



Imagen 1.- Vista de la caldera con una persona a su lado. Fotografía de Manuel Quero.

A vueltas con el Reina Regente

Manuel Quero Oliván

Las aguas de nuestro litoral, entre Barbate y Tarifa, guardan la tumba submarina de 412 marinos españoles, entre ellos un tarifeño. Los restos de una pequeña caldera de vapor aparecidos en una playa tarifeña no son los del crucero Reina Regente y, además, el naufragio de este buque pudo haber sido un crimen de estado no resuelto y que, a estas alturas de la historia, jamás se resolverá.

Introducción

Mucho se ha escrito sobre el malogrado crucero protegido de primera clase Reina Regente y, a mi criterio, no es precisamente lo más acertado lo publicado en el pasado número de esta revista, por ello, me permito exponer una serie de puntualizaciones.

Se denominaba crucero al buque de guerra que, con sus propios medios, tenía la suficiente autonomía como para cruzar el océano Atlántico. A estos cruceros, se les denominaba protegidos cuando llevaban acorazadas las partes internas más vitales del buque (calderas, pañoles, santabárbara, etc.), diferenciándose de los puramente acorazados por no llevarla mayoritariamente externa. Todo esto viene a cuento de lo publicado en la anterior revista donde se afirmaba lo siguiente: “[...] esta caldera guarda

sorprendentes similitudes con las calderas del malogrado Reina Regente”.

Con las que creo son razones y pruebas que aporto (que no indicios), dejo a criterio de quien esto lea el juzgar sobre ello.

Pues bien, la caldera aparecida en la playa del Ombligo, ya casi en la ensenada de Valdevaqueros (y no en Los Lances), se le parece a la del crucero protegido Reina Regente... como una choza a un rascacielos.

Empezaré dando unos detalles sobre el hundimiento del citado buque que creo pueden ser muy interesantes.

La catástrofe del Reina Regente (la Regente, que así es como se le conocía popularmente en Cádiz), en contra de lo que divulga cierta wikienciclopedia de internet, no ha sido la mayor de las habidas en la Armada española en acción no de guerra. Bastaría con haber leído la revista *Aljaranda* número 57, página 47, en cuyo artículo dedicado al tarifeño Joaquín de Toledo y Parra, queda demostrado lo dicho, pues el buque que él mandaba, el navío de línea de 74 cañones San Telmo, se hundió en aguas de la Antártida (y no en acción de guerra) perdiéndose con sus 644 tripulantes cuando trataba de cruzar el Cabo de Hornos camino de Perú llevando caudales. Al Reina Regente le paso tres cuartas partes de lo mismo, las órdenes y prisas del Gobierno por quitarse de encima una delegación marroquí bastante

molesta, eso sí, costara lo que costara... costó 412 vidas.

¿Porqué? Porque no era cosa de desairar más aún a la embajada marroquí que, procedente de Madrid, había embarcado al objeto de ser trasladada a Tánger. Entonces no había línea de transbordadores (*ferry-boats* que diría algún anglófilo) y, además, tenían que mandar un barco de prestigio, algo muy contundente, más aún cuando en este caso el gobierno (aunque no se diga) quería en cierta forma enseñar los dientes al incómodo vecino del sur con el que siempre nos han unido unas muy largas y fuertes relaciones de enemistad.

En pleno lío político llamado “la guerra de Margallo” a raíz de los sucesos de Melilla, se desplazó a nuestro país la comisión negociadora marroquí. Después, vino lo de la agresión del airado general al embajador Sidi Brisha queriendo quijotesamente vengar la muerte de su compañero el general de brigada y gobernador militar de Melilla Juan García Margallo, pero esto no fue lo más importante; la verdad es que, a lo sumo, esto sirvió como pretexto a los marroquíes para conseguir más ventajas en el ya de por sí ventajoso tratado, que fue lo que hizo enfurecer mucho más si cabe a la ya indignada ciudadanía española; lo que a su vez, obligó a que

el gobierno pusiera todo su empeño (aunque no se dijera oficialmente) en que la ya molesta embajada marroquí se largara cuanto antes a su país.

Que sí, que todo viene de atrás, pero, salvo que la línea de argumentación sea precisamente la misteriosa habilidad de todo político en culpar siempre a los demás, en el caso del Reina Regente poco misterio hay en su naufragio.

Las prisas políticas fueron las que hicieron que se desoyesen los avisos de fuerte temporal, así como los informes desfavorables de las relativas malas condiciones de navegabilidad del Reina Regente con mala mar. Todo retraso hubiese sido tomado como excusa, así pues... orden de zarpar de Cádiz y punto.

Quienes hemos navegado a poniente del Estrecho con mal tiempo, sabemos lo complicada que puede llegar a ser la navegación en éste lugar (más si se ha llevado el timón), pues la cadena montañosa submarina que hay entre Tánger y Punta Camarinal, te puede complicar el llevar correctamente el rumbo por aflorar cambiantes y caprichosos hileros de corriente. Si a esto añadimos el recibir vientos borrascosos del suroeste, y, si además se produce un descenso del barómetro tan brutal y rápido como son los 733,3 mm de mercurio como ocurrió a las

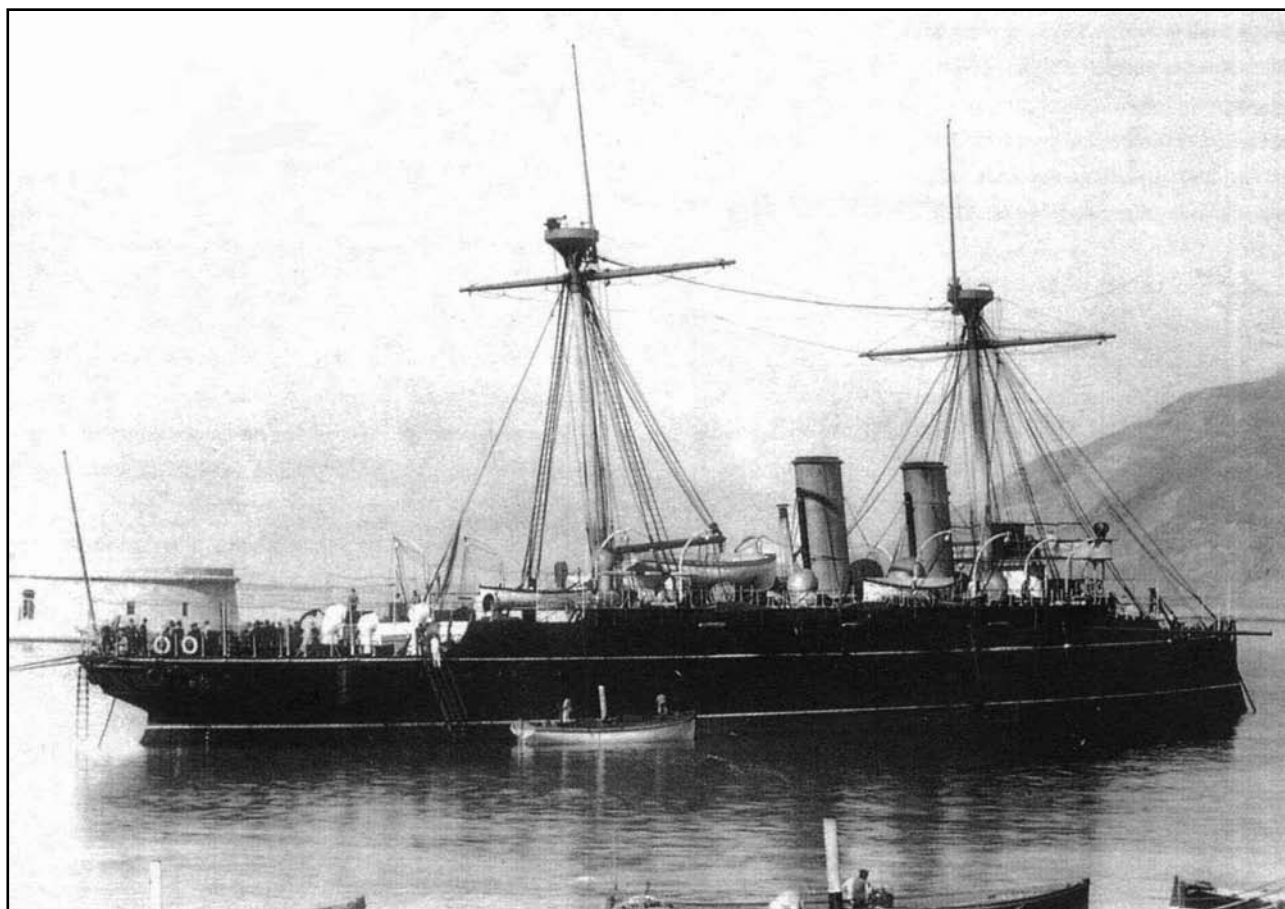


Imagen 2.- Vista por estribor del Crucero Reina Regente.

18,00 horas del día 10 (lo cual es para no creérselo), la más elemental prudencia dicta el seguir anclado en la ensenada de Tánger. Que por cierto, cuando el buque zarpó precipitadamente dejando dos marineros en tierra, ocurrió otro suceso que no se ha contado y que más adelante contaré.

Para hacerse una idea del temporal, baste con mostrar la tabla barométrica de aquellos días.¹

Ahora, voy a lo del naufragio. El pecio del crucero Reina Regente se sabe donde está. Así pues, hoy día, la misteriológia sobre tal o cual lugar ya no son sino puras extravagancias. Si no cito las coordenadas náuticas exactas es, simple y llanamente, por no ser conveniente. Si bien, por un más o menos alto precio, quién quiera, puede quizás enterarse comprándose las a cualquiera de los cazatesoros que han estado registrando nuestros fondos submarinos hasta hace poco.

Por otra parte, hay quien no entiende ni lo que lee, quizás por no ser marino, y cita cosas distintas a las que realmente pone en la bibliografía que se

crucero acorazado (que no simplemente acorazado) Emperador Carlos V, popularmente conocido por el “Carlos usted” por aquello de la V. No obstante, el caso fue que ambos marineros continuaron prestando servicio, terminando sus días de “mili” uno como repostero de guardiamarinas (en el segundo Reina Regente), y el segundo marinero como panadero a bordo del Alfonso XIII.

Pues bien, el detalle no mencionado es el siguiente: a las diez y media de la mañana, ya con el puerto de Tánger cerrado al tráfico debido al enorme temporal, el Reina Regente levó anclas y después de doblar el muelle viejo puso rumbo noroeste en dirección a Cádiz. Desde tierra despidieron al barco el embajador de España en Tánger y un tal monsieur Malpertuy, del consulado francés, cuyo testimonio resultó muy valioso a la hora de recuperar la memoria de aquellos trágicos momentos. De sus manifestaciones se desprende que después de dejar el fondeadero y encontrándose el barco como a unas tres millas de la costa se detuvo; con la ayuda de

Hora	Día 7	Día 8	Día 9	Día 10	Día 11
06,00	763,1	763,2	760,9	754,5	741,6
12,00	763,6	763,6	761,1	748,7	747,0
18,00	762,8	761,5	759,4	733,3	751,0
24,00	763,6	761,3	762,1	739,3	753,2

Tabla 1.- Movimiento del barómetro.

reseña como consultada, y, además, omite otras que sí que vienen y tuvieron mucho que ver con el naufragio.

Pues bien. El Reina Regente sale de Cádiz el día 9, llega el mismo día a Tánger, no puede entrar en puerto, por lo que fondea. No puede desembarcar a la delegación marroquí (so pena de ahogarlos por la mala mar que ya había). Desembarcan al día siguiente tras ser transbordados a un remolcador del puerto y, según se dijo, con grave riesgo de sus vidas, pues el viento había arreciado mucho del suroeste y la mar de poniente barría ya con fuerza las cubiertas del buque. Hubo otras personas que desembarcaron, como fue el caso de los dos marineros que quedaron en Tánger, los cuales, al ser de cocina y repostería es de suponer que fueran a tierra por cuestiones relacionadas con alguna compra de última hora (cosas internas que ocurren en la Marina pero que ahora no vienen al caso)² para poner en el convite que había tras la inauguración del también

unos gemelos, distinguieron una buena cantidad de personas dirigiéndose a popa del buque y, después, vieron que descendían algo por la aleta de babor que les pareció un buzo (había un buzo y se llamaba Eugenio Silvestre Molé), con el cual, se ve que estuvieron haciendo lo que ellos creyeron fue alguna reparación en timón o hélices.

Media hora más tarde el barco se puso de nuevo en movimiento, desapareciendo en el borrascoso horizonte poco más allá del mediodía. Para entonces la mar era ya espantosa, el viento soplaba como un huracán y el barómetro en su descenso estaba a punto de alcanzar los 730mm. En ese momento, la mar, lo más probable es que fuera eso que se denomina “confusa”, con olas superiores a los 12 metros. Y el buque... naufragó.

El único misterio en su desaparición, de haberlo, no es de construcción naval, ni del peso de la artillería, ni extrañas palancas y torsiones de hélices. Sucedió como con la Armada Invencible, como

¹ El Semáforo Marítimo de Tarifa, abierto desde de 1873, funcionaba también como centro de recogida de datos meteorológicos, dependiendo directamente del Real Observatorio de Marina a quien enviaba sus datos.

² Traerían exquisiteces marroquíes para poner en el convite a celebrar en el salón “moro” del casino gaditano, donde el barco quería poner ciertas especialidades traídas de Marruecos.

sucedió también en la batalla de Trafalgar, como también en la pérdida del San Telmo y, cómo no, en el caso del Reina Regente; se llama simple y llanamente: obedecer órdenes ciegamente. Lo cual, es muy peligroso si vienen dadas por un gobierno que ni entiende de mar, ni de gente, ni de los elementos de la naturaleza.

En cuanto al presunto misterio de la caldera de la playa, es fácil de aclarar. Tan sólo haría falta mirar los avisos a los navegantes y se encontrará con el naufragio de un vapor de pesca (*trawler*) de principios del siglo XX que, tras tocar en el bajo de Los Cabezos (justo enfrente de donde está la caldera), se hundió irremediamente como le ha pasado a tantos y tantos barcos en ese lugar. Los más viejos del lugar ya conocían el suceso, los pescadores se habían tropezado con sus restos ininidad de veces, y los buceadores más viejos del lugar llegaron a ver sus viejas costillas (cuadernas) de madera, las cuales, todavía daban algún remanente de flotabilidad a la añeja caldera; motivo por el cual, la misma lleva dando tumbos muchos años en la misma zona. Que le den la vuelta a la caldera y desaparecerá el misterio. La caldera aparecida, si bien del tipo tubular, de tubos de llama, fuego o humo, o simplemente tubulares (también llamadas escocesas), es de una

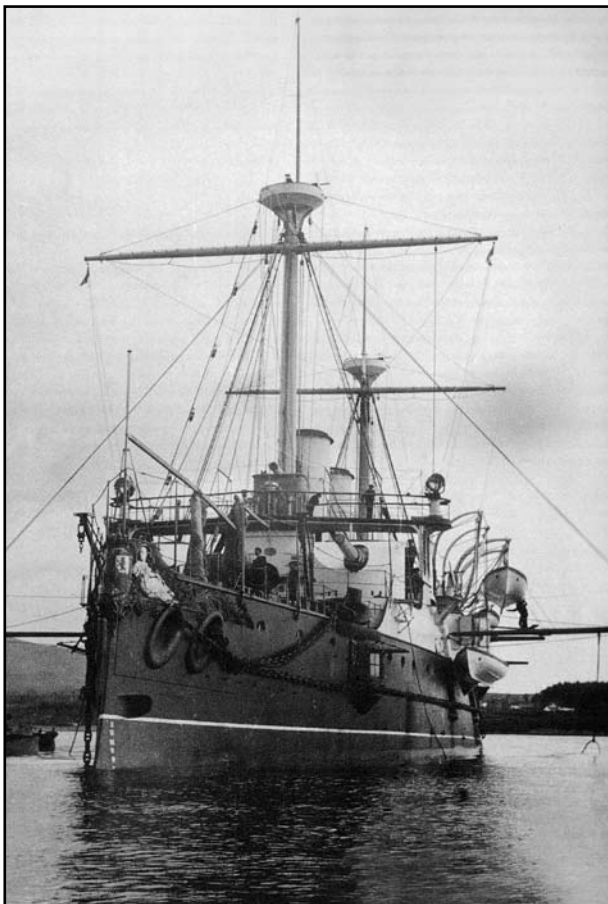
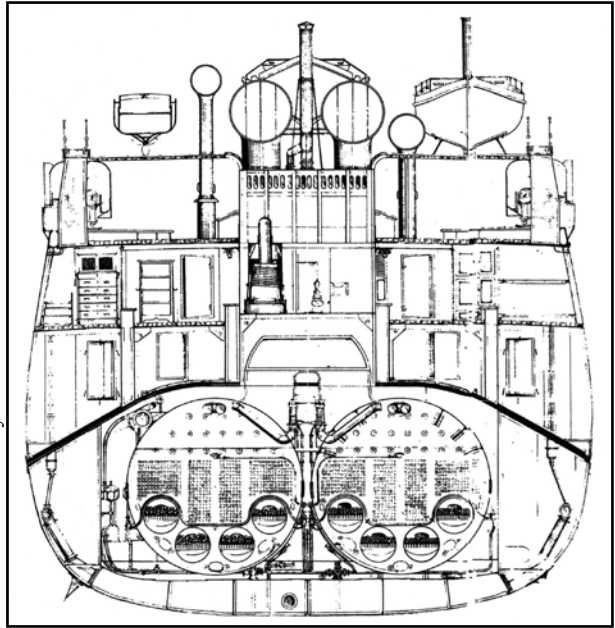


Imagen 3.- Impresionante vista de proa del crucero Reina Regente.

Instituto de Historia y Cultura Naval. Museo Naval de Madrid.



Plano 1.- Tamaño y ubicación de las calderas del Reina Regente.

pequeñez tal que resulta ridículo tan solo compararla con cualquiera de las calderas principales que llevaba el Reina Regente. Su minúsculo tamaño y el tener tan solo un hogar ya hace que hasta el más simple conocedor de construcción naval la descarte como perteneciente al Reina Regente.

En cuanto al Reina Regente, eso de llamársele protegido es también por algo: por su blindaje interno, aquel que va destinado a proteger calderas, máquinas, santabárbara y pañoles. La cubierta blindada interna del barco, de 120 mm., mostrada en el plano número 2 (la que aparece inclinada precisamente sobre las calderas), deja bien a las claras una cosa: nada del barco ha salido tan alegremente de él, estando las calderas a buen recaudo dentro de un grueso cofre de acero.

Puesto de marear a la gente con profusas tablas técnicas comparativas de diferentes barcos, yo prefiero poner, simple y llanamente lo siguiente: plano número 1, en él se muestra la situación y tamaño de las calderas del crucero protegido de primera clase Reina Regente. Es evidente que no son como la aparecida en la playa, la cual se ofrece en la imagen número 1. Para ver su tamaño y poder comparar gráficamente sin llevarse nadie a engaño, he preferido ofrecer una fotografía donde también aparece la figura de la amable persona que se ofreció a posar para así poder comparar tamaños. Pues bien, las calderas que se ven en el plano del Reina Regente medían 4,80 metros de diámetro cada una. Los 4 hogares u hornos de cada una de ellas (las aberturas circulares donde se introduce el carbón para ser quemado), vienen a tener aproximadamente lo que la caldera aparecida en la playa tarifeña.

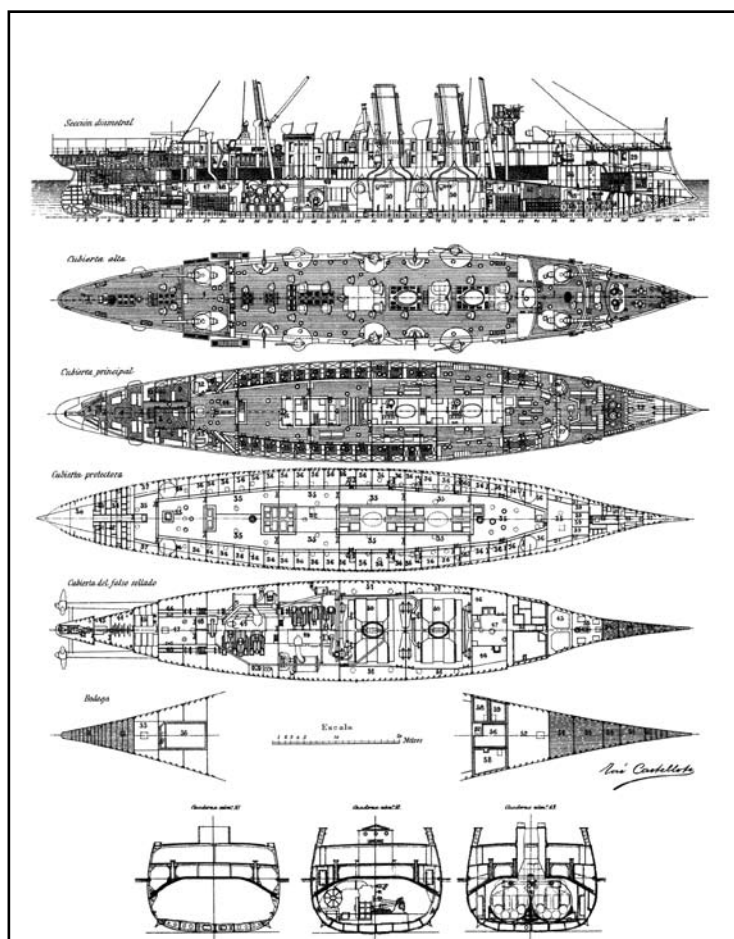
Aún así y para los escépticos, aporto el plano número 2 donde se aprecia la entera distribución de elementos del buque. Dado que lleva una escala métrica, puede también medirse las calderas.

Un par de detalles más: se llega a alegar que “la corriente atlántica en dirección este-oeste, arrastraron al crucero en línea directa hacia la costa entre Bolonia y Tarifa”. Vamos a ver, si la corriente va del este al oeste y el barco salió de Tánger en dirección noroeste... ¿cómo se explica que al barco lo arrastre la corriente hasta Tarifa? En todo caso, si hubiera dicho que posiblemente tuviese problemas de propulsión o de timón y los vientos y mar del suroeste lo abatieron hacia Tarifa, hubiera colado.

Por otra parte, el autor del citado artículo desconoce meridianamente lo que es un barco de guerra y su vida a bordo, pues, asevera que es una rareza que un barco que no sea un submarino, se hunda con toda su dotación.

Pues bien, cuando la navegación pasa de ser propulsada a vela a ser propulsada a motor (o vapor), también los ingenieros empiezan a tener en cuenta el factor compartimentación y estanqueidad, por lo que las dotaciones, con mal tiempo y precisamente por razones de seguridad, están confinadas en el interior, dado que el buque ha de conservar el mayor grado de compartimentación estanca posible y, por lo tanto, quedan a la intemperie (o casi) un mínimo de personal (serviolas, guardia de cubierta o puente y poco más). Por otra parte, al citar el caso del pesquero barbateño naufragado hace poco, no hace sino entrar en nueva contradicción respecto a la recuperación de personas, pues, precisamente, aunque éste pesquero no se hundió inmediatamente, todos sabemos los terribles resultados. Y es que los que trabajan o hemos trabajado en la mar, sabemos que, en determinadas circunstancias, son muchos más los que desaparecen que los que se recuperan, y es que la mar es muy grande y no todo flota.

En cuanto a las características desplegadas en el artículo citado ³ (tabla 1 de la página 21), al parecer, se ha copiado mal, pues si observamos la artillería veremos que tienen dos artillerías principales, una cuya medida de ánima (calibre) viene expresada



Plano 2.- Distribución completa por cubiertas del Reina Regente.

en metros y la otra en milímetros, por lo que nos dice que el Reina Regente (y los otros) tenían cañones de entre 233 y 240 metros de calibre.

En cuanto al astillero J & G Thompson, dice que fue quien recibió e instaló en el crucero las 4 piezas de 24 centímetros; lo cual, entra en total contradicción con la fotografía que pongo como imagen número 2, la cual puede verse en el libro *Buques de la Armada Española a través de la fotografía* y, según se cita en dicha publicación, dice: “aquí vemos al flamante crucero una vez arribado a aguas españolas, en una imagen de M. Matorrodona, todavía *desprovisto de su armamento principal, que le será montado en el Arsenal de Ferrol*” (sin comentarios).

Sobre el astillero escocés de los hermanos James y George Thomson he de hacer una observación, fue el mismo que construyó para la famosa Cunard Line el buque a vapor y vela SS Tarifa (ver *Aljaranda* número 56, p.p. 14-18).

En cuanto a las dos versiones sobre la identidad del ingeniero que lo diseñó, no hay proble-

³ RUIZ BRAVO, CARLOS: “Encierran las aguas de Tarifa un famoso y trágico misterio”, *Aljaranda* 67 (2007) 19-24.

ma. Lo diseñó sir John H. Biles quien llegó a ser profesor de arquitectura naval de la Universidad de Glasgow, referencias de él puede encontrarlas en el Museo Naval del Arsenal de Portsmouth (Inglaterra), más concretamente en la sala 2, donde podrá ver una gran tabla-metopa cuyo nombre en letras doradas la encabeza junto con el grado académico alcanzado. No obstante, quien dirigió la construcción en los astilleros fue el ingeniero sir Nathaniel Barnaby,⁴ de hecho, antes de montársele los cañones de 24 cm. (de calibre), España tuvo que pedir (y recibió) la autorización de ambas personas para poder hacer tal cambio.

Las réplicas del Regente (los cruceros Lepanto y Alfonso XIII) fueron realizadas en astilleros españoles y con maquinaria también española, encargándose calderas y máquinas a la Maquinista Terrestre Marítima de Barcelona, las cuales fueron réplicas exactas de las calderas del Regente y son las que aparecen en la imagen 4 en plena fase de montaje.

En cuanto a la imagen escogida para documentar el citado artículo (imagen 2), de entre las muchas que podía haber escogido el autor, quizás esta sea la menos acertada, pues si bien se trata del Reina Regente, éste aparece con una hélice central cuando en realidad tenía dos, una a cada banda del buque.

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Museo Naval de Madrid.

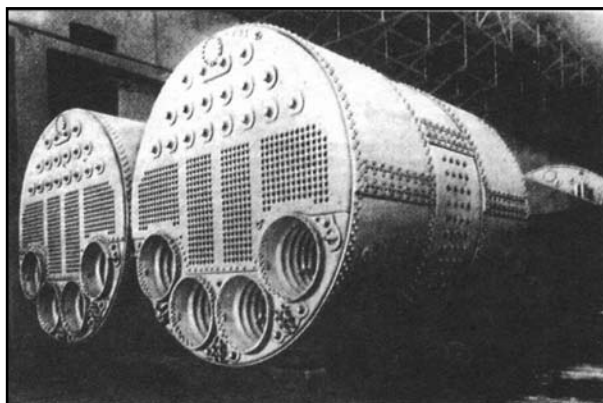


Imagen 4.- Calderas del Alfonso XIII, copias de las del Reina Regente, construidas por Maquinista Terrestre Marítima de Barcelona.

En cuanto a que no hubo ningún superviviente, según se mire, pues sobrevivió un perro de raza terranova, propiedad de uno de los oficiales de la dotación, el alférez de navío Don José María Enríquez Fernández, natural de Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), quien lo llevaba a bordo y era de gran estima y simpatía de la dotación. Yo he ido a bordo de un barco de guerra y sé que es casi imposible lograr que el perro del barco (cuando lo hay) esté quieto y encerrado cuando la mar está muy mal, ingeniándose siempre para estar protegido pero asomado a la mar. Es por esto que, al ocurrirle la tragedia al

Instituto de Historia y Cultura Naval. Museo Naval de Madrid.

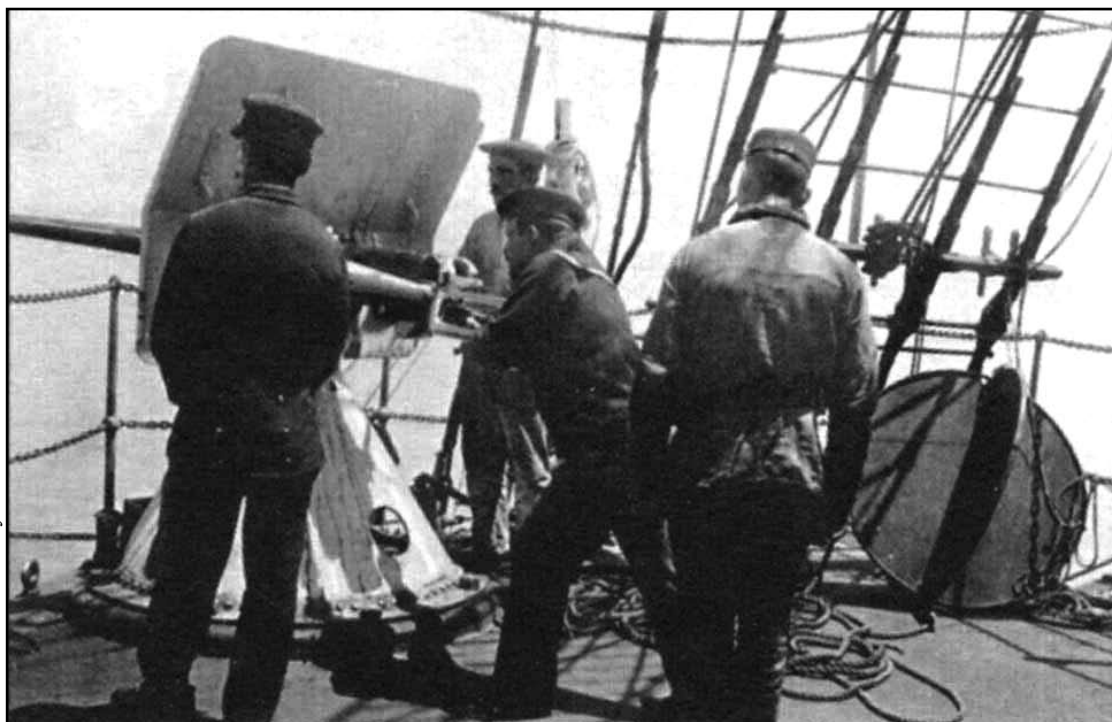


Imagen 5.- Artilleros del Reina Regente en prácticas con un cañón de 57 mm.

⁴ Sir Nathaniel Barnaby (1829-1915). Nacido en Chathan (Inglaterra). Ingeniero Jefe de Construcciones Navales de la Real Marina Inglesa entre 1872 y 1885.

barco, el animal logró escapar, encontrándosele después sobre un enjaretado perteneciente al buque. El perro fue recogido de la mar por la tripulación de un barco inglés, quienes lo adoptaron como mascota. Durante algún tiempo “navegó” el animal en dicho buque; pero he ahí que un día, cuando el barco recaló en el fondeadero de Bonanza (Sanlúcar de Barrameda), preceptivo antes de subir para Sevilla, el animal, al reconocer de inmediato la costa, se arrojó al agua, ganó la cercana orilla y corrió hacia la casa de los padres de su dueño, causando la natural emoción en estos y en cuantos ciudadanos conservaban aún imborrable el recuerdo de la tragedia.

El Reina Regente sumergió en las entrañas de nuestro cercano Atlántico el último suspiro de los 412 hombres que aquel funesto día componían su dotación; además, quiso la fatalidad, que a los 372 que integraban su tripulación regular se sumaran con ocasión de aquel viaje, los aprendices de la Escuela de Artillería de Mar, alumnos del primer trimestre de instrucción. Así pues, consultada la lista oficial de desaparecidos, encontré que uno de estos alumnos era el tarifeño Rafael Nicolás Carrión Trujillo, hijo de Manuel Carrión Villavicencio (de Vejer) y de María Antonia Trujillo Contreras (de Tarifa), nacido en Tarifa el día 21 de octubre de 1876, bautizado por Francisco P. Duarte de las Rivas, arcipreste de la iglesia de San Mateo.⁵

Como dato de interés para los tarifeños diré que, el citado naufragio tarifeño era persona de familia importante, pues nada más y nada menos que fue su padrino de bautizo el contralmirante Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio (quien llegó a ser ministro de Marina). Estos datos los saqué del archivo de la Parroquia Mayor de San Mateo con la experta ayuda del vicario parroquial Pedro Enrique García, a quien agradezco desde aquí su generosa y diligente amabilidad para poder consultar el archivo.

Ahora bien, queda una pregunta en el aire. ¿Dónde está el Reina Regente? Respuesta: en el

fondo del mar. Hasta ahí llegaría la broma, que la información de la situación de los pecios se le diera a cualquiera. En primer lugar, tengamos un respeto por la tumba de 412 muertos (entre ellos un tarifeño); en segundo lugar, hay que aclarar algo: el derecho a la información está muy bien, pero, ante el hecho real de la presencia de saqueadores del patrimonio histórico submarino, hay que aplicar la más elemental prudencia.

El impreciso mapa presentado en la imagen 4 de la página 24 del citado artículo, a mi entender, tan solo lleva a la confusión, por muchísimos motivos, desde las rastras del Servando al toque submarino del vapor inglés. Por resumir: en el lugar señalado como posible área del naufragio... no está el Reina Regente.



Imagen 6.- Julio Cervera y Baviera.

En cuanto a que la radiotelegrafía tardaría más de diez años en ser incorporada a la navegación... pues tampoco, fue bastante antes.⁶ Los primeros pasos en la radiotelegrafía marítima (al menos en España) se daban precisamente en Tarifa, en diciembre del año 1900, cuando se iniciaron las pruebas de comunicación entre Tarifa y Ceuta. En Tarifa se situó la estación en el cerro del Camorro sobre una cota de 47 metros donde se colocó una base de tabloncillos ensamblados sobre la cual había una antena, llegando el conjunto a tener 51 metros de altura, eso sí, según se decía del conjunto “convenientemente arriostrado para soportar el viento de Tarifa”. En Ceuta se colocó sobre una muralla del

monte Hacho, alcanzando la antena una altura de 47 metros. En Tarifa, el comandante de ingenieros Julio Cervera y Baviera (1854-1929) probó los aparatos de su propia invención así como los Marconi y Popoff.

La siguiente instalación la efectuó en 1901 la Compañía Transmediterránea en sus oficinas de Matagorda en Cádiz, al mismo tiempo que se realizaron pruebas de radiocomunicaciones en navíos de la Armada, la cual, realizaba ya en agosto de 1904 pruebas con equipos Telefunken, posteriormente

⁵ Iglesia Mayor de San Mateo, libro de bautismos número 43, año 1876, página 50v.

⁶ La primera comunicación radiomarítima de la historia se debe a Marconi, quien en 1897 instaló una estación terrestre en la base militar de La Spezia (Italia), estableciendo en julio de 1898 comunicación con el buque de guerra San Martino.

adquiridos para equipar los principales buques de guerra. Es más, los primeros buques en llevar radio-telegrafía fueron precisamente el crucero acorazado Reina Regente (II), el Pelayo y el yate real Giralda. Por cierto, menos mal que el autor del artículo citado de la anterior revista *Aljaranda* no leyó bien la revista que citó,⁷ si no, hubiese encontrado otro misterio, ya que en ella, hablando de este barco, dice: “[...] estará dotado de cabrestante de vapor, telégrafo, luz eléctrica (lámparas de incandescencia, con proyecto de unas 10.000 bujías), y todos los accesorios, en suma, que son necesarios en un buque de primer orden.”

Hay una línea de investigación bastante confusa y que sí que presenta unos buenos indicios. En base a ellos, la hipótesis de trabajo es la de poder demostrar que el hundimiento del Reina Regente pudo haber sido un crimen de estado. Téngase en cuenta que:

1.- Ya existía comunicación telegráfica submarina entre una y otra orilla desde al menos el año 1888, por lo cual, quizás el barco recibiera la orden (vía embajada) de salir inmediatamente de aguas marroquíes.

2.- La prudencia del comandante del Reina Regente en no desembarcar la delegación marroquí hasta el día siguiente, contrasta con la precipitada salida del buque dejando gente en tierra, los cuales no hubiesen desembarcado de saber su inminente partida.

3.- La presencia en tierra del embajador español hasta ver salir el barco de aguas marroquíes, da la sensación de que tal persona no quería perder de vista el barco, para así, estar seguro de poder dar la novedad clara de que el barco realmente había partido.

De ser cierta la hipótesis del sacrificio del barco (y dotación) por obedecer una “orden política”, queda una cosa clara: las presiones a las que se vería sometido el comandante del mismo, el cual, se vería en un gravísimo aprieto si desobedecía la orden y se quedaba en Tánger, lo cual, hubiese sido otra “afrenta” más al siempre puntilloso vecino, comparable o más a la bofetada en la puerta del hotel de Madrid.

Así pues, siempre es más fácil echarle la culpa al muerto que asumir el gobierno el hecho de haber llevado a la muerte a 412 personas. La sempiterna indemostrabilidad que tienen los llamados errores

de estado, hace que todo el mundo asuma que determinadas líneas de investigación sean difíciles (o imposibles) de llevar a cabo.⁸

Descansen en paz los restos de nuestros valerosos marinos ■

Referencias

1. COELLO LILLO, Juan Luis y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: *Buques de la Armada Española a través de la fotografía. 1849-1900*, Ministerio de Defensa, Aguilar Editores-Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2001.
2. DE LA VEGA, Antonio: *La propulsión mecánica en la Armada*, Empresa Nacional Bazán de C.N.M.S.A., Barcelona, 1986.
3. FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor: *Política Naval de la España Moderna y Contemporánea*, Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1946.
4. *Gaceta de Madrid* número 99 de 9 de abril de 1895. Apuntes del autor tomados del Archivo de la Zona Marítima del Estrecho en San Fernando (Cádiz).
5. BLANCA CARLIER, José María: *El naufragio del “Reina Regente” y otros ocurridos en 1895*, <http://www.islabahia.com/Culturalia/01historia/elreinaregente.shtml>
6. MOLLA AYUSO, Luis: *Cien años del Reina Regente. Homenaje a la tripulación del Reina Regente*, <http://www.abretelibro.com/autores/Luis%20Molla/reina.regente.php>
7. *La ilustración española y americana*, 22 de octubre de 1893, p. 243.
8. CAMPANERA Y ROVIRA, Albert: *La industria Catalana y la Marina Española*, <http://www.jornadas-aforca.org/ponen06.htm>
9. JOSÉ BUTRÓN, Emilio: *La gente de mar*, Tipografía Gaditana, Cádiz, 1900.
10. *Revista de Telégrafos* (años 1861-1884).
11. ARCÁNGELES, Mario: *Historia de la guerra electrónica*, San Martín, 1983.
12. OTERO CARVAJAL, L.E. (y otros): *Las comunicaciones en la construcción del Estado contemporáneo en España: 1700-1936*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Madrid, 1993.
13. Archivo de la Parroquia Mayor de San Mateo Apóstol (Tarifa).
14. *Enciclopedia General del Mar*, Ediciones Garriga, Barcelona, cuarta edición, 1988.

⁷ Revista cultural decenal *La ilustración española y americana*, número XXXIX, página 227.

⁸ En realidad se trató de culpar al por entonces contralmirante y ministro de Marina Manuel Pasquín, pero, como puestos a investigar también se investigaría de quién partió la orden al ministro (quizás del propio gabinete de Sagasta o de superiores órdenes), pues todo se calló.