845 para todos los reclutas que partieron a Ultramar. Por desgracia en muchas ocasiones no fue posible dotarles del equipo reglamentario, y el que se les entregó no era el adecuado o estaba incompleto.

Desde Barcelona a Manila había que recorrer 8.000 millas. Se tardaba entre 28 y 30 días y durante esa larguísima travesía había que navegar por unas zonas climatológicas muy diferentes. Las condiciones en las que viajaban los soldados eran muy duras por falta de espacio y de ventilación adecuada. Los soldados sin graduación no podían bajar a tierra en ninguna de las escalas, por lo que no es difícil imaginar en qué condiciones físicas llegaron a Manila.

El canal de Suez, bajo protectorado británico, era la primera escala. Se había inaugurado en noviembre de 1869, pero había sufrido ya numerosas reformas en 1898. Si al principio la travesía de unos 162 kilómetros se hacía en cuarenta y nueve horas, en el 98 gracias a los trabajos de dragado y afianzamiento de las orillas, así como a la organización de los prácticos británicos, se había reducido a poco más de veinte horas, el tiempo que se empleaba en cruzarlo.

La gigantesca obra, tan vital para el comercio mundial, y para los intereses británicos en particular, costó 420.000.000 de francos y obligó a un movimiento de tierra de 75.000.000 de metros cúbicos⁷. Los pesados y costosos viajes por el Cabo de Buena Esperanza se sustituyeron por esa vía más corta y rápida, que ahorraba miles de millas y que acercaba de una manera más directa el archipiélago filipino a la metrópoli.

Las dos entradas del Canal, Port-Saïd en el Mediterráneo y Suez en el mar Rojo, eran ya en la época centros de aglomeración de buques de todas las nacionalidades, que esperaban su turno de paso. Todavía abundaban los veleros de carga que, mezclados con los barcos de vapor, los «steamers», ofrecían el espectáculo de dos épocas de la historia de la navegación que todavía coincidían.

Cuando fue inaugurado el Canal calaba ocho metros. Las autoridades que controlaban el tráfico sólo permitían su uso a buques de un determinado tonelaje por temor a que una varada bloqueara la navegación en un paso tan estrecho.

Se hicieron varios dragados y e 98 se habían logrado ya los nueve metros de cota sumergida.

Aun cuando existían razones técnicas que obligaban a una inspección minuciosa del calado de los buques, en ocasiones existieron motivos políticos para obstaculizar el paso, como en el caso del acorazado «Pelayo», que enar-

⁷ *Enciclopedia general del Mar*, Garriga, tomo II.

bolaba la insignia del Almirante Cámara. Este buque calaba 7,50 metros a plena carga. Los responsables del Canal después de varias demoras no le permitieron carbonear en Port-Saïd; tuvo que hacerlo en Suez para pasar por el Canal con las carboneras casi vacías⁸.

Existían dos puntos de carboneo: uno en el Mediterráneo, Port Saïd, y otro en Suez, en el Mar Rojo. Los lagos Amargos, de 40 kilómetros de longitud, situados en el interior del canal, permitían organizar los convoyes de ida y vuelta dirigidos por prácticos británicos.

A últimos del siglo XIX, y bien entrado el siglo XX, el carbón implicaba una servidumbre muy pesada para los barcos. Las ventajas de la navegación a vapor permitían prescindir de los vientos como fuerza impulsora y mantener velocidades constantes y regularidad en los horarios, pero implicaba la necesidad de carbonear con mucha frecuencia. El enorme consumo de carbón para lograr mantener las calderas con presión suficiente, obligaba a destinar parte del espacio útil a almacenar este combustible.

La preocupación de las navieras que servían las grandes líneas, era establecer y contratar el aprovisionamiento de carbón en las escalas adecuadas, mantener representantes que informasen sobre la existencia de «stocks» suficientes, adecuar las rutas por los trayectos que resultasen más económicos y procurar que el carbón contratado fuese de la calidad suficiente. El carbón más codiciado era el «Cardiff» y en general las hullas que tenían una composición de 90 por 100 de carbono. En cambio, los lignitos de poco poder calorífico dejaban unas escorias en las parrillas del 30 por 100 de su volumen. Esto era la pesadilla de los maquinistas. La bajada de presión en las calderas por uso de carbón de baja calidad, podía significar que el buque se quedara sin gobierno en pleno temporal y que naufragase. La limpieza constante de los hogares de las calderas era un trabajo añadido al enorme esfuerzo físico del constante apaleo del carbón, para que el buque mantuviera su velocidad.

Otro inconveniente relativo al carbón era la posibilidad de su combustión espontánea. Era frecuente detectar un incendio en las carboneras por lo que había que mantenerlas bajo vigilancia constante⁹.

Los capitanes de la Compañía Trasatlántica procuraban siempre embarcar carbón «Cardiff» por si fuera necesario enfrentarse a los temibles tifones del Mar de China.

⁸ Este buque formaba parte de la escuadra de socorro que se dirigía a Filipinas. No continuó viaje al conocerse por cable la derrota de Cervera en Santiago de Cuba. El Gobierno decidió que debía regresar a la península que consideraba amenazada por los americanos.

⁹ El capellán Juan Albertí narra cómo en un viaje de regreso de Filipinas en el vapor «Isla de Luzón» (marzo de 1985) con destino a Vigo, se desencadenó un incendio en los paños del carbón que dio muchos problemas.

Durante la travesía del Canal los fogoneros europeos eran relevados por egipcios. El calor de las máquinas, añadido a las altas temperaturas, hacían insoportable la permanencia al lado de las calderas a quien no estuviera acostumbrado a ello. Era frecuente tener que sacar a cubierta a maquinistas desvanecidos. Además, el carbón que se apaleaba era el que se denominaba de «uso naval» compuesto por trozos grandes, para que no se cayesen antes de ser consumidos en el interior de las parrillas. Ello implicaba que su acarreo y manipulación exigía un considerable esfuerzo físico. No todo eran ventajas en la sustitución de los complicados aparejos veleros por la máquina de vapor.

Otra escala era Adén. Los Británicos consideraban ese puerto de gran valor estratégico para la ruta de la India y lo tenían fortificado. A 90 millas de Bad El Mandeb, prácticamente a la salida del Mar Rojo, esta escala era imprescindible para los buques que se internaban en las aguas del Océano Índico o que pretendiesen llegar a Suez. El Almirantazgo mantenía gran parte del carbón allí almacenado para uso exclusivo de la Royal Navy. El destinado a usos civiles era renovado constantemente para abastecer a los, cada vez más numerosos barcos, que navegaban por esas aguas¹⁰.

Colombo era otra escala obligada, también bajo dominio británico. Los soldados expedicionarios tenían que contentarse con ver el puerto y la ciudad desde las atestadas cubiertas. No se les permitía bajar a tierra. Sólo los oficiales y clases de tropa podían dejar el barco por unas horas. Esta medida que, en principio parecía impuesta para evitar posibles deserciones, era en realidad dictada por las autoridades del país en el que se hacía la escala, que no querían ver contingentes tan numerosos de soldados uniformados extranjeros en sus calles.

Antes de llegar a Manila, otra escala forzosa era Singapur, puerto en el que ondeaba la bandera británica desde 1819, año en que Sir Stanford Raffles fundara un establecimiento en aquel lugar. En aquella época todavía no estaba fortificada al quedar fuera de la ruta de la India¹¹.

Singapur en el 98 era cabeza de estación de cable submarino y desde allí los capitanes de la Trasatlántica confirmaban a la Capitanía General de Manila el día de llegada. En esta estación, años antes, se recibió el fatídico telegrama en el que el Capitán General Polavieja ordenaba el regreso de Rizal, que había embarcado rumbo a España quien otra vez en Filipinas fue procesado y ejecutado.

Las últimas singladuras del trayecto entre Singapur y Manila, duraban nueve días. Con frecuencia los barcos en ciertas épocas del año se veían obli-

¹⁰ José SÁIZ RAMÍREZ, *Imperios Coloniales*, Editora Nacional, Madrid, 1942.

¹¹ En 1923 se convertiría en una poderosa base naval que sin embargo sucumbió ante los japoneses en la Segunda Guerra Mundial. *Imperios Coloniales*.

gados a correr fuertes temporales con mar gruesa, cuando no un tifón, fenómeno atmosférico común en las aguas del Mar de China.

Los soldados al pisar tierra, por primera vez desde hacía un mes, eran concentrados en acuartelamientos en donde se les suministraba el resto del equipo y se les entregaba los fusiles «Mauser» de reciente adquisición, que venían almacenados en los propios buques.

Después de una somera instrucción y de un corto período de aclimatación, eran destinados a diferentes unidades de acuerdo al plan establecido por el Estado Mayor del Ejército de Filipinas. La movilidad de los oficiales era extraordinaria pasando de unos destinos a otros con frecuencia. Las tropas peninsulares, en muchos casos completaban los batallones y regimientos, ya existentes, para tapar los huecos producidos por las numerosísimas deserciones de los soldados nativos.

La Compañía Transatlántica también aportó buques y tripulaciones a las órdenes de la Armada, en la campaña de Filipinas. A primeros de junio debía dirigirse al Archipiélago la llamada «escuadra de reserva» al mando del Almirante Cámara. La componían los buques «Pelayo» y «Carlos V» y los cruceros auxiliares «Patriota» y «Rápido», antiguos trasatlánticos comprados en Alemania. A estos buques se les unió el «Buenos Aires» de la Transatlántica, también armado como crucero auxiliar¹². Parte de su dotación tuvo que completar las del «Patriota» y «Rápido», que venían faltos de tripulantes¹³.

En algunas ocasiones, los buques de la Compañía dedicados al transporte de tropas se vieron obligados a intervenir en acciones de guerra. Uno de los casos más significativos fue el del vapor «Alicante». El 27 de febrero de 1897, cuando se encontraba atracado en el muelle de Manila, se produjo un motín de soldados tagalos en el apostadero. Los sublevados atacaron la Capitanía del puerto, cercando a los soldados españoles. El Capitán del «Alicante», testigo del hecho, no lo pensó dos veces, desarmó a los carabineros tagalos que se encontraban a bordo en misión de resguardo y se dirigió con un grupo de marineros de su tripulación, a los que armó, hacia la Capitanía. Colaboró en la defensa del edificio hasta que se resolvió la situación.

LA REPATRIACIÓN

Uno de los capítulos más penosos de la guerra fue sin duda la repatriación de los vencidos de Cuba y Filipinas.

¹² Armado con dos cañones de 15 centímetros, dos de 12, dos de 57 milímetros y dos ametralladores.

¹³ Cámara se quejó de los marinos del «Buenos Aires» a causa de su poco espíritu militar. Agustín RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, *La guerra del 98*, p. 143.

El 13 de agosto de 1898 se firmó en Washington el alto el fuego. A los americanos les urgía que desapareciese la presencia española en los archipiélagos en donde decenas de miles de soldados, todavía armados, estaban acuartelados a la espera de lo que se decidieran sobre su suerte.

El artículo 4.º del protocolo de cese de las hostilidades instaba a España «a evacuar rápidamente las islas». El gobierno americano puso una fecha límite: el primero de diciembre de 1898.

En Cuba se preparó la evacuación de 236.000 soldados. Para ello la Trasatlántica movilizó 51 buques, de ellos 23 extranjeros. La repatriación tuvo que hacerse de forma precipitada, sin tiempo para organizar los cuadros sanitarios suficientes para atender a los enfermos.

Se calcula que durante las travesías a España fueron arrojados al mar más de 4.000 fallecidos.

La mayor parte de los soldados se embarcó en condiciones de verdadera miseria. Casi todos estaban enfermos; la fiebre amarilla, el paludismo, el beriberi en el caso de Filipinas, y otras dolencias de todo tipo afectaban a más del 80 por 100 de los embarcados. A la dureza de la travesía había que añadir después, a la llegada a los puertos de destino, las obligadas cuarentenas que eran ordenadas, no tanto por razones sanitarias, como por temor a que se produjesen desórdenes en los muelles.

La firma de la capitulación de Santiago de Cuba, acordada directamente entre el mando español y americano, establecía en una de las cláusulas que los EE.UU. se obligaban a trasladar a España, a su costa, al contingente de soldados españoles que se encontraban en la zona. Para ello se abrió un concurso que fue adjudicado a la Trasatlántica, naviera que se comprometió a realizar el transporte al precio de 100 pesetas por individuo. La cantidad estipulada era más que suficiente para asegurar un viaje digno¹⁴.

El número de soldados acampados en los alrededores de Santiago, en espera de la evacuación, rondaba los 30.000. Desgraciadamente las condiciones acordadas no se cumplieron porque los mandos americanos que, en principio, eran favorables a facilitar un embarque sin urgencias, recibieron orden de acelerar la repatriación.

Se produjo una confusión de órdenes y contraórdenes teniendo que hacerse los embarques de forma precipitada, sin tener en cuenta el poco espacio disponible. Muchos buques se hicieron a la mar sin personal sanitario a bordo, protestando los capitanes por verse obligados a realizar las travesías en esas condiciones.

¹⁴ Años más tarde, en 1919, el precio del pasaje del emigrante a la Habana desde España, apenas superaba las 75 pesetas. Fernando José ECHEGOYEN, *El misterio de Valvanera*, Ed. Aguilar, p. 25.

El caso del buque «Chiberón» fue patético. Se obligó a embarcar de golpe a todos los enfermos y heridos que se encontraban en los hospitales de Santiago. Al moverlos de sus literas fallecieron varios y al embarcarlos, cuando eran subidas las camillas, murieron siete más.

En otros buques se repitieron escenas parecidas que no hicieron más que incrementar el horror en que estaban sumidos los derrotados.

Las autoridades españolas de la isla parecían no darse cuenta de la realidad. Empeñadas en justificar ante el Gobierno su eficacia y celo, dirigieron telegramas al Ministerio de la Guerra, como el que hace mención a la visita que realiza el General norteamericano Schafer al buque «Alicante», en el puerto de Santiago de Cuba, antes de que embarcara el primer contingente de enfermos y que decía textualmente:

«El General Schafer hace grandísimos elogios al Capitán Genis de la admirable disposición en la que se encontraba el buque, causándole extrañeza de que tuviéramos un vapor de tan buena disposición para la conducción de enfermos»¹⁵.

Otro telegrama dirigido por el mismo conducto da idea el desconocimiento de la situación que tenía el propio Capitán General Blanco, remitente del mismo.

«Esta tarde ha salido con 500 enfermos para Cádiz, en el vapor hospital «Alicante», con tal inteligencia y esmero preparado que dudo que puedan ir soldados algunos de ningún ejército mejor atendidos y cuidados.»

Este barco tan modélico es el primero que llega con enfermos repatriados. Durante la travesía fallecen 60 soldados.

El barco que bate el récord de muertos a bordo es el «Isla de Panay» que tiene que lanzar por la borda 120 cadáveres.

A las masas de soldados repatriados hubo que añadir grupos numerosos de civiles deseosos de abandonar las islas. Eso hizo aumentar la confusión por el poco espacio disponible en los buques.

Según Pan Montojo, las condiciones de repatriación de Filipinas fueron todavía peores que las de las Antillas, pese a que el número de personas evacuadas fue sensiblemente menor¹⁶. Las causas de estas dificultades se debió a que España no renunció hasta el último momento a la soberanía del Archipiélago. No adoptó medidas de evacuación hasta diciembre, una vez firmado el

¹⁵ Vicente RICO, p. 100.

¹⁶ «La repatriación», *Memorias del 98*.

Tratado de París. Por otra parte, había soldados españoles prisioneros de los tagalos cuya liberación se hizo difícil a causa de las hostilidades entre éstos y los americanos. La población española en las islas no estaba tan arraigada como en Cuba y Puerto Rico ya que apenas había mestizaje, por ello casi la totalidad de los peninsulares civiles solicitaron la evacuación.

También señala Pan Montojo, la dificultad añadida de solucionar el problema que originaban las grandes propiedades de las órdenes religiosas que, como era lógico, se resistían a abandonar. Un acuerdo USA-Vaticano estableció un sistema de indemnizaciones.

El Tratado de París entre EE.UU. y España firmado el 10 de diciembre de 1898, establecía en relación a la repatriación de las islas Filipinas:

Art. V: «Los EE.UU., al ser firmado el presente tratado, transportará a España, a su costa, los soldados españoles que hicieron prisioneros de guerra las fuerzas americanas al ser capturada Manila. Las armas de estos soldados les serán devueltas.

»El término dentro del cual será completada la evaluación de las islas Filipinas y de Guam, será fijado por ambos gobiernos.»

Manuel Sastrón da las siguientes cifras de repatriados militares de Filipinas:

| | |
|--|------------------------|
| Generales, Jefes, Oficiales y Civiles..... | 3.876 |
| Familias..... | 3.044 |
| Clases e individuos de tropas..... | 22.498 ¹⁷ . |

Después de la guerra llegó la hora de las recriminaciones y la búsqueda de responsabilidades a las que la Compañía Trasatlántica no era ajena.

Se acusó al Marqués de Comillas de pensar sólo en sus beneficios, en lugar de haber puesto los medios para humanizar las condiciones de transporte de aquellas masas de soldados hambrientos y enfermos. La prensa de izquierda le tachó de usurero, hipócrita y despiadado.

Elena Hernández Sandoica transcribe en su artículo «Barcos para el desastre» algunas acusaciones de extrema dureza: «Ese amasijo de vidas desgraciadas tenía un responsable: el afán usurero de un monárquico Patricio Comillas, que acabó confundiendo el patriotismo con el monopolio.»

El periódico «El Socialista», órgano del Partido Socialista, que en aquellas fechas se publicaba semanalmente, publicó un artículo titulado: «Asesinos» en el que acusaba directamente al Gobierno pero también a la Compañía Tra-

¹⁷ Manuel SASTRÓN, *Guerra Hispano-Americana en el Archipiélago*, Imprenta Minuesa de los Ríos, Madrid, 1991, p. 563.

satlántica. Decía: «y el mismo calificativo debe aplicarse a la Compañía Transatlántica, que, por defender la oportunidad de amasar cuantiosos beneficios, admite la carga de centenares y centenares de agonizantes...»

Personalidades como Pi i Margall o escritores como Blasco Ibáñez, manifestaron en tribunas y en periódicos su indignación por la situación. Estas protestas comenzaron, ya en el 96, a la llegada de los primeros buques abarrotados de enfermos. Con el título estremecedor de «Carne para tiburones», Blasco Ibáñez publicó un artículo en el diario «Pueblo» en el que describió las terribles condiciones de los soldados que él visitó en el vapor «San Agustín», cuando el buque estaba en cuarentena: «Falta de agua, de luz, montones mugrientos de harapos, soldados sucios, indiferentes, con fiebre, un cadáver en la litera...»

El dibujante anarquista J. L. Pellicer cargó las tintas presentando dibujos macabros sobre las repatriaciones.

La injusticia del sistema de reclutamiento, las penalidades de la guerra que tuvieron que soportar las clases menos favorecidas de la sociedad y la forma en que se llevó a cabo la salida de los archipiélagos, dejó en el pueblo bajo un fondo de resentimiento que ya no desaparecería. Años después de la guerra continuaba encendido el rencor de los desheredados. Acabó estallando en Barcelona en 1909, cuando la multitud se amotinó tratando de impedir el embarque de soldados en buques que precisamente enarbolaban el pabellón azul de la Transatlántica.

La Compañía insistió siempre que fue ajena a circunstancias tan lamentables. Fallaron todos sus cálculos, pese a su buena disposición, ya que fueron las autoridades militares las que impusieron los plazos de embarque, forzando siempre la capacidad de los buques. Los incidentes penosos del «Montserrat» y del «Chiberón», que recibieron una avalancha de enfermos, fue un caso claro de exigencia militar. Los capitanes de los barcos no pudieron oponerse, aunque manifestaron su protesta ante las autoridades notificándolo a la Compañía.

Los defensores del Marqués de Comillas dicen que desde el principio se planificó por la dirección de la Compañía una repatriación digna. Prueba de ello es el telegrama dirigido a sus inspectores y agentes, días antes de que se exigieran unos plazos de evacuación tan perentorios.

«Aquí ninguna urgencia llegada de buques. Al contrario, desean escalonados para su mejor recibo en Lazareto. Por consiguiente, si los Americanos no les apremian, procuren salida bien habilitados, evitando privaciones pobres soldados. Si aguada insuficiente, procuran completarla en Bermudas, San Miguel o Azores, avisando para prevenir»¹⁸.

¹⁸ Vicente RICO, p. 100.

La Compañía, ante las quejas recibidas por el trato deficiente que recibían los embarcados, por la escasez de medios sanitarios, dedicó 1.600.000 pesetas para mejorar la situación. Además, exigió en los buques extranjeros fletados, la presencia de un comisionado, que debía ser capitán o sobrecargo de la Trasatlántica, 1 médico, 1 capellán, 8 enfermeros, de 20 a 50 camareros y 3 hermanas de la Caridad.

El Gobierno también se comprometió a embarcar por su cuenta en los buques españoles: 2 médicos jefes, 5 médicos, 30 enfermeros y 8 Sargentos de sanidad. Este compromiso, obvio es decirlo, sólo se cumplió en contadas ocasiones¹⁹.

El Marqués de Comillas impuso además la presencia en los buques españoles de dos Hermanas de la Caridad por cuenta de la Compañía, a lo que no estaba obligado por contrato con el Gobierno.

Con respecto a las supuestas ganancias, la Trasatlántica presentó unos balances en los que no se reflejaba en modo alguno que fueran tan «fabulosas». Demostró, al contrario, que había sufrido un quebranto de 15 pesetas por milla, cantidad calculada por la falta de aprovechamiento comercial del tonelaje de carga de los buques, que estimó en 4.839.700 pesetas.

La campaña del 98 representó las siguientes cifras para la Compañía²⁰:

| | |
|---|-----------|
| — Traslado de personas ida y vuelta (desde marzo 1895 a marzo 1899) | 418.521 |
| — Tripulaciones civiles..... | 3.840 |
| — Millas recorridas | 2.347.000 |
| — Carbón consumido (toneladas)..... | 248.000 |
| — Expediciones | |
| Cuba..... | 194 |
| Puerto Rico | 2 |
| Filipinas | 41 |

Acabada la guerra, todavía la Compañía Trasatlántica sería protagonista de un acto cargado de simbolismo.

El vapor «Montserrat» fondeado en La Habana recibió los restos de don Fernando Villaamil, marino español muerto heroicamente en el combate naval de Santiago de Cuba el 3 de julio de 1898. La colonia española le tributó un homenaje de admiración y respeto al que se sumaron los americanos residentes en la isla. Se tiraron numerosas coronas de flores al mar y, al salir el buque, los

¹⁹ Carlos LLORCA BAUS, *La C.T. en las campañas de Ultramar*, Ministerio de Defensa, p. 1.155.

²⁰ Vicente RICO, p. 102.

cañones de la fortaleza del Morro le rindieron honores de Comodoro. Así se pasaba la última página del «desastre» cuyas secuelas, sin embargo, iban a marcar profundamente los primeros años del nuevo siglo que comenzaba.

BIBLIOGRAFÍA

- RICO, V.: *La Compañía Trasatlántica, Cien años de vida en el mar*, Ed. Vicente Rico.
ALBERTÍ, J.: *Para la historia de la Compañía Trasatlántica*, Ed. Alfa, Palma de Mallorca, 1964.
RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.: *La guerra del 98*, Ed. Agualarga, Madrid, 1997.
CASTELLANOS, A.: *Filipinas, de la insurrección a la intervención de EE.UU.*, Ed. SILEX, Madrid, 1997.
— *Enciclopedia General del Mar*, Ed. Garriga, Barcelona, 1987.
SÁINZ RAMÍREZ, J.: *Imperios Coloniales*, Editora Nacional, Madrid, 1942.
EHEGOYEN, F. J.: *El misterio de Valvanera*, Ed. Agualarga.
FIGUERO, J. y SANTA CECILIA, C.: *La España del desastre*, Ed. Plaza-Janés, Barcelona, 1997.
SASTRÓN, M.: *Guerra Hispano-Americana en el Archipiélago*, Imprenta Minuesa de los Ríos, Madrid, 1901.
LLORCA BAUS, C.: *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*, Ed. Ministerio de Defensa.
CARDONA, G. y LOSADA, J. C.: *Weyler, nuestro hombre en La Habana*, Ed. Planeta, Barcelona, 1997.

ARTÍCULOS

- El País*: «Memorias del 98».
HERNÁNDEZ SANDOICA, E.: *Barcos para el desastre*.
PAN MONTOJO: *La repatriación*.