

DIARIO DE UN GUARDIA MARINA EN EL MAR DE LA CHINA

José M.º BLANCO NÚÑEZ



Santos BLANCO NÚÑEZ



18 de mayo de 1894



L día de la fecha desembarco del crucero *Alfonso XII*, tan bonito y nuevo como obsoleto, pues nació viejo o envejeció en la grada, que es lo mismo, y embarco en el flamante vapor correo *Isla de Panay* con destino a Manila, donde me ha destinado una Real Orden del pasado 18 de abril. Por fin veo cumplido mi anhelo de marcharme a la Perla de Oriente; allí está mi padre de comandante general del arsenal de Cavite y 2.º jefe del apostadero y escuadra de Filipinas. También estuvo mi hermano Pepe, que hace tiempo salió alférez de navío, y que me escribió diciendo que la vida en Manila es maravillosa: en su cuadra mantenía tres caballos que engancha a un magnífico coche. Ahora se encuentra dando la vuelta al mundo a bordo de la *Nautilus*, que pronto rendirá viaje en Ferrol. María, mi simpatiquísima hermana, está ennoviada y seguramente se casará allí.

Del 19 al 26 de mayo de 1894

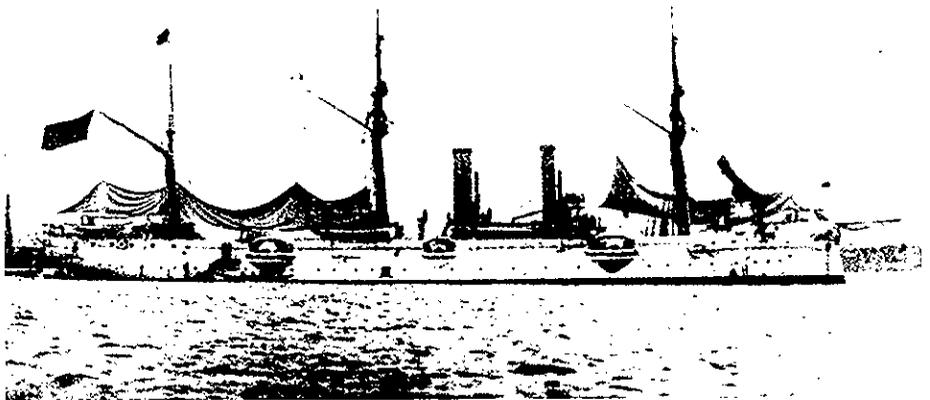
El 19 entramos en Cartagena y salimos por la tarde para Valencia, con lo cual no pudimos salir a tierra, y tampoco en la capital levantina pudimos coger el tranvía de mulas y acercarnos a verla, pues en la misma tarde del 20, en que entramos, salimos para Barcelona. En esta última permanecemos del 21 hasta el 26 y aquí sí que tuve tiempo de ver la preciosa ciudad, de comprar algunas cosas en los magníficos almacenes El Globo, pero no pude subir a Montserrat, como hizo papá cuando vino aquí mandando el *Castilla*, porque no conseguimos caballerías adecuadas, con lo cual no pude apreciar el maravilloso paisaje que él tan bien nos describió en su carta.

Día 31 de mayo de 1894

Con un calor insoportable, entramos de anohecida en Port Said, y de mañana salimos para Suez. Ha habido que establecer guardias de fogoneros de diez minutos, pues es imposible resistir más tiempo en calderas, bajan a ellas con un braguero atado a una tira para poder izarlos rápido a cubierta si se desmayan. Me ha sorprendido ver a los maquinistas engrasando el eje, montados a «caballito» del mismo y con la máquina en marcha, pues las revoluciones por minuto son tan escasas que no hay peligro alguno en hacerlo así.

El día 2 continuamos para Aden, donde llegamos el 6 al terrorífico medio día. El calor quita las ganas de salir a tierra, de cualquier forma lo hicimos y pudimos contemplar los magníficos cuarteles ingleses y sus impecables tropas coloniales. Al finalizar el día zarpamos para Colombo, me acuerdo mucho de lo que me contó papá cuando hizo este mismo viaje mandando la corbeta *María de Molina* que, con ocasión del conflicto con los alemanes de 1885 por la cuestión de las Carolinas, lo mandaron con tan vetusto barco a «reforzar» la escuadra de Filipinas.

En Colombo solamente permanecemos la noche del día 13 al 14 de junio, salimos de allí para los estrechos de Malaca y llegamos a Singapore el 19 por la mañana; nada más comer salimos para Manila donde llegamos el 24, y el 25 por la mañana embarqué en el crucero *Reina Cristina*.



Crucero Reina Cristina.

Encontré a todos muy bien; mi padre quiere quedarse más tiempo aquí, pero calcula que será muy difícil pues el año que viene cumple su tiempo y lo mandarán a España. Espera, por lo menos, que no tenga que regresar en el periodo de la monzón contraria, pues es peligroso.

Me he enterado de que aquí los guardias marinas «no paran», pues el comandante general los tiene siempre en los barcos que salen de comisión.

Día 27 de julio de 1894

Salimos de Manila para Singapore, donde vamos para varar en un dique seco del arsenal inglés y limpiar fondos, que falta le hace a este gemelo «blanco» del *Alfonso XII*. El *Cristina*, además de sus máquinas, cuenta con un aparejo de goleta de tres palos donde podemos desplegar casi 1.000 metros cuadrados de velamen. Llegamos el 3 de agosto y varamos el 4 en dique.

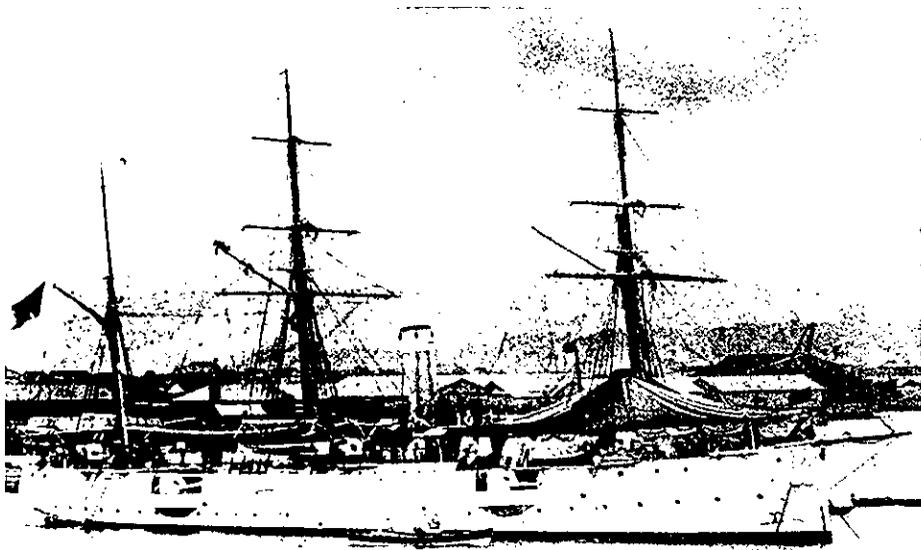
Del 4 al 24 de agosto de 1894

Ciudad simpática, acogedora, limpia y bien urbanizada, esta estación naval inglesa de Singapore. El almirante del arsenal nos ha ofrecido un *party* y hemos conocido a las hijas de los oficiales ingleses destinados aquí, que son muy monas. El jefe de la policía inglesa nos enseñó la «comisaría» donde todavía se emplean los «suplicios chinos» con los ídem; es verdaderamente impresionante ver la bota malaya o los hombres con un barril por traje.

Día 30 de septiembre de 1894

En Cavite de nuevo, recibo orden de transbordar al *Castilla*, el que mandó papá, aunque él lo mandó en la Península cuando estaba incorporado en la escuadra de instrucción del mando del general (ahora decimos almirante) Carranza. En ese barco le tocó vivir la Exposición Universal de Barcelona de 1888, los sucesos de Tánger de ese mismo año, cuando tuvo que ordenar la formación del cuadro con la compañía de desembarco para la ejecución de un moro, y la famosa peregrinación de moros convertidos al catolicismo por los franciscanos del convento de Tánger que, al frente del mismísimo padre Lerchundi, con el que hizo tanta amistad (1), fueron a Roma a postrarse ante el Papa en vez de hacerlo a la Meca como lo hubiesen hecho de no ser bautizados.

(1) La estatua del padre Lerchundi se encuentra en Chipiona frente al convento de la virgen de Regla de la V. O. T. franciscana.



Crucero Antonio de Ulloa.

Con cierto retraso, por un periódico inglés, nos enteramos de la destrucción de la escuadra china, ejecutada por la japonesa en la desembocadura del Yalú el 17 de septiembre.

Día 10 de octubre de 1894

Embarco este día en el crucero de 2.^a *Don Antonio de Ulloa*. Crucero, crucero... esto es más bien un cañonero, de 1.160 toneladas, con cuatro Hontorias de a 12 cm y máquina de 1.550 CV. Aunque lo entregaron en La Carraca hace nada más que siete años, ya no se ven por el mundo cruceritos a la manera... El aparejo le da cierta prestancia y, desde luego, es mejor que los pangos de los moros de Joló.

Salimos el día 24 para Shanghai (pronunciar Changai); al poco de salir pescamos un tifón en el mar de la China que nos hizo pasar enormes apuros, tantos que el señor comandante nos llamó a consejo a los oficiales (2) que, como es de ordenanza, tuvimos que hablar de moderno a antiguo. El primero,

(2) Los guardias marinas por ordenanza eran los oficiales más modernos de a bordo y, en esa calidad, tenían que asistir a los consejos, aunque su vida a bordo era más propia de alumnos u oficiales en prácticas.

o sea, el único más moderno que yo, aconsejó arribar a Bolinao; yo recomendé seguir con la capa cerrada y esperar a que amainase. El segundo dijo: «Yo igual que Indalecio», el tercero ídem, así como el segundo comandante y el comandante que se conformaron con ese parecer. Cuando pudimos, arribamos a Duarf (archipiélago de Hai Tan), donde fondeamos el 30. De allí salimos para Shanghai donde fondeamos el 4 de noviembre y permanecemos casi todo el mes, pues hasta el día 29 no salimos para Nanking. Allí fuimos en misión delicada, se trataba de desembarcar un destacamento de Infantería de Marina destinado a Pekín para proteger nuestra legación (3) amenazada por la guerra recién entablada (comenzó a primeros de agosto) entre Japón y China. Por cierto, con el ingenio algo mal intencionado de los españoles, nos las arreglamos para hacer comprender a los chinos de uno de los pueblecillos del río Amarillo, donde fondeamos, que el barco que nos seguía era japonés; como resultado evacuaron la aldea en dos minutos. Fue broma más que pesada.

Del día 13 al 18 de diciembre de 1894

Bajamos por el majestuoso Yangtze, tras haber cumplido la misión, y volvimos al fondeadero de Shanghai, para esperar órdenes, que se demoraron hasta principios de marzo, por lo que tuvimos Navidades chinas, con cenas elaboradas por cocineros que tomamos en la increíble ciudad de la desemboadura. Tuvimos que tomar precauciones redobladas con los tales cocineros chinos por la afición desmedida que tenían a robarlo todo.

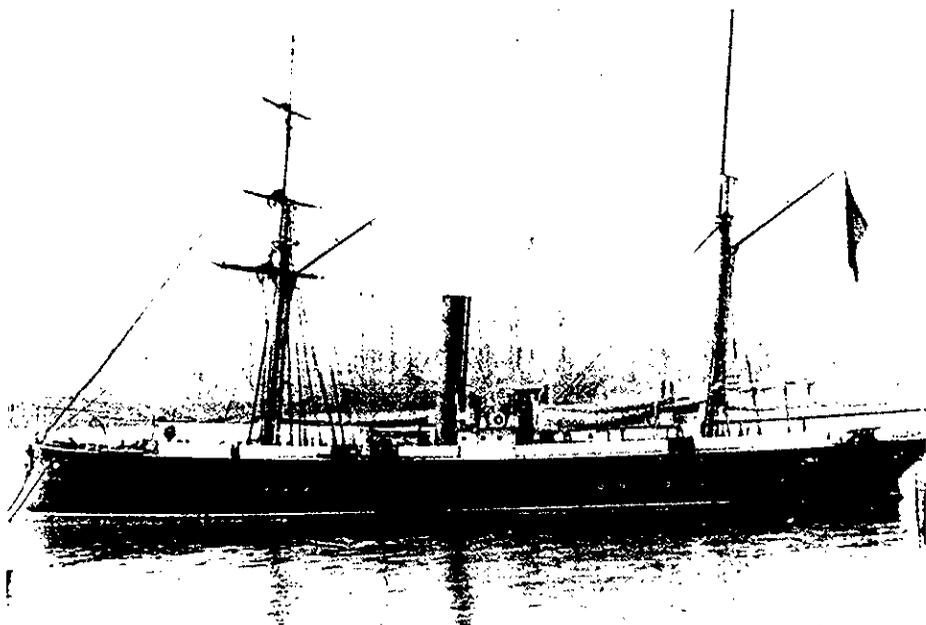
7 de marzo de 1895

Salimos este día para Tang Ing Chan y archipiélago de las islas Rugger a ejecutar ejercicios de tiro al blanco, regresando al fondeadero de Shanghai el día 16. Al llegar a esta última nos enteramos de que en Baire (isla de Cuba), el pasado día 24 de febrero, los insurrectos han dado un grito de independencia y que, desgraciadamente, la guerra recomenzará; los más pesimistas dicen que ésta no será «chiquita» como la anterior.

25 de abril de 1895

Cuando ya empezaba a cansarme de la monotonía de Shanghai, se recibe a bordo orden telegráfica del comandante general del apostadero para que regre-

(3) Las embajadas de los Estados Unidos de América, en el día de hoy, cuentan con los *marines* para su protección y seguridad. Las nuestras cuentan con la Guardia Civil.



Cañonero *Elcano*.

se a Cavite, para lo cual embarco de transporte en el correo alemán *Russen*, el día de la fecha, y, llegado a Manila el 28, embarco de nuevo en el *Cristina*. En casa comienzan a preparar la mudanza a Ferrol donde papá ha sido destinado como jefe de Estado Mayor de aquel departamento. La instancia que cursó a Madrid solicitando quedarse hasta la monzón favorable ha sido denegada, por lo que mamá está bastante preocupada.

En el *Cristina* salimos para Hong Kong, donde fondeamos el día 30.

1 de mayo de 1895

Sin tiempo para ver esta espléndida colonia inglesa, el día de la fecha embarco de transporte en el vapor de bandera inglesa *Safigkian* para Manila y, llegados allí el día 7, tuve la muy desagradable sorpresa de que no nos dieron la libre plática en Sanidad, por haber sufrido uno de los tripulantes de este último vapor el cólera, y al día siguiente entramos en cuarentena en Mariveles. Menos mal que la tal «cuarentena» fue sólo de diez días. En el *Lazareto* me puse de acuerdo con mi compañero de promoción X, de manera que si alguno de los dos salía con vida se ocuparía de los *affaires* del otro y de comunicar la desgracia a la respectiva familia. Gracias a Dios salimos los dos

sanos y salvos. He sabido que las cosas se están poniendo feas en la laguna de Lanao y que han mandado una expedición para sofocar la revuelta de los moros.

17 de mayo de 1895

Embarco de dotación en el cañonero de 1.^a clase *Elcano*; llevamos doscientos infantes de marina de Cebú a Mindanao, donde los moros siguen haciendo de las suyas (4); se integrarán en el ejército de operaciones del río de Mindanao. Llegados a Mindanao «no paramos», recorrimos varios destacamentos en Higan, Santa María, Sindagan y Dopitán. Evacuamos heridos del ejército al hospital de Zamboanga y, para que las desgracias no falten, entrando en el puerto de Miramis, tocamos en el cantil del bajo *Lezo* y perdimos la hélice de Er y doblamos una pala de Br, por lo que con lo que nos quedaba de esa de Br y la vela tuvimos que regresar a Cavite para componer. El día 14 llegamos al arsenal y comenzaron las reparaciones.

Mis padres han salido ya para la Península, y yo a la espera de que llegue la orden de regresar también para embarcar en la *Nautilus* con toda mi promoción y hacer un viaje de prácticas por el Atlántico y, tras ello, examinarme de alférez de navío en la *Asturias* (a la sazón escuela naval flotante, ubicada en Ferrol).

Nos llega la triste y penosa noticia de que en el estrecho de Gibraltar, en un duro temporal, se ha perdido el *Regente* (10 de marzo). Me angustia no saber qué compañeros y amigos estaban embarcados en dicho crucero; la maledicencia pública ha propalado el rumor de que zarparon de Tánger por no perderse las fiestas de la botadura del *Carlos V*, que se verificó en Cádiz el día 12 de marzo, no sabe el ignorante vulgo que no se puede aguantar un levanto en el tenedero de aquella bahía abierta, que Dios los perdone (5).

2 de octubre de 1895

Por fin llegó la orden y hoy he embarcado de nuevo en el *Isla de Panay* para el tornaviaje, llegaré a Barcelona alrededor del próximo 24 de este mismo mes y las escalas serán las mismas e igual de cortas que las de la venida, por lo que aquí cierro esta primera fase de mi diario, que continuaré en las

(4) Más o menos como las que hacen en este 2002 de nuestros pecados.

(5) Siendo don Indalecio muy mayor recibió una fotografía que le enviaba don Julio Guillén para que identificase a los que en ella aparecían. Se quedó de una pieza al comprobar que era la promoción que se ahogó en el *Regente*, los reconoció a todos y al dorso escribió sus nombres y algunas circunstancias antes de devolverla a don Julio.

procelosas aguas del Atlántico. A bordo me entero de otra tragedia espantosa, la pérdida del *Sánchez Barcáiztegui* a la salida de La Habana en la noche del 19 del pasado mes de septiembre. Izaba su insignia a bordo el comandante general del apostadero, Manuel Delgado Parejo, que pereció como tantos otros de la dotación y, según me cuentan, muchos de ellos devorados por los feroces tiburones.

NOTA.—*Este diario apócrifo está redactado con la Hoja de Servicios «real» del vicealmirante de la Armada Indalecio Nuñez Quixano, adornado con las anécdotas que de sus labios escuchamos muchas veces en nuestra niñez. Es nuestra intención continuarlo, si los lectores muestran su benevolencia.*

