

# EL VINO, BEBIDA DE SALVACIÓN, CASI, EN LA BOTADURA DEL CRUCERO *PRINCESA DE ASTURIAS* (1896)

José María CARAVACA DE COCA



(Retirado)



L vino, como alimento, ha formado parte de la dieta marinera desde muy antiguo. Así, en 1717 (1) se estableció que se daría de vino «un quartillo y medio» a las dotaciones de los buques. Vamos a relatar un curioso caso en el que estuvo a punto de ser el medio para salvar un buque...

El crucero *Princesa de Asturias* «cayó... al agua el día 17 de octubre de 1896 con un peso de 3.260.000 kg... Recorrido el casco después de la caída al agua resultó perfectamente estanco y sin acusar otra cosa que pequeñas abolladuras sin importancia, ocasionadas por los incidentes ocurridos en su lanzamiento». Así consta en la documentación (2), y llama la atención la fría referencia a los mencionados «incidentes ocurridos».

Evidentemente, la botadura de este crucero alcanzó en su momento una gran notoriedad, pero pensamos que la hubiera tenido también sin que hubieran ocurrido estos incidentes.

---

(1) *Ordenanzas e instrucciones que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España*. Reimpresas en Cádiz por Gerónimo de Peralta, impresor mayor, 1717. Cap. XX, p. 62.

(2) Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán». Signatura 2.580/53.

## La nueva industria naval en la bahía de Cádiz

La Restauración Borbónica en la persona de Alfonso XII en 1875 trajo los inicios de un plan naval. Tras varios intentos en los que se llegó a hacer un análisis de los arsenales en cuanto a su capacidad (3), y en lo referente al de La Carraca, era sabido que sus instalaciones estaban en el caño de Sancti Petri, limitando así el tamaño de las construcciones. En esa época, 1883, se habían construido en La Carraca el crucero *Castilla*, de 3.342 toneladas, y el *Antonio de Ulloa* y *Cristóbal Colón*, botados juntos el 23 de enero de 1887, ambos de 1.150 toneladas.

En cuanto a la industria privada, se decía que era necesario su desarrollo y que se acometiese en España la construcción de buques modernos. La Armada sentía que la mayor parte del gasto de material se hacía en el extranjero, y que «... de desear sería que esos ricos navieros y capitalistas de nuestro país completaran su obra patriótica fundando establecimientos marítimos que sirvan de base y auxilio a los Arsenales del Estado. Porque, hoy por hoy, puede asegurarse que en España únicamente en sus establecimientos oficiales es en donde aprenden y se instruyen los herreros de ribera y operarios para la construcción de buques de hierro, lo cual produce que los trabajos que actualmente se verifican sean relativamente lentos» (4).

No sería hasta los tiempos del ministro Rodríguez de Arias, por R. O. de 14 de octubre de 1887, cuando se afrontaría la construcción de seis cruceros de 7.000 toneladas. Luego, por R. O. de 24 de septiembre de 1888, fue añadido otro más, que finalmente el 13 de abril de 1891 se convirtió en un gran buque protegido de más de 9.235 toneladas, el mayor construido hasta entonces en España (5), con el nombre de *Emperador Carlos V*.

De estos seis, tres se harían en los arsenales (6) y los otros tres recaerían en la industria nacional mediante un concurso, considerando así que algunos de ellos habrían llegado a su máxima capacidad y para ayudar al relanzamiento de la industria naval

En la ciudad de Cádiz se había constituido una sociedad formada por 18 ciudadanos, entre otros, el propio alcalde, Enrique del Toro, los hermanos Veá-Murguía y un prócer gaditano llamado Anacleto Sánchez de Lamadrid,

---

(3) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. «El plan naval de Rodríguez de Arias de 1887 y sus antecedentes»: los presupuestos de los años 1883-84 se acompañaron de un análisis de la situación de los arsenales, en donde se decía: «... el de La Carraca era poco apropiado en la actualidad para las construcciones navales... Proponía que se le reservara para pequeñas construcciones y carenas», en *Revista de Historia Naval*, núm. 8, 1985, p. 83.

(4) *Ibíd.*, p. 84.

(5) Lo superaba en tonelaje el *Pelayo*, de 9.900 t, pero no había sido construido en España.

(6) En La Carraca se construiría el *Princesa de Asturias*, en Ferrol el *Cardenal Cisneros* y en Cartagena el *Cataluña*.

para crear un astillero y optar de esa manera al concurso anunciado.

Cádiz sintió en esos años que su futuro podría estar en la moderna construcción naval, incluso para la Armada, como industria pesada que hiciese de motor de toda la Bahía (7), sin entrar en localismos.

El concurso finalizó y la ciudad vio con tristeza que los Astilleros del Norte fueron los ganadores (8); no obstante, reaccionaron a nivel político, consiguiendo que se ampliase en uno más el número de cruceros a construir, es decir, un total de siete. Es más, se estipuló que la adjudicación de este nuevo buque sería para la industria privada de la bahía de Cádiz. La publicación coincidió con el anuncio, el 26 de septiembre de 1888, de que finalmente se harían en Bilbao los tres cruceros (9) del concurso anterior.

A la vista del resultado, la sociedad fue disuelta, quedando en otra solamente los hermanos Veá-Murguía, quienes serían los adjudicatarios del crucero *Emperador Carlos V*, para lo que crearon un nuevo astillero nacido por y para el programa naval, que además compensaría las limitaciones observadas en el Arsenal de La Carraca, ya que sería diseñado (10) y dirigido (11) inicialmente por ingenieros de la Armada.

De conformidad con lo acordado por el Consejo de Ministros; en nombre de mi Augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino,

Vengo en autorizar al de Marina para sacar á concurso la construcción en la bahía de Cádiz, por la industria particular, de un crucero de primera clase, un aviso torpedero y tres lanchas de vapor, con arreglo al artículo 9.º de la ley de 12 de Enero de 1887.

Dado en San Sebastián á los veinticuatro días del mes de Septiembre de mil ochocientos ochenta y ocho.

MARÍA CRISTINA

El Ministro de Marina,

**Rafael Rodríguez de Arias.**

*Gaceta de Madrid*, núm. 270, 26 de septiembre de 1888, p. 907.

(7) MARCHENA DOMÍNGUEZ, José: *Burgueses y caciques en el Cádiz de la Restauración. (1876-1909)*: «... opinión que se hace al analizar sus trece primeras construcciones: cuatro civiles (un yate, dos vapores y un pesquero) y nueve de la Armada (dos cruceros, un torpedero y seis cañoneras). En segundo lugar, la oposición del Ayuntamiento de la ciudad de San Fernando ante una iniciativa que iba a suponer un claro perjuicio a los intereses del Arsenal. Al respecto, Cayetano del Toro por la Diputación y Juan de V. Portela por la Sociedad, desmienten el supuesto perjuicio». Universidad de Cádiz, 1996, p. 58.

(8) A los oficiales generales que habían votado a su favor, Feduchy, Aranda Pery y Barrié, el Ayuntamiento de Cádiz les dedicó el 29 de agosto de 1888 tres calles con sus nombres.

(9) Serían el *Oquendo*, el *Infanta María Teresa* y el *Vizcaya*.

(10) Participó en su diseño Cayo Puga y Mañach, ingeniero jefe de 1.ª clase de la Armada, destinado en el Arsenal de La Carraca y que durante cierto tiempo estuvo en situación de supernumerario.

(11) El director fue Nicolás Fuster y Romero, ingeniero jefe de 2.ª clase de la Armada en situación de supernumerario.

El 23 de julio de 1891 (12) tuvo lugar la ceremonia de colocación de la primera piedra de la grada. Cánovas del Castillo llegó a decir, a modo de crítica, en el Congreso de los Diputados que el precio del crucero incluía el de la «construcción del Astillero».

El 4 de marzo de 1892 se puso la quilla del *Emperador Carlos V* en la grada número 2, llamada Andalucía (13), y en 1895 se fijó la botadura prevista para el día 10 de marzo, pero hubo de aplazarse al 12 por el violento temporal que azotó la zona, que obligó incluso a cerrar el puerto.

Erán las 14:40 del 12 de marzo de 1895 cuando el *Emperador Carlos V* besó por primera vez las aguas de la bahía de Cádiz (14), aunque la botadura se vio ensombrecida por la pérdida del crucero *Reina Regente*, que venía desde Tánger hacia Cádiz para asistir a la ceremonia, siendo quizás una de las mayores tragedias por naufragio que haya sufrido la Armada.

### **El *Princesa de Asturias*. Primer intento de botadura: 9 de septiembre de 1896**

Tras las incertidumbres acerca del Arsenal de La Carraca, la construcción del crucero acorazado *Princesa de Asturias* podría ser la demostración de que su capacidad para ese tipo y tamaño de buques era la deseada.

Así, apenas un año después de que Cádiz probara con la botadura del *Carlos V* su nueva capacidad, le tocaba ahora hacerlo al Arsenal de La Carraca; no obstante, hubo siempre una gran colaboración entre el nuevo Astillero Vea-Murguía y el propio Arsenal.

Inicialmente, estaba previsto que se celebrase el 9 de septiembre de 1896 (15). Hay que decir que toda la Bahía (16) estaba pendiente del acontecimiento, dando la prensa una amplísima cobertura. Se decía (17) que todo estaba listo

---

(12) El aviso-torpedero *Filipinas* fue la primera construcción del Astillero. Se contrató el 17 de enero de 1891 y se botó el 24 de julio de 1892. Entregado a la Armada en 1895, fue destinado a Cuba. Al finalizar la guerra en 1899 fue vendido a Venezuela, que lo rebautizó con el nombre de *Zamora*.

(13) Las gradas se llamaron *Andalucía*, *Cádiz* y *Galicia* en honor esta última del ingeniero Puga, gallego y diseñador de las mismas.

(14) El 18 de agosto de 1897 se recepcionó de manera definitiva en la Armada.

(15) Puede ser que la fecha fuera elegida por la proximidad al cumpleaños de María de las Mercedes de Borbón y Habsburgo-Lorena, princesa de Asturias, que había nacido el día 11 de ese mes en 1880.

(16) El *Diario Oficial de la Vigía de Cádiz*, en su núm. 2.130 del miércoles 9 de septiembre de 1896, decía: «El *Princesa de Asturias*. Con motivo de estar muy achubascado por el Arsenal de La Carraca, no se han podido distinguir las faenas del lanzamiento del Acorazado de segunda clase cuyo nombre encabeza estas líneas».

(17) *La Época*. Madrid, miércoles 9 de septiembre de 1896, p. 2.

para que tuviese lugar a las 14:45. Se daban detalles (18) que evidenciaban el compromiso de que fuera en uno de los caños, por lo que pusieron «retenidas que evitan que el buque pueda embarrancar en el lado opuesto de la canal; las retenidas son cuatro, dos a popa, dos a proa», al igual se hablaba de que la instalación de «la prensa hidráulica, a cuyo empuje había de deslizarse el buque, quedó ayer lista y en disposición de funcionar».

Llegó el día, una lluviosa mañana; sin embargo, «a pesar de lo molesto del tiempo, la concurrencia era inmensa. Todo San Fernando puede decirse ha acudido hoy al Arsenal a presenciar la botadura del *Princesa de Asturias*, buque que durante siete años ha sido el sostén de innumerables familias, y al regocijo de ver terminada la obra de todos, úneseles el de que en breve habrán de comenzar la construcción de otro, no interrumpiéndose así el trabajo, único medio de vida de aquella inteligente Maestranza».

Se contaba que se instaló incluso un altar (19). Se valoraba, sobre todo, el factor humano que suponía este tipo de industria para la ciudad de San Fernando: «Los operarios que se ocupan en esos trabajos bajo la quilla del buque ascienden a unos 300: este número se aumentará en el momento supremo del lanzamiento hasta completar unos mil por ambas bandas».

El momento fue recogido así por los periódicos:

«A las 2 y 30 se oye gritar al Sr. Álvarez (20):

— ¡Listos, todo el mundo a sus puestos!

Comienzan a caer los últimos puntales, y pónese en movimiento el cordón de hombres que hacen jugar las *sordas*. Los ingenieros Sres. Alonso (21) y Álvarez, al frente de la proa, próximos a la prensa hidráulica que ha de impulsar al buque en su caída, dirigen la maniobra. Poco después caen las dos últimas *escoras*; el buque queda solo pesando sobre las almohadas, las cajas y las anguilas. En este momento puede admirarse la gallardía y hermoso corte de construcción del acorazado.

A las 2 y 40 comienzan a desguazarse los picaderos de retenida para facilitar el deslizamiento.

---

(18) *Diario de Cádiz*. Suplemento al número del miércoles 9 de septiembre de 1896, p. 2.

(19) *Ibídem*: «El frente que da vista al buque, ocúpalo un rico altar de plata... de la Parroquia del Arsenal. Según una inscripción que tiene el altar, fue construido en 1772 por mandato del Intendente general de Marina D. Juan Gerbau».

(20) Julio Álvarez y Muñiz, ingeniero jefe de 1.<sup>a</sup> clase. Nacido el 23 de enero de 1853, entró en la Armada el 21 de septiembre de 1874, destinado como jefe de Sección en el Arsenal de La Carraca.

(21) Indalecio Alonso y Félix de Vargas, ingeniero jefe de 1.<sup>a</sup> clase. Nacido el 30 de abril de 1842, ingresó en la Armada el 26 de noviembre de 1866.

A las 2,55 grita el Sr. Álvarez:

— ¡Templa sordas! ¡Lista la prensa!

Se acerca el momento supremo, es grande la ansiedad del público. El cordón de hombres que hace funcionar las sordas pasa de 100. Pasan unos minutos y se oye decir al señor Álvarez:

— ¡Fuera *contretes*! (22).

Ha llegado el momento. El buque queda solo sujeto con la retenida de la prensa.

— ¡Pica trinca! ¡Pica caja! — se oye gritar, y el buque queda solo.

Momento de gran ansiedad. El buque permanece unos segundos inmóvil, óyese un fuerte crujir de madera, y el *Princesa* comienza a deslizarse rápidamente hacia el mar... Suenan estruendosos vivos, las músicas baten marcha, crece el vocear de los obreros golpeando los *muertos* sobre las cuñas, unos segundos más de marcha y el buque queda parado a unos 14 ó 15 metros del sitio de partida.»

Tras volver a intentarlo, incluso con la ayuda de los obreros que habían acudido del Astillero Veá-Murguía de Cádiz (23), todo fue inútil. A la vista de ello, se tomó la decisión de posponerlo a «mañana o pasado, aprovechando los aguajes vivos de estos días».

Se contaba que «en esa misma grada se construyó la *Villa de Madrid*, que al botarse en 1862, en presencia de la Reina D.<sup>a</sup> Isabel, quedó parada en igual sitio que ha quedado este» y, entre otras conjeturas, que «hacía suponer a algunas personas que existiría en este sitio algún pequeño desnivel, causa que pudo motivar el que la cuña mencionada saltase quedándose como puntal, entorpeciendo el deslizamiento».

---

(22) VILLA CARO, Raúl: «Evolución de las botaduras en España a lo largo de la historia» en REVISTA GENERAL DE MARINA, junio 2020, p. 941. Este autor les da el nombre de «llaves de retención». Se trata de «zafarlos a fuerza de mazo o cortarlos con un hacha, al botar un buque al agua, a fin de dejar completamente libre la basada y que ésta pueda correr por las imadas de la grada», en *Enciclopedia General del Mar*, Ed. Garriga S. A., Barcelona, 1982, segundo volumen, p. 1.455.

Véase también VILLA CARO, Raúl: «Las etapas de la botadura», en REVISTA GENERAL DE MARINA, enero-febrero, 2015, p. 67 y ss.

(23) *Diario de Cádiz*. Suplemento al número del miércoles 9 de septiembre de 1896, p. 2.

La repercusión a nivel nacional fue inmediata, publicándose que (24) «... al general Beránger [ministro de Marina] le ha contrariado mucho el que no se botara ayer en Cádiz el *Princesa de Asturias*, tanto más cuanto el ministro había dado de antemano instrucciones convenientes para que se corrigiesen los defectos de la grada que sostiene el buque».

En cuanto a las razones que se daban, además del fallo en la grada, una era la mala calidad del sebo empleado (25).

Se iniciaron los trabajos para solucionar las posibles causas y se fijaron como nuevas fechas el 23 de septiembre o el 8 de octubre, en que habría mayores mareas.

Es curioso lo que relató (26) *El Imparcial* como «detalle simbólico»: «Al picar las retenidas del buque y al comenzar éste a deslizarse por la grada, el capitán general gritó “¡Viva el rey! ¡Viva la reina! ¡Viva España!”’. El barco seguía deslizándose majestuosamente. El capitán general continuó gritando: “¡Viva el ministro de Marina!”’. Entonces fue cuando se detuvo el barco».

La Armada envió a San Fernando al ingeniero jefe naval Bona (27) para llevar la dirección de los trabajos, que —después fue sabido— era partidario de volver a calcular toda la zapata (28) y demás elementos para la botadura, pero no consiguió convencer al resto de autoridades, que se inclinaban por poner a flote cuanto antes el buque.

### Nuevas tentativas de botadura: 8 y 9 octubre de 1896

La prensa publicaba que se había puesto «el mayor cuidado en ocultar el día en que se procedería al segundo intento de botadura del *Princesa de Asturias*» (29), al tiempo que reflejaba todo el trabajo efectuado en colocar la grada en las mejores condiciones con objeto de evitar un mal resultado. No obstante, la noticia circuló con rapidez e «hizo que acudiera al Arsenal una inmensa muchedumbre, ávida de presenciar la operación».

---

(24) *El Siglo Futuro*. Madrid, jueves 10 de septiembre de 1896, p. 2.

(25) *La Iberia*. Madrid, jueves 10 de septiembre de 1896, portada: «Dícese también que la causa de éste puede ser debida a la mala calidad del sebo empleado, pues el deslizamiento del crucero fue lento, facilitando la creación del obstáculo. De ser éste bueno, el deslizamiento se hubiera efectuado con rapidez».

(26) *El Imparcial*. Madrid, domingo 13 de septiembre de 1896, p. 3.

(27) *La Dinastía*. Barcelona, lunes 14 de septiembre de 1896, p. 2: Casimiro Bona y García de Tejada, inspector general del Cuerpo de Ingenieros. Nació el 4 de marzo de 1829, ingresó en el Cuerpo el 21 de enero de 1850 y estuvo en ese destino desde el 4 de enero de 1893.

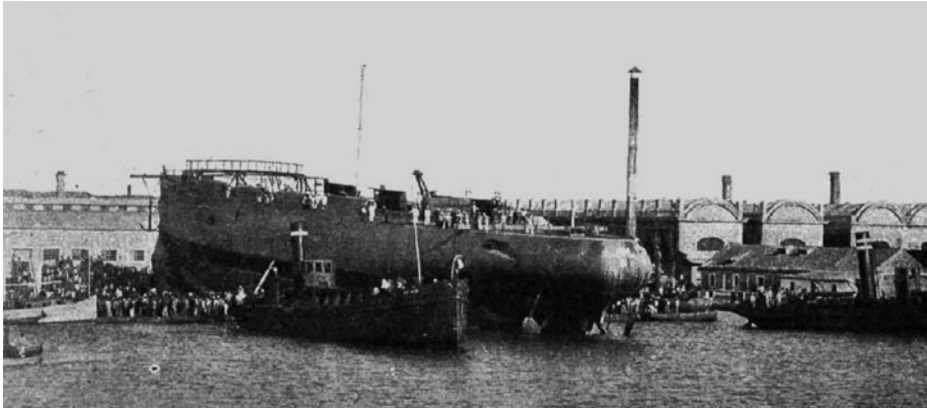
(28) *La Correspondencia de España*. Madrid, lunes 19 octubre de 1896, portada.

(29) *El País*. Madrid, viernes 9 de octubre de 1896, p. 2.

De nuevo, con un silencio absoluto, se hizo funcionar la prensa, al tiempo que se cobraba de las sordas. El *Diario de Cádiz* (30) detallaba: «... se da la orden de atención, que transmite un cornetín de órdenes. Seguidamente se quitan los contretes, se pica la retenida y funciona la prensa hidráulica de 300 toneladas secundada por el golpear de cajas y cuñas, trabajo que realizan más de cien obreros». El buque empezó a moverse, pero cuando había recorrido apenas 20 metros se detuvo, quedando en una situación —se decía— en que «la popa sobresale unos 36 metros fuera de la grada» (31).

Se refería (32) al esfuerzo realizado por los hombres de la Maestranza al cobrar de las sordas, detallando que de cada una de ellas tiraban 500 hombres (33) y que «en la última tentativa efectuada, el capataz encargado de la maniobra, cuando todos estaban preparados, animó en voz alta a la gente: “¡Vamos a darle otro tirón al canasto del pan!”», reflejando así lo que para la población de San Fernando suponían las construcciones navales. Es más, se empezaron también a difundir rumores de que algunos «temen que el gobierno no conceda la construcción del crucero de 6.000 toneladas» (34).

El buque había quedado en una situación peligrosa en cuanto a su estructura, por lo que el *Diario de Cádiz* (35) daba la noticia de que, «comprobada la



«El fracaso del *Princesa de Asturias*... Posición peligrosa en que estuvo el acorazado hasta su espontáneo lanzamiento». (Revista *Nuevo Mundo*, Madrid, 22 de octubre de 1896, p. 4).

(30) *Diario de Cádiz*, viernes 9 de octubre de 1896, p. 3.

(31) *El País*. Madrid, viernes 8 de octubre de 1896, p. 2. Sin embargo, el mismo día en *La Época*, p. 2, se decía que eran 15 metros, lo que parece más exacto.

(32) *Diario de Cádiz*. Suplemento al número del viernes 9 de octubre de 1896, p. 2.

(33) *El Imparcial*. Madrid, sábado 10 de octubre de 1896, portada.

(34) Ídem.

(35) *Diario de Cádiz*, viernes 9 de octubre de 1896, p. 3.



imposibilidad de botarlo, por el momento, los ingenieros dispusieron se colocasen flotadores por la popa para que sobre ellos pueda quedar sujeto el buque en la bajamar y no tenga movimiento con el impulso del oleaje».

Los trabajos continuaron para volver a probar al día siguiente, sábado 9 de octubre. Se comentaba que incluso durante la noche «la Maestranza sigue trabajando con un entusiasmo y actividad digno de todo elogio. Anoche se dio un abundante rancho. Al amanecer se les ha servido café y ron» (36), vieja tradición en algunas marinas.

Tras nuevas tentativas, quedó el *Princesa de Asturias* con la popa fuera de grada, ya en el agua 25 metros; se desistió de seguir intentándolo y se pensó en volver a hacerlo el 5 de noviembre, que «hay un gran aguaje» (37). En esos momentos, el crucero se había ganado el sobrenombre del *Arrastrao*, fruto «de la imaginación meridional» (38). Se iniciaba así un período de estudio y de mejoras para solucionar los problemas.

### Los flotadores de pipería

Sin entrar en detalles técnicos, nos queremos detener ahora en los flotadores. Se pensó, inicialmente, colocar «las fragatas *Navarra* y *Aragón*, con el fin de embragar el crucero por la popa y elevar ésta» (39) o usar «los bombos que unen la Avanzadilla con el Arsenal» (40) en la entonces entrada principal.

El uso de las fragatas en el caño no se consideró aceptable, ya que suponían un obstáculo para la navegación, por lo que «serán sustituidas por flotadores formados por pipería, habiéndose ya ordenado la adquisición de 400 bocoyes» (41), e incluso se afirmaba que «de esta comisión ha sido encargado el Contador de Navío D. Salvador Ramírez» (42), decisión que al parecer no fue fácil, pues se informó de que «después de mucho discutir, después de perdidas muchas horas, autorizase el plan y sale un Contador de Navío a recorrer el feraz territorio jerezano en busca de pipas...» (43).

---

(36) *Ibídem*. Suplemento al número del sábado 10 de octubre de 1896, p. 2.

(37) *Ibídem*. Suplemento al número del lunes 12 de octubre de 1896, p. 2.

(38) *La Iberia*. Madrid, lunes 12 de octubre de 1896, portada.

(39) *Diario de Cádiz*. Suplemento al número del sábado 10 de octubre de 1896, p. 2.

(40) *La Correspondencia de España*. Madrid, domingo 11 de octubre de 1896, p. 2.

(41) *Diario de Cádiz*. Suplemento al número del lunes 12 de octubre de 1896, p. 2.

(42) Salvador Ramírez y Sánchez Bueno. Nació el 11 de julio de 1864 e ingresó en la Armada en julio de 1882. Estaba destinado desde el 15 de septiembre de 1894 como pagador de la 2.ª Sección del Arsenal.

(43) *La Correspondencia de España*. Madrid, jueves 15 de octubre de 1896, portada.

Recorrería —según la prensa (44)— Jerez, El Puerto de Santa María y Sanlúcar en busca de pipas o toneles; pero era un mal momento porque acababa de terminar la vendimia y todos estaban ocupados en las bodegas. A esto se unía la urgencia de disponer de inmediato del necesario crédito (45).

El concepto del flotador era poner las pipas dentro de unas jaulas «con las que se formarían unas grandes balsas que sostuvieran el casco» (46). Se decía que «los herreros de ribera trabajan en la construcción de flotadores de hierro de la forma de los cascos... que se adaptarán a la popa del crucero para facilitar la acción de la pipería» (47).

Se encontraba así en el vino la salvación, al menos temporal, del crucero *Princesa de Asturias*, dado que en sus toneles se depositaba la esperanza de que no hubiese mayores daños. Pero surgían dos problemas: conseguirlos en plena cosecha y poder afrontar el gasto de su adquisición, y a ambos se encontraría respuesta, ya que «merced al patriotismo de algunos cosecheros fabricantes de aguardientes y dueños de tiendas de vinos se tendrán con exceso las pipas necesarias» (48), destacando la entrega hecha por el «conocido y rico fabricante» (49) Anacleto Sánchez de Lamadrid, quien había donado gratuitamente 200 bocoyes y anunciaba que «otros industriales de esta región siguen este ejemplo», así como que «los dueños de tiendas de vinos en San Fernando han ofrecido cuanta pipería poseen. Estos ofrecimientos patrióticos han producido gran júbilo y mucho entusiasmo» (50). Entendemos así que la gran sociedad civil veía que el éxito de la nueva industria naval en la Bahía sería beneficioso para todos los sectores de la población.

Así, en Cádiz se leía el viernes 16 de octubre que, dado el ofrecimiento «con un desinterés que le honra» de Anacleto Sánchez de Lamadrid, del Arsenal de La Carraca habían llegado «un vapor remolcando una barcaza y un candray para embarcar las pipas ofrecidas» (51), que serían fletadas al día siguiente... Pero, como veremos, ya no harían falta.

Resaltemos que el ejemplo dado por Anacleto Sánchez tuvo una gran repercusión y «los donativos de bocoyes para utilizarlos como flotadores del *Princesa de Asturias* aumentan; hoy han ofrecido cincuenta más varios vinateros. Al pie de grada hay apilados doscientos» (52).

---

(44) *La Iberia*. Madrid, martes 13 de octubre de 1896, portada.

(45) *Diario de Cádiz*. Suplemento al número del martes 13 de octubre de 1896, p. 2.

(46) *La Época*. Madrid, martes 13 de octubre de 1896, p. 3.

(47) *El Liberal*. Madrid, jueves 15 de octubre de 1896, portada.

(48) *La Iberia*. Madrid, jueves 15 de octubre de 1896, portada.

(49) Ídem.

(50) Ídem.

(51) *Diario de Cádiz*. Suplemento al número del viernes 16 de octubre de 1896, portada.

(52) *El Imparcial*. Madrid, viernes 16 de octubre de 1896, portada.

La familia Sánchez de Lamadrid regentaba en Cádiz, entre otros negocios, una fábrica de aguardientes y de licores en una zona muy próxima al actual Mercado Central.

### La puesta a flote espontánea: 17 de octubre de 1896

Esta era la situación el sábado 17 de octubre y el *Diario de Cádiz* publicaba: «... a las once y diez minutos de la mañana, encontrándose la pleamar en todo su desarrollo, salió a flote, sin que nadie pudiera preverlo, el hermoso Crucero *Princesa de Asturias*, cuya botadura aplazada para el 5 de noviembre próximo, tanto ha dado que hablar en estos últimos días...» (53) y que «en el momento de caer al mar el Crucero celebraban una Junta de Ingenieros para acordar la forma en que había de hacerse la colocación de las pipas en los costados del Crucero como flotadores» (54).

Las poblaciones de la Bahía expresaron vivamente su júbilo; en San Fernando «todo el vecindario echóse a la calle dirigiéndose a La Carraca para comprobar la noticia. El Ayuntamiento y muchas casas han engalanado los balcones, dando las iglesias un repique general... En Cádiz se ha producido el fausto suceso de hoy universal regocijo» (55) y «en Puerto Real, donde viven muchos obreros del Arsenal de La Carraca, se ha celebrado una manifestación de regocijo...» (56). Hay que significar que, incluso, se reflejó el lanzamiento en el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* (57), que normalmente solo lo hacía de los movimientos de buques.

Y el vino, bebida casi de salvación, también corrió, cómo no, en esta alegría, ya que el lunes 19 «se repartió a la Maestranza el vino donado por la Unión Montañesa de San Fernando para solemnizar la botadura del *Princesa de Asturias*» (58).



Anuncio publicado en la *Guía Oficial de Cádiz. Pueblos de la Provincia. Departamento Marítimo* para el año 1896, p. 151.

(53) *Diario de Cádiz*. Suplemento al número del sábado 17 de octubre de 1896, portada.

(54) Ídem.

(55) Ídem.

(56) *La Época*. Madrid, martes 20 de octubre de 1896, portada.

(57) *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, sábado 17 de octubre de 1896, portada: «El *Princesa de Asturias*. Felizmente ha sido lanzado al mar en el Arsenal de la Carraca, quedando amarrado en el Caño principal, delante de las Gradadas, el casco del Acorazado de segunda clase cuyo nombre encabeza estas líneas».

(58) *Diario de Cádiz*. Suplemento al número del lunes 19 de octubre de 1896, p. 2.

Epoca IV.—Año VII.		Sábado 17 de Octubre de 1896				Num. 2168		
<h1 style="margin: 0;">Parte Oficial de  La Vigía de Cádiz.</h1>								
<b>DIARIO NOCTURNO DEL MOVIMIENTO MARITIMO EN ESTE PUERTO.</b>								
<b>PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN.</b> En la Capital, por cada mes, 3'75 pesetas. En provincias, trimestre adelantado, 12 pesetas.		<b>REDACCION Y ADMINISTRACION</b> a cargo del Primer Vigía <b>D. ADOLFO CEBADA Y GÓMEZ</b> Torre de Tavira, Marqués del Real Tesoro, 10.			<b>PRECIOS DE LOS ANUNCIOS</b> MARÍTIMOS. <b>CONVENCIONALES.</b>			
<b>MAREAS DEL DÍA 18.</b>		<b>OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS DE HOY</b>				<b>AFRECCIONES ASTRONÓMICAS DEL DÍA 18.</b>		
Primera bajar a las 6'24 de la mañ. <sup>a</sup> Primera pleamar a las 12'26 de la idem. Segunda bajar a las 6'43 de la noche. Segunda pleamar a las 12'44 de la idem.		Hora 8 12 4	Baróm. Aneróid. 764'0 764'0 763'5	Term. centig. 15'6 17'0 17'0	Viento y fuerz. NNO. ONO. O. cal. <sup>o</sup>	Estado del mar M. <sup>a</sup> SO id. id. id. id.	Estado del hte. Chub. Carga. id.	Sale el Sol a las 6'10 de la mañana. Pónese a las 5'20 de la tarde. Sale la Luna a las 3'43 de la idem. Pónese a las 3'9 de la madrugada
<b>EL "PRINCESA DE ASTURIAS."</b>  Felizmente ha sido lanzado al mar en el Arsenal de la Carraca, quedando amarrado en el Caño principal, delante de las Gradas, el casco del Acorazado de segunda clase cuyo nombre encabeza estas líneas.		Laud <i>Joven Perico</i> , de Tarifa, con carga general.  <b>Buques Salidos.</b> Anoche—Vapor español <i>Cabo Tortosa</i> , de 1.495 toneladas, capitán D. M. Tellechea, con carga general, un pasajero y 30 tripulantes, para Vigo y escalas hasta Bilbao. Su consignatario D. J. de la Viesca. Hoy.—Vapor de ruedas inglés <i>Hércules</i> , de 53 toneladas, capitán Mr. E. Carlarino, (en lastre) y 9 tripulantes, para Gibraltar. Sus			vinos y 14 tripulantes, para Málaga y Havre. Su consignatario D. R. Arquis. Vapor español <i>Anita</i> , de 165 toneladas, capitán D. M. Millán, con carga general y 9 tripulantes, para Sevilla. Su consignatario D. A. Millán. Bergantín goleta de 3 palos noruego <i>Fremgang</i> , de 319 toneladas, capitán Mr. J. Jensen, con madera de teka de tránsito y 10 tripulantes, para Lazareto sucio. (Despedido por Sanidad.) Goleta española <i>Unión</i> , de 59 toneladas,			
<b>Buques Entrados.</b>								

*Parte Oficial de la Vigía de Cádiz del sábado 17 de octubre de 1896.*

## Breve conclusión

A pesar de que el diputado a Cortes Viesca anunció «que el Ministro de Marina ha prometido que se harán nuevas construcciones en el Arsenal de la Carraca» (59), la realidad fue que el crucero, finalmente llamado *Extremadura*, se construyó en los Astilleros Veá-Murguía de Cádiz (60). Esas gradas, ya de la E. N. Bazán, no volverían a acometer un buque de este porte hasta 1955 (61).

En cuanto a que el vino venía a salvar a un barco de la Armada, no se puede considerar técnicamente como verdadero, aunque sí lo fue el compromiso que en todo momento tuvo la población de la bahía gaditana con su Marina y con la industria naval, como se desprende de este interesante y curioso episodio vivido en 1896. ¡Cosas de la mar!

(59) *La Época*. Madrid, martes 20 de octubre de 1896, portada.

(60) Se autorizó el 23 de abril de 1898 y sería botado el 29 del mismo mes de 1900. Inicialmente se había publicado en *La Correspondencia Militar*. Madrid, 21 de enero de 1898, p. 3: «Puso el jefe del Gobierno a la firma de la Augusta Dama un decreto encargando de la construcción de un crucero de 7.200 toneladas al Arsenal de la Carraca. El nuevo barco de guerra llevará el nombre de *Puerto Rico*».

(61) Serían las construcciones números 21 y 22 de la E. N. Bazán los buques madereros *Okume* y *Ukola*, de 4.078 TPM.