

EL GRAVE ACCIDENTE DEL CRUCERO *INFANTA ISABEL* OCURRIDO EL DÍA 3 DE AGOSTO DE 1900, EN LA CONCHA DE SAN SEBASTIÁN

Alejandro ANCA ALAMILLO
Marinero Reservista Voluntario Honorífico
Recibido: 22/01/2020 Aceptado: 04/09/2020

Resumen

El terrible accidente que sufrió al crucero *Infanta Isabel* en La Concha de Sebastián en el año de 1900, se convirtió en el triste epílogo de la convulsa historia decimonónica de La Armada española. Este artículo pretende, aparte de poner en antecedentes al lector acerca del historial del buque, explicar las causas de tan trágico suceso.

Palabras clave: crucero *Infanta Isabel*, explosión accidental. viaje por el Cantábrico de Alfonso XIII.

Abstract

The terrible accident that suffered the *Infanta Isabel* cruise in La Concha de Sebastián at 1900, became the sad epilogue in the convulsive nineteenth-century history of Spanish Navy. This article aims, apart from putting the reader on the service of the ship, to explain the causes of such a tragic event.

Key words: Spanish Navy cruiser *Infanta Isabel*, internal accidental explosion, Alfonso XIII King of Spain sea cruise.

UNO de los más graves y menos conocidos accidentes de la historia de nuestra Marina de Guerra fue el ocurrido, en la antesala del siglo XX, a bordo del crucero *Infanta Isabel* en La Concha de San Sebastián.

Faltaban pocos días para que el rey niño realizara su primer crucero marítimo por las provincias del Norte, y el suceso puso en evidencia la falta de mantenimiento que existía en los buques de la Armada, cuya oficialidad aún se encontraba conmocionada por la reciente y humillante derrota ante la Marina norteamericana que, como sabe el lector, arrebató a España la inmensa mayoría de sus últimos territorios de ultramar.

El buque

Construido en La Carraca, el crucero *Infanta Isabel*¹ se convirtió en todo un hito para la construcción naval de nuestro país, al ser el primero de esta clase dotado de casco² metálico (hierro) que se construyó en España.

Autorizada su construcción el 1 de julio de 1882, y siguiendo los planos de los cruceros *Gravina* y *Velasco*³, que habían sido trazados por el ingeniero Naathaniel Barnaby, su construcción fue dirigida, sucesivamente, por los comandantes de Ingenieros Bernardo Berro y Ochoa y Prudencio Urcullo⁴. Tenía 67 metros de eslora (64 entre perpendiculares), 9,75 de manga, 5,33 de puntal y 3,83 de calado medio, y desplazaba 1.150 toneladas. Presupuestado su coste en 1.150.000 pesetas, su roda sería arbolada el 18 de agosto de 1883; su quilla, puesta el 14 de febrero de 1884, y su botadura se celebró el 24 de junio de 1885.

Su planta motriz, construida por Humphrys Tennant Co., estuvo constituida por una máquina alternativa (alta y baja presión) sistema Woolf, de 1.600 CV indicados, que movía un eje de dos palas y 3,96 metros de diámetro. Tenía cuatro calderas cilíndricas de llama directa, con dos hornos cada una.

Su velocidad máxima era de 14 nudos, y gracias a que sus carboneras podían almacenar 214 toneladas de combustible sólido, tenía una autonomía de una semana a toda fuerza, y de *llllll*

(1) Se bautizó con el nombre de María Isabel Francisca de Borbón y Borbón, primogénita de Isabel II y de Francisco de Asís, conocida popularmente en la época con el apodo de «la Chata».

(2) Aprovechamos aquí para indicar que aquel estaba dividido en 10 compartimentos estancos.

(3) Recordemos que la construcción de estos dos cruceros había sido ejecutada en el astillero Thames Ironworks Co. Ltd. en Leamouth (Londres).

(4) Asistidos sucesivamente por los también ingenieros Cayo Puga, Alzola, Exonde, Álvarez y Martínez y Ripoll.



El crucero Infanta Isabel. Museo Naval. Madrid (núm. inv. 4.654)

Estaba dotado de luz eléctrica (lámparas de procedencia rusa sistema Ludi-guin), una máquina para levar y un chigre de vapor.

Su poder ofensivo descansó en cuatro cañones sistema González Hontoria (modelo 1883) de 120 mm, emplazados uno en el castillo y los restantes en reductos –dos a popa y los otros dos a proa⁵–; cuatro cañones «revólver» Hotchkiss de 37 mm, y cuatro ametralladoras Nordenfelt de 25 mm. También disponían de dos tubos lanzatorpedos situados en las amuras.

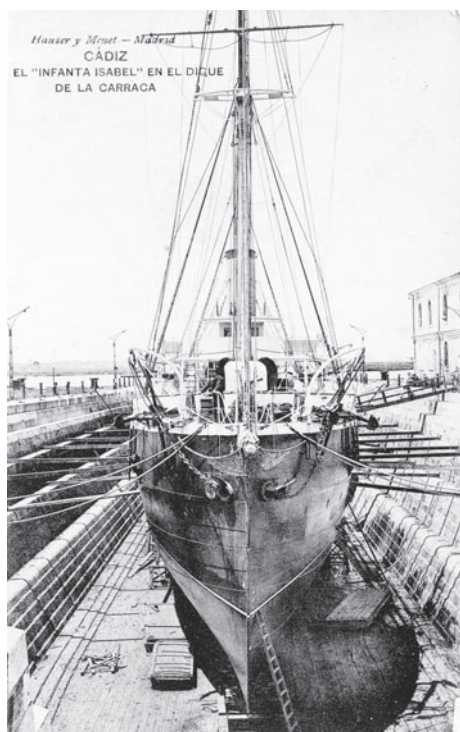
Aparejado de corbeta con una superficie vélica de 696 metros cuadrados, se clasificó, al igual que las cinco unidades que componían esta clase, como «crucero no protegido de segunda clase». Su dotación la completaban 180 hombres, y su primer comandante fue el capitán de fragata Joaquín María Lazaga.

A aquellas alturas de siglo, ningún buque de combate que presumiera de serlo podía prescindir de una mínima protección, por lo que no fue extraño que, en la crónica de la botadura de su gemelo, el *Conde de Venadito*, el

(5) Debido a los pesos a proa, le fue eliminada una de las piezas y el bauprés.

corresponsal del diario *La Época* destacado a Cartagena llegara, durante la ceremonia, a escuchar que estos cruceros tenían «de cruceros lo que los patos de aves, y de buques de guerra, la bandera y el nombre»⁶.

Alistamiento y entrada en servicio



El crucero, en uno de los diques secos de La Carraca (postal colección del autor)

La prueba sobre amarras se realizó a finales de julio de 1886, y sus pruebas de mar comenzaron a realizarse a finales de ese mismo año en aguas de la bahía gaditana. Por fin, el día 1 de febrero de 1887 fue el elegido para la prueba definitiva oficial, la cual, verificada ante las autoridades del departamento, darían unos resultados discretos, pues alcanzó los 15 nudos de velocidad máxima con 75 libras de presión en sus calderas, girando sus hélices a 104 revoluciones. Lo justo para superar el test.

El día 14 siguiente se verificaron las pruebas de sus torpedos, que resultaron satisfactorias; no sucedió así con las de su artillería que, previstas para el día 23, no se pudieron realizar al completo al darse la circunstancia de que, tras el primer disparo, la vibración y el fuego causado por uno de los cañones de 120 mm hicieron que los cristales del buque saltaran en mil pedazos, lo que produjo cortes en los brazos y piernas en varios marineros. Además, la vibración y el fuego producidos por la pieza

provocó que un bote y los tangones quedaran destrozados, presentándose también daños en el propio reducto y en algunos mamparos de la cámara de oficiales, y deformaciones en algunas partes de su casco, pues en su costado saltaron alguno de sus remaches, se quebraron dos cuadernas y quedó abollada una de las planchas de proa. Si estos eran los efectos producidos por el fuego propio, no queremos ni pensar los que causarían los impactos del enemigo.

(6) Edición de 16 de agosto de 1888, p. 2.

Para reparar las averías, se dispuso que pasara al dique del arsenal de La Carraca, donde permanecería hasta el 30 de marzo de 1887. Por fin, a primeros del mes de abril zarparía hacia su destino de «Estación Naval del Sur América»⁷.

Su historial hasta el accidente

Aquella primera travesía sería algo accidentada, rindiendo viaje el 3 de mayo en Montevideo con daños en el bauprés y en algunos masteleros, causados por un fuerte golpe de mar⁸.

El 17 de junio fondearía en Buenos Aires, donde recibió del Centro Gallego su gallardete, y más tarde, su bandera de combate, bordada por una «Comisión de Damas» de la colonia española residente en la ciudad⁹.

En la noche del 10 de julio, cuando se encontraba surto en aguas del Riachuelo (Buenos Aires), prestó ayuda humanitaria a veintisiete habitantes de la isla del Recreo, quienes, a causa de un temporal de agua y viento, se encontraban desamparados al haber quedado sus casas inundadas¹⁰.

Allí permanecería por espacio de casi tres años¹¹, siendo nombrado en ese periodo como su nuevo comandante el capitán de fragata Ramón Auñón y

(7) Antes del acuerdo del Almirantazgo de 7 de junio de 1872, por el que se dispuso este nombre, era conocida como «Estación Naval del Río de la Plata». Aprovechamos aquí para recordar que el ministro de Marina lo destacó a aquellas aguas con el fin de reemplazar a la corbeta *África*, la cual se encontraba en tan pésimas condiciones que no podía volver a la Península. La elección del crucero, tal y como señaló el embajador español en Montevideo, se justificaba al ser «moderno y de condiciones que permitirá mostrar el pabellón español en estos mares, si no con la fuerza imponente de las magníficas escuadras que otros estados mandan con el pretexto e revistar a los estacionarios, o de paso para los mares del Pacífico o de la China al menos con el decoro que exigen las tradiciones y los actuales progresos de nuestra nación...». También existían razones de carácter diplomático y protocolario, pues si se hubiera enviado un buque de menor porte, su comandante, un teniente de navío, hubiera «desentonado» en las reuniones con los jefes de superior graduación de otras naciones que allí se encontraban.

(8) El marinero de 2.^a Manuel Salguero González y el cabo de mar Francisco Suárez Lucinega demostrarían su valor durante el desarbolo del buque, ocurrido dos días antes de su arribada a consecuencia de un duro temporal. Serían ambos recompensados con la Cruz al Mérito Naval con distintivo rojo.

(9) Algunos autores afirman que con el *Infanta Isabel*, comenzó la tradición en la Armada de que un buque de guerra recibiera en una ceremonia oficial su bandera de combate, regalada por algún alto estamento, entidad o egregia persona ajena a ella. Viene aquí al caso comentar que, aunque la bandera del acorazado *Pelayo* comenzó a ser bordada antes, se entregó mucho después, a mediados de 1888.

(10) Con motivo de la concesión a varios miembros de su dotación, por esta benemérita acción, de la Medalla de Salvamento de Náufragos, sería visitado por el presidente de la República Argentina, Juan Juárez Celmán, en 1889. También, al parecer, se donó al buque una placa de bronce alusiva a la acción, placa que, cuando se dio de baja, pasó a formar parte de los fondos del Museo Naval de Madrid.

(11) Hace años, el cronista naval Amancio Landín Carrasco, en una miscelánea (15.815) publicada en la *Revista General de Marina* del año 1977, contaba la alegría que producía la



La dotación del crucero el 15 de abril de 1890. (Foto colección: Diego Quevedo Carmona)

Villalón¹², quien sería futuro ministro de Marina y que se hizo cargo del buque a finales de diciembre de 1888. Durante su mando, el *Infanta Mercedes* recibió la visita del presidente de Uruguay (26 de marzo de 1890) y viajó a Buenos Aires con motivo de la revolución declarada en la República¹³.

estancia del buque entre la colonia española: “«... muchos acudían a visitarlo para pasar la tarde en España (...) había quien pedía, como se pide una reliquia, un puñado de arena de baldeo para ser conservada en su hogar como tierra española (...) y cuenta su comandante, el marqués de Pilares [Auñón] que con verdadera pena tuvo que negar el permiso a un compatriota que lo había pedido para que su esposa diera luz en aquel pedazo de patria ...»”.

(12) Lazaga, el 21 de junio de 1888, había dirigido un escrito a la superioridad solicitando su relevo por haber cumplido dos años como comandante y para tratarse de una laringitis crónica. El 18 de julio sería nombrado para relevarle Auñón.

(13) Esta crisis vino motivada por la presidencia de Miguel Juárez Celmán, quien permitió la entrada de grandes masas de inmigrantes y de capital extranjero, lo cual provocaría un descontrolado crecimiento demográfico y económico que derivaría en una depreciación de los salarios y un grave déficit del Estado. Por si fuera poco, el carácter dictatorial de su gobierno hizo que la libertad electoral quedase eliminada. Tras los sucesos conocidos como la «Revolución del Parque», del mes de julio, promovidos por la Unión Cívica y que estuvieron a punto de

Regresado a la Península el 21 de noviembre¹⁴, y tras disponer la superioridad que fuera destinado a Cuba, debió entrar el 6 de marzo de 1891 en uno de los diques de La Carraca con objeto de que le fueran reconocidos sus fondos, arribando a la capital de la isla, tras sendas escalas en Santa Cruz de Tenerife y San Juan de Puerto Rico, bien entrado el mes de abril.

Su primera misión fue la de acudir, a finales de aquel mismo mes, a Puerto Plata (Santo Domingo), al lugar del naufragio del cañonero *Cauto*. Al año siguiente se lo comisionaría a Nueva York con objeto de representar a España

provocar que la flota argentina, al mando del teniente de navío Eduardo O'Connor, bombardeara Buenos Aires, cedió su cargo a Carlos Pellegrini. El propio Auñón describiría así la situación: « Sólo se oía hablar de unas ganancias fabulosas; de empresas colosales, de jugadas de bolsa admirables, en que se realizaba lo imposible de que todos ganasen; de ejércitos compactos de inmigrantes que, de todas partes del mundo, acudía presurosos a disfrutar de la prosperidad y la abundancia con que a la humanidad brindaba aquella modernísima Fenicia en donde parecía que los millones flotaban en la atmósfera, casi al alcance de la mano, y que sólo se hallaba privado de ellos el torpe o el incauto que no se daba prisa a recogerlos ...». Sería el propio Auñón, en atención a su mayor antigüedad respecto a los comandantes extranjeros que se encontraban en aquellas aguas, el que mediaría con el jefe de la escuadra sublevada para evitar el bombardeo de la ciudad bonaerense, aunque no pudo impedir que se rompiera fuego contra la Casa de Gobierno. Si el lector deseara conocer más detalles de este *affaire*, consulte MARCO, M.Á. de: *La Armada española en Plata (1845-1900)*.

(14) El 17 de septiembre de 1890, el ministro Beránger ordenó a Auñón que regresara a la Península, cosa que causó extrañeza en el comandante cuando, precisamente, estimaba inexcusable para los intereses españoles su presencia en aquellas aguas. Debido a ello envió un oficio por conducto oficial ordinario y reservado planteando aquella situación y preguntando al ministro si su decisión la había consensuado con el ministro de Estado. Al poco, una segunda orden telegráfica le conminó a regresar, por lo que, como la misiva se encontraba en tránsito a bordo de un vapor correo y aún pasarían algunos días hasta que llegara a Madrid, preguntó el 1 de octubre si esperaba a que se leyese su carta antes de aparejar del puerto argentino, lo que motivó un tercer telegrama, fechado cinco días después, reiterando que volviera a España, y el día 9 recibió la orden taxativa de salir sin demora. Con el fin de cumplir la orden, ordenó que al *Infanta Isabel* se le limpiaran los fondos, lo que hizo que el buque no zarpara hasta el día 12. Enterado días después del retraso de la salida, a pesar de las reiteradas y claras órdenes al respecto que tenía Auñón, el titular del ministerio dictó una real orden, con fecha de 24 de octubre, dirigida al capitán general del departamento de Cádiz para que, nada más llegar a España, Auñón entregara el mando a su segundo, el teniente de navío de 1.ª clase Oreste García, con el fin de procesarle por haber violado el artículo 172 del Código Penal de la Marina de Guerra. El caso es que Auñón, ajeno a todo ello, ya se encontraba de camino a la Península, pues había zarpado a principios de noviembre, rindiendo viaje en Cádiz el día 21 de ese mes a causa de las averías declaradas en una de sus hélices. Nada más llegar se le comunicó a su comandante que siguiera hacia La Carraca, donde aquel desembarcaría con objeto de presentarse ante el capitán general, quien procedió a arrestarle por el delito de insubordinación. Aunque el *affaire* merecería por su singularidad otro artículo, diremos simplemente que Auñón presentaría un recurso por varios flagrantes «defectos forma» de su procesamiento, lo que fue resuelto por el tribunal constituido al efecto dándole la razón, pues se le había desposeído del mando sin garantía jurídica alguna y se había nombrado por el propio ministro, vía real orden, el fiscal cuando no tenía competencia para ello. Instituido el consejo de guerra conforme a derecho, la sentencia, dictada el 29 de julio de 1891, condenaría a Auñón a dos meses de arresto, aunque, como ya había cumplido uno desde el 22 de noviembre a 22 de diciembre de 1890, el otro lo cumplió a bordo de la fragata Gerona. Esto no le afectó en su carrera militar, e incluso se dio la curiosa circunstancia de que, en 1898, sucedería a Beránger al frente de los destinos del Ministerio de Marina.



Vista del crucero en su etapa colonial. (Museo Naval de Madrid, Colección Aguilera)

en la revista naval que se verificó el 11 de octubre de 1892, conmemorativa del descubrimiento de América.

En marzo del año siguiente sería destacado de nuevo a aguas de Santo Domingo, a fin de proteger los intereses españoles en la isla¹⁵, y el 15 de abril zarpa de La Habana con rumbo a Nueva York remolcando a la *Niña*, réplica, como la *Santa María* y la *Pinta*, de las naves del Descubrimiento, para asistir a la revista naval del día 27. En aquel viaje por cierto, se dio la mala casualidad de la muerte a su bordo del contralmirante Gómez Loño, jefe del apostadero de La Habana y de la división naval allí destacada.

(15) El año 1893, aprovechando que el presidente de Santo Domingo, el general de división Ulises Heureaux, se había ausentado de la capital, Ignacio María González, secretario de Estado de Relaciones Exteriores, decidió escapar embarcándose secretamente —es decir, sin comunicarlo a su jefe de gabinete—, el día 8 de febrero, en el vapor *Fernando el Católico* con rumbo a Puerto Rico, donde el día 27 de febrero firmó una proclama en la que se hacía público el plan que tenía el citado Heureaux de arrendar la bahía de Samaná a una compañía norteamericana, agregando que aquello era el paso preliminar de la anexión a Estados Unidos, buscando con ello la reacción revolucionaria del pueblo, contrario mayoritariamente a ella. El hecho de haberse admitido por su comandante (teniente de 1.^a Adolfo H. de Solar), de acuerdo con el cónsul español de la ciudad, el embarque del ya exministro en nuestro buque de guerra, motivaría un serio conflicto diplomático con España. Otro . Véase Archivo Histórico Nacional, Ultramar 5146, exp. 53.



El crucero, con el casco pintado de negro, como era habitual en tiempos de guerra. (Museo Naval, Colección Aguilera)

Ya en mayo de 1895, el buque sería retenido por unas horas por el negociado de Sanidad de Tampa (Florida) por carecer de la «Patente de Sanidad», de modo que se le llevó a la isla de Mullet Key, cerca de la entrada del citado puerto, con objeto de que pasara la cuarentena. Enterado el gobierno de Washington, ordenó su pronta liberación, aunque no se libró el buque de ser fumigado por orden de las autoridades de aquel Estado.

En el mes de octubre zarparía de La Habana con rumbo al quebrado de Buenavista, para ayudar en el salvamento del crucero *Cristóbal Colón*, del que logró embarcar a su bordo un buen número de efectos. A final de año lo encontramos patrullando la costa norte de la isla para impedir los desembarcos de armas de los insurrectos cubanos.

Continuando con su labor de policía en aguas cubanas, lo más digno de reseñar en su historial a lo largo de 1896¹⁶. En septiembre de ese año se desplazaría a Puerto Rico, dándose la fatal circunstancia de fallecer, «a causa del vómito», su 2.º comandante, Antonio Matos.

A comienzos de 1897 se le efectuaron algunas reparaciones, y en el mes de abril, ya bajo el mando del capitán de fragata José María Tirado, zarparía de La Habana con rumbo a Nueva York, adonde llegaría al anochecer del día 22

(16) Hemos encontrado una referencia a que, ese año, el pintor vizcaíno Juan de Barroeta Anguisolea realizó, por encargo de la Diputación de Vizcaya y para el crucero, un óleo de la Virgen del Carmen.

con objeto de asistir, junto al crucero acorazado *Infanta María Teresa*, a la inauguración, cinco días más tarde, del monumento en honor del general Ulysses S. Grant. Durante aquella travesía, el buque sufriría diversas averías a causa del temporal que debió capear. En el mes de julio tuvo que proteger con su fuego el relevo de las fuerzas españolas del fuerte de Maravi.

En su informe del día 4 de abril de 1898, el comandante general del apostadero de La Habana informaría al Ministerio de Marina de que se consideraba al buque inútil, al estimarse que no podría moverse durante un mes; por ello, la guerra con Estados Unidos le sorprendería en el varadero de la ciudad, donde se le continuaban realizando obras en su planta motriz. Gracias a ello logró «sobrevivir» al Desastre, por lo que pudo ser repatriado a la Península, adonde arribó (Cádiz), acompañado por el de su misma clase *Conde de Venadito*, el 14 de enero de 1899.

Tras efectuársele una recorrida general en Cartagena, se le comisionó en el mes de octubre a Fernando Poo con el fin de conducir a una compañía de Infantería de Marina, recalando de camino, en el mes de febrero del año siguiente, en Santa Cruz de Tenerife, y en el viaje de vuelta a la Península, en Las Palmas en abril, rindiendo viaje en Cádiz ese mismo mes.

El poco valor militar del buque queda perfectamente reflejado en el conocido real decreto de 18 de mayo del citado año de 1900, rubricado por el entonces presidente del Consejo de Ministros y ministro de Marina, Francisco Silvela, en el que, recordemos, se dieron de baja de un plumazo 25 buques de nuestra Marina de Guerra, y en cuyo texto se aludía al crucero en los siguientes términos:

«El *Infanta Isabel*, también sin valor militar alguno, es conveniente para el servicio de Canarias, Costa de Oro y posesiones de Guinea, y su conservación, mientras no haya otro de eficiencia militar para ello es ineludible [...] Art. 2.º *El Infanta Isabel* será dado de baja cuando lo exija el cambio de sus calderas actuales, u otras reparaciones de carena de importancia ...»

Esta fue la razón por la cual, en vez de condenarlo al desguace, al *Infanta Isabel* se le asignó, el día 18 de junio, un nuevo comandante, el capitán de fragata Francisco Javier Delgado y Fernández¹⁷.

Una intrascendente comisión

Al poco, el marino recibiría la orden de alistarse integrarse en la división naval al mando del capitán de navío de 1.ª clase José Morgado Pita da Veiga,

(17) Nació en Jerez de la Frontera el 24 de febrero de 1846, e ingresó en el servicio el 1 de enero de 1862. Estuvo de guardiamarina, en uno de los buques de la Escuadra del Pacífico, el día del combate de El Callao. Había ascendido a capitán de fragata el 30 de abril de 1891. Al estar casado con M.ª Carmen Viaña Pérez, es más que probable que Enrique Delgado Viaña, de la promoción de la Armada de 1896, fuera su hijo.



El *Infanta Isabel* haciendo salvos. (Museo Naval, Colección Aguilera)

en el viaje regio que se había programado aquel verano por el litoral cantábrico, que se había previsto los reyes hicieran a bordo del *Infanta*¹⁸.

De esta manera, el *Infanta Isabel* fondearía, con el resto de los buques, el 19 de julio en San Sebastián. Es importante reseñar aquí que, durante la singladura, sufrió un «recalentamiento en la máquina» que obligó a hacer el viaje a velocidad reducida. A esta avería se le quitó importancia ya que, como se publicó en la prensa¹⁹, aquella podría ser reparada con facilidad.

El día 23, los barcos de aquella división naval fueron visitados por la reina regente y el rey niño, y ocho días más tarde María Cristina hizo la distribución de los camarones para alojar a su séquito en el crucero²⁰.

Sería por aquellos días cuando se recibió la noticia de la celebración, en el puerto de Arcachón, de una revista naval de la escuadra francesa que tendría lugar los días 4, 5 y 6 de agosto, por lo que de inmediato el Gobierno pensó comisionar en solitario al *Infanta Isabel* para acudir al evento, si bien a la postre se estimó oportuno que fuera acompañado por el cañonero *Vasco Núñez de Balboa*, que llegaría a la bahía donostiarra el día 2.

(18) Véase *La Correspondencia Militar* de 4 de agosto de 1900.

(19) Véase la edición de *El País* del viernes 20 de julio de 1900.

(20) Véase dicha distribución en CASTILLO-PUCHE, pp. 33-34.

El accidente²¹

Al día siguiente, en una de aquellas tardes luminosas y plácidas estivales de las que tanto disfrutaba la reina²², fue cuando se produjo la tragedia.

El *Infanta Isabel* se encontraba fondeado, levantando la presión a sus máquinas, al abrigo de la isla de Santa Clara. Desde el Palacio de Miramar, Morgado, que se encontraba allí con objeto de despachar con María Cristina, contemplaba con la ayuda de unos anteojos la salida de los buques, fijándose en el *Vasco Núñez de Balboa*, que ya se había puesto en movimiento y embocaba la salida de la bahía.

En ese preciso instante (17:20 h), en el interior del *Infanta Isabel* se hundía el cielo del horno de una de sus calderas de proa, situada en su costado de babor, por lo que, percatado uno de los fogoneros de ello, avisó al primer fogonero, quien ordenó que se abrieran los grifos, sucediéndose a continuación una explosión que abrió un boquete de unos 60 cm, por el cual escapó el vapor a una presión de 65 libras, causando quemaduras muy graves a cuatro fogoneros y de distinta consideración en manos y piernas a otros 23 hombres al salir también el vapor por una escotilla de cubierta²³. Gracias a que las otras tres calderas estaban incomunicadas entre sí, la catástrofe no fue mayor. De inmediato bajaría a máquinas el 2.º comandante (Herranz) para evaluar la situación.

Desde la distancia se observó cómo del barco salía una gran columna de humo, y fue al disiparse esta cuando se hicieron señales desde su bordo y se comunicó erróneamente²⁴ por señales, que habían estallado los tubos de las calderas. También se informó de que cuatro miembros de su dotación estaba

(21) En la cámara de oficiales del buque se colgó un retrato fotográfico de la infanta, a cuyo pie iba la siguiente leyenda: «Al crucero de su nombre dedica este recuerdo, deseándole siempre gloria y suerte. Enero 1886. Isabel de Borbón».

(22) Fue a partir de 1887 cuando María Cristina puso de moda los veraneos en San Sebastián. Aunque era poco dada a las aventuras marítimas, sí le gustaba mucho, de cuando en cuando, navegar por la bahía a bordo del escampavía *Guipuzcoana*, en el que bogaban los mejores remeros donostiarras..

(23) Soldado de Infantería de Marina Juan Peleteiro, que fue el más afectado, pues estaba en la boca de la escotilla con quemaduras graves; soldados artilleros Salvador José Palmeiro y Ramón García; marineros Pedro López Álvarez, Domingo Baravelo, Manuel Rodríguez Cañas, Amaro Esteban, José Rodríguez Pita de Cervantes, José Jerez Caballero, Manuel Méndez Pérez y Ramón García Baños; fogoneros Ángel Naque Rodríguez, José Rodríguez Gil, Alfonso Gallego Martínez, Manuel Méndez Pérez, José Pérez Caballero, José Francés Roig, Vicente Lacamba Pérez, Isidro Amaller, Juan Quintela, José Vega Castrejana, Ginés Valero, José Rodríguez, Nicolás Nofuentes (falleció el día 14) Isidoro López (que finalmente, como hemos indicado, falleció) y Bartolomé Díaz del Río (fallecido tres días más tarde, como contaremos); y el mayordomo Ambrosio Bilbao. Si tenemos en cuenta que la real orden de 12 de julio de 1881 estableció que la plantilla del personal de máquinas de estos buques quedara fijada en un primer maquinista, dos segundos, un tercero, un cuarto, tres ayudantes de máquinas, seis fogoneros de primera y trece de segunda, vemos que casi todos los fogoneros resultaron afectados por el siniestro.

(24) Fruto de la confusión propia de los primeros momentos pero, como hemos apuntado, la causa fue otra.

muy graves (Ginés Varelo, Nicolás Nofuentes, Bartolomé Díaz del Río e Isidro López).

A toda prisa, Morgado se dirigió al yate *Giralda*, que se encontraba fondeado al lado del buque siniestrado, para cambiar su uniforme de gala por el de faena y embarcar a continuación en su falúa con objeto de conocer de primera mano lo sucedido.

Mientras tanto, en el *Infanta Isabel* se ordenó el arriado de sus botes, a fin de conducir a tierra a casi todos los heridos, salvo los que por orden facultativa se prefirió que permanecieran a bordo²⁵. Una vez que llegaron al muelle, a unos se les trasladó al hospital militar, y a otros, a la casa de socorro del puerto. Pero, a pesar de la diligencia en el traslado y de los cuidados recibidos, a las 20:00 el fogonero Isidoro López falleció por las graves quemaduras que presentaba por todo su cuerpo.

Al día siguiente, una afligida María Cristina, acompañada por Morgado, el ministro de la Gobernación y varios miembros de su Cuarto Militar, visitó a los heridos, y a las cinco de la tarde se procedió al entierro del citado fogonero, al que asistieron Dato y Morgado.

También al día siguiente zarparía el *Vasco Núñez de Balboa* de Pasajes, adonde por señales se le comunicó que debía dirigirse a la espera de órdenes con objeto de cumplimentar la comisión, de la que por cierto regresaría el día 8.

Por otra parte, se dispuso que el *Infanta Isabel* fuera reparado en Bilbao (Astilleros de Nervión), adonde pudo llegar por sus propios medios (previa escala en Pasajes) el día 7, y donde días después le fueron instalados dos nuevos hornos, lo que apunta a que no solo el accidentado estaba en deficientes condiciones. Precisamente el día anterior conoció la muerte, a las dos y media de la tarde, de otro de los heridos más graves que se encontraban en el hospital militar, el también fogonero Bartolomé Díaz del Río²⁶.

(25) Soldado de Infantería de Marina Juan Peleteiro y marineros José Rodríguez Pita de Cervantes, José Jerez Caballero, Manuel Méndez Pérez y Ramón García Baños.

(26) Nacido el 12 de julio de 1873 en San Julián de Vigo (Ayuntamiento de Paderne [La Coruña]), era hijo de Antonio y de Francisca. Tenía el pelo castaño, ojos pardos, barba poblada y era de estatura baja. Había sido panadero. Inscrito en el departamento de Ferrol, ingresó en el servicio el 21 de septiembre de 1896 por cuatro años de campaña, pasando destinado poco después al transporte *General Valdés*. Al crucero había llegado en el mes de junio, por lo que solo le hubieran quedado tres meses para cumplir con su compromiso con la Armada (Archivo Naval de Ferrol, libreta 8-129). Su agonía fue horrible «... solo se acuerda de sus hijos. Ha sido preciso colocarle una camisa de fuerza porque se tiraba de la cama y se arrancaba los vendajes (...) como tiene más de las dos terceras partes de la piel destruidas, no hay en el cuerpo la superficie necesaria para la eliminación, temiéndose sobrevenida la infección de sangre. Toma leche y hielo para evitar los vómitos que ya se iniciaron ...» Véase el diario *El Día* de 8 de agosto de 1900.

Las consecuencias

La primera, e inmediata, fue disponerse que tanto la reina madre como el rey niño realizaran el viaje en el yate *Giraldá*, buque que, aunque pequeño para acoger a su séquito, era moderno y, visto lo visto, más seguro que el crucero.

La segunda, con igual premura, fue la instrucción de las diligencias previas de averiguación de las causas que había producido el accidente.

La investigación posterior encontró la caldera accidentada con el horno completamente quemado. El suceso se achacaría al excesivo depósito o suspensión de impurezas (sales o grasas), que provocó un sobrecalentamiento fatal.

La prensa cargaría las tintas contra Silvela y la Armada. El político quedaría muy tocado tras el grave incidente, pues la opinión pública pedía explicaciones sobre cuál había sido su criterio para mantener en servicio activo al buque tras la gran «limpia» que había hecho con su decreto meses atrás. Aunque intentó lavar su imagen presentándose en la capital donostiarra el 5 de agosto con objeto de visitar a los heridos, su “suerte”, por este y otros asuntos, estaba echada²⁷. Además, y para más inri, el día 14 fallecía en el hospital el marinero Nicolás Nofuentes.

A los máximos responsables de la Marina la prensa les acusó de no emplear en el buque los fondos necesarios para su reparación. Sin embargo, el accidente era del todo inexplicable para sus altos mandos pues, antes de emprender cualquier viaje o comisión, el buque debía ser examinado sobre sus condiciones operativas y evolutivas.

Quizás por ello, la real orden de 17 de octubre siguiente aumentaría la dotación del crucero en un maquinista mayor de 1.^a, en razón a que, y aquí citamos textualmente de la norma, «por error de copia lo omitió ...». Esto tendría parte de sentido si tenemos en cuenta que la real orden de 12 de julio de 1881 estableció que la plantilla del personal de máquinas de estos buques quedara fijada en un 1.^{er} maquinista, dos segundos, un tercero, un cuarto y tres ayudantes de máquinas, es decir que efectivamente no se incluyó a un maquinista mayor de 1.^a, si bien en el Reglamento de Dotación de 2 de agosto de 1900 existía una pequeña variación, pues se eliminó el maquinista 4.^o por cuatro aprendices, por lo que escrupulosamente copiado no estaba.

Respecto al comandante, debemos recordar aquí que las reales órdenes de 8 de octubre de 1866 y 9 de julio de 1875 exhortaban a los comandantes de los buques a promover el interés de los maquinistas para la mejor conservación de las calderas, a fin de que informasen sobre su mantenimiento y las vigilasen para evitar su deterioro, por lo que se le podía haber acusado de falta de celo.

Lo curioso del caso es que, en los días siguientes al suceso, la prensa no hizo mención alguna de él, aunque sí se dio cierta relevancia a la felicitación

(27) Cesó como presidente del Consejo de Ministros el 23 de octubre.

que a su segundo le dio personalmente Silvela por su actuación en los momentos inmediatos posteriores a la explosión, algo que en principio no deja de sorprender pues, como comandante, era el máximo responsable de su navío.

Quizás la explicación la encontremos en la aceptación, por parte de la superioridad, de su petición de pasar a la sección de reserva, lo cual hizo que desembarcara del crucero el día 30 de diciembre con el ascenso a capitán de navío. Como, a pesar de los esfuerzos, no hemos encontrado sumaria alguna instruida al efecto²⁸, todo hace pensar que hubo intención de «pasar página» cuanto antes aprovechando aquella solicitud, en la que aducía su antigüedad y mala salud²⁹.

Pero las sorpresas con el señor Delgado y Fernández no acaban aquí, ya que lo que sí hemos conseguido localizar en su expediente personal son las cuatro sumarias que, en 1904, siendo capitán de navío y comandante de Marina de Mallorca, se le incoaron por varios motivos (exacciones, malversación, contrabando y falta de atención con el comandante del cañonero *Vicente Yáñez Pinzón*, el teniente de navío de 1.^a clase Ramón Cano Puente.), si bien todas serían sobreesidas, falleciendo el día 8 de junio del año siguiente.

Por último, otra cosa que nos ha llamado la atención, y que en nuestra humilde opinión refrenda la hipótesis de una injustificable «vista gorda» por parte de la superioridad sobre el accidente, es la necrológica que sobre su hoja de servicios apareció en la *Revista General de Marina*, donde se repasa su andadura profesional con más o menos detalle hasta 1875, obviando cualquier referencia posterior y sin incluir, ni mucho menos, mención alguna del accidente.

Fuentes documentales y bibliográficas

Archivos

- Archivo General de Marina Álvaro de Bazán
- Archivo Histórico Nacional
- Archivo Naval de Ferrol.

Bibliografía

- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando de: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX, t. II: 1868-1898*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1995.

(28) No se puede descartar, en ningún caso, que se encuentre trasapelada. No obstante, ni nosotros ni los técnicos del Archivo General de Marina Álvaro de Bazán la hemos encontrado por ninguna parte.

(29) En el informe de los profesores de Sanidad de Ferrol de 14 de diciembre de 1900 se señalaba: «... Se observan, en este jefe, síntomas muy manifiestos de excitación cerebral de carácter nervioso producidas, sin duda alguna, por las repetidas congestiones cerebrales que ha padecido con debilidad conscentiva de las facultades intelectuales que le impide fijar las ideas en asuntos que requieran gran atención (...) por lo que conceptúan los que suscriben que es de imprescindible necesidad se le conceda el pase a la reserva que solicita ...».

ALEJANDRO ANCA ALAMILLO

- CAMPANERA I ROVIRA, Albert: *Los cruceros españoles. Crónica versus Historia, 1875-1975*. Real del Catorce, Madrid, 2014.
- CASTILLO-PUCHE, José Luis.: *Diario íntimo de Alfonso XIII*, Biblioteca Nueva, Madrid, 1999.
- COELLO LILLO, Juan Luis, y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura de Naval, Madrid, 2001.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Los Apostaderos y Estaciones Navales españolas en Ultramar*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1998,
- MARCO, Miguel Ángel de: *La Armada española en el Plata (1845-1900)*, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, Rosario, 1981.
- VEGA, Antonio de la: *La propulsión mecánica en la Armada*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Militares, S.A., Madrid, 1986.

Publicaciones periódicas (periódicos y revistas)

- *El Correo Militar*
- *El Imparcial*
- *El Mundo Naval Ilustrado*
- *La Correspondencia Militar*
- *La Época*.

Publicaciones Oficiales

- *Colección Legislativa de la Armada (1900)*
- *Estado General de la Armada (1901)*
- *Revista General de Marina (1905)*