

UNAS ANOTACIONES SOBRE LA CONSTRUCCIÓN Y BOTADURA DEL CRUCERO *EMPERADOR CARLOS V*

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

Resumen

Con este trabajo pretendemos dar a conocer ciertos episodios de la historia marinera del crucero *Emperador Carlos V*, concernientes tanto a su proceso de construcción como a su botadura. Detallaremos los problemas que tuvo que capear el astillero gaditano Veá-Murguía para cumplir con las condiciones del contrato y haremos un recorrido por el interior del buque, orgullo de la industria naval española y gaditana.

Palabras clave: crucero *Carlos V*, Veá-Murguía, botadura.

A modo de introducción

LA muy esperada ley de escuadra del ministro de Marina Rafael Rodríguez de Arias y Fernández de Villavicencio, de 12 de enero de 1887, notoriamente influida por el plan de construcciones de su antecesor, José María Beránger Ruiz de Apodaca, facultaba al gobierno a construir 11 cruceros protegidos de 1.^a clase, 10 cruceros torpederos de 1.^a y 2.^a clase, 138 torpederos y otras unidades de menor porte, además de contemplar la adquisición de defensas submarinas y mejoras en la infraestructura de los arsenales estatales. La nueva norma propugnaba la defensa del imperio colonial español y el fomento de la industria naval nacional, para lo que recomendaba la renovación de la flota con unidades adaptadas a las necesidades de la época, tanto en cuanto a las especificaciones técnicas como al armamento que debían portar. Esta ley, si bien no alcanzó todos los objetivos previstos —por insuficiencia presupuestaria o por la terquedad de los responsables, empeñados en construir las unidades en España cuando la nación aún no disponía de suficiente capacidad técnica para ello—, sí tuvo positivos resultados, como avivar en la industria naval el espíritu creador y hacer reflorar en los españoles su vocación hacia el mar, aletargada durante décadas. Es cierto que en el plantea-

miento de la ley se prescindió de algunos objetivos vitales reivindicados por los marinos, entre ellos la construcción de un acorazado. Para satisfacer la demanda de trabajo hubo que recurrir no solamente a los arsenales militares y a los astilleros nacionales —muchos de ellos surgidos en exclusiva para la ocasión, y algunos escasamente capacitados—, sino también a las factorías extranjeras, que proporcionaron además equipamiento y apoyo técnico. Un dato a valorar en apoyo de la ley que contemplamos fue la evolución positiva observada en el porcentaje del tonelaje construido por las factorías nacionales para la Armada, que entre 1885 y 1889 fue del 7,35; entre 1890 y 1894, del 60,48, y entre 1895 y 1899, del 47,89. El astillero Veá-Murguía de Cádiz —en el que se construyó el crucero *Emperador Carlos V*, objeto de nuestro trabajo— nació de resultas del programa del ministro Rodríguez Arias, opinión refrendada por el tipo de las trece primeras construcciones realizadas por la factoría gaditana: cuatro civiles (un yate, dos vapores y un pesquero) y nueve militares (dos cruceros, un torpedero y seis cañoneras).

En la bibliografía consultada hemos podido advertir la confusión existente a la hora de clasificar al *Carlos V*, al que hemos visto tipificado como crucero, crucero protegido, crucero acorazado, crucero de 1.^a clase, acorazado de 1.^a clase... A raíz de su botadura, el especialista en asuntos marítimos E. Weyl publicaba en *El Mundo Naval Ilustrado*:

«España parece que consagra toda su atención naval con marcada predilección a los cruceros, sin duda con objeto de asegurar en todos tiempos sus comunicaciones con las ricas colonias que posee. El plan de construcciones navales español aparece por estas razones más inclinado siempre a la defensa que al ataque. Se ha botado al agua en Cádiz el *Carlos V*. La nomenclatura española lo clasifica entre los acorazados, pero más apropiadamente debe figurar entre los cruceros poderosos; no obstante, es lo cierto que cada día se hace más difícil señalar la línea divisoria entre los llamados acorazados y cruceros acorazados, siendo la tendencia de la época aumentarles a estos últimos desplazamiento y protección, a la par que a los primeros se les disminuyen ambas propiedades».

La construcción del crucero

La *Gaceta de Madrid*, en su edición de 10 de octubre de 1888 (núm. 284), publicaba una real orden donde se detallaban las bases para la construcción por la industria privada y en la bahía de Cádiz de un crucero de 1.^a clase. A mediados de octubre de 1890, la reina imponía al crucero en ciernes el nombre de *Emperador Carlos V*, y al que se estaba construyendo en Ferrol, el de *Cardenal Cisneros* (1). El jueves 23 de julio de 1891, a las tres en punto de la tarde,

(1) El nombre del buque también fue objeto de polémica en las Cortes, al solicitar algunos intervinientes que se explicase por qué la nueva unidad se iba a llamar *Carlos V* y no *Carlos I*.

ASTILLERO Y TALLERES
DE
VEA-MURGUA HERMANOS
CÁDIZ

Caena Sr.

El jueves 23 del actual, a las 10 en punto de la tarde se colocará la primera piedra del monumento de la grada en que se ha de construir el lago de embalse "Emperador Carlos V." inaugurándose al mismo tiempo al taller de fundición.

Desearia la sociedad que suscribe de honor publica sus expresos deseos en por de la industria y prosperidad local, rogando a V. E. con el mayor esmero y actividad se dignen concurrir con su asistencia al mayor número de este acto.

Dios

Madrid a 7 de octubre de 1891.
Cádiz 14 de octubre 1891.
Don - J. Murguía

Al Excmo. Ayuntamiento de Cádiz

Invitación a la ceremonia de colocación de la primera piedra de la grada en que se construyó el Emperador Carlos V.

se colocó la primera piedra del coronamiento de la grada de construcción. La fábrica del crucero *Emperador Carlos V* —abreviado, incluso oficialmente, a *Carlos V*— se financió con los fondos destinados a la adquisición de torpederos. El 30 de abril de 1891 se había firmado la preceptiva escritura contractual, en presencia de Joaquín Aranda, representando al Estado, y del abogado Agustín Moyano y Juan Veá-Murguía, en representación de los astilleros. Esta unidad ampliaba el proyecto de crucero de 7.000 toneladas adjudicado al astillero gaditano, a tal fin fueron modificadas las características técnicas esenciales, como desplazamiento, velocidad, autonomía, armamento... Se eligió el tipo de la Marina inglesa «Blake», resultando un buque de 123,36 m de eslora máxima y de 115,82 m entre perpendiculares; manga, 20,42 m; puntal en la maestra, 12,12 m; calado máximo, 7,78 m y desplazamiento a plena carga era de 9.235 t. Su potencia de máquinas a tiro natural era de 15.000 caballos, con una velocidad de 19 nudos y una potencia a tiro forzado de 18.500 caballos, desarrollando una velocidad de 20 nudos. El armamento del que iría dotado, exiguo en relación con el tamaño de la unidad a juicio de los especialistas, constaría de dos cañones de 280 mm González Hontoria, instalados a proa y a popa; ocho del mismo sistema de 140 mm, emplazados en las bandas; cuatro de 100 mm modelo García Lomas; dos de 70 mm; cuatro tipo Nordenfelt de 57 mm, instalados en las cofas; cuatro ametralladoras Maxim de 37 mm, situadas en las cofas militares; dos ametralladoras calibre de fusil y seis tubos lanzatorpedos, dos a proa, dos a popa y dos en el centro, para lanzar torpedos de flanco. En la cubierta de batería se situarían 50 camarotes para jefes, oficiales y clases subalternas, con los correspondientes comedores, baños, enfermería, ranchos de marinería, etc. El coste de contrato fue de 18.350.000 pesetas, 14.980.000 correspondientes al precio fijado para el crucero inicial de 7.000 t, y 3.370.000 relativas al incremento de desplazamiento, el aumento de la fuerza de las máquinas, la adición de las torres y barbetas blindadas y el blindaje vertical —no obstante, su precio efectivo se aproximó a los 20 millones—. El plazo de construcción se fijó en cuarenta meses. Cánovas del Castillo llegó a decir en el Congreso de los Diputados que el precio del crucero *Emperador Carlos V* incluía el de la construcción del astillero. El abono se realizaría en veintitrés plazos distintos, de los cuales los correspondientes a las máquinas, artillería y torpedos serían los últimos a satisfacer. Desde el inicio de las obras surgieron innumerables contratiempos de orden económico a causa de la inflexibilidad con que el Ministerio de Marina aplicaba las condiciones contractuales, que supeditaban el abono de los distintos plazos a que el constructor cumpliera escrupulosamente tanto con el calendario de obras como con el acopio de los materiales. El 14 de septiembre de 1893 Veá-Murguía Hermanos dirigió al ministro un escrito en el que solicitaba la remoción de algunas de tales condiciones. Transcribimos un párrafo de la petición, en el que se observa la angustiada situación que atravesaba el astillero gaditano:

«La construcción del buque de combate *Emperador Carlos V*, con arreglo a las bases y condiciones establecidas por nuestro contrato, se está llevando adelante con tan continuadas dificultades, que nos vemos en el caso de acudir a

V.E. para exponer claramente los inconvenientes que para ambas partes ofrece la realización estricta de lo estipulado y las ventajas que ocasionaría el remover algunas de las condiciones que la práctica de las obras nos indica ya como imposible de cumplir. Ese ministerio conoce las dificultades que se oponían al cumplimiento estricto de las condiciones necesarias para el cobro del plazo 4.º y ese convencimiento, unido al alto espíritu de equidad que siempre ha presidido en las resoluciones del ministerio de Marina, motivó la Real Orden de 18 de julio último disponiendo se nos abonase el valor de la obra ejecutada y materiales acopiados correspondientes a dicho 4.º plazo, aún sin estar cumplidas todas las condiciones que para el abono total exigía el contrato».

Continuaba la petición exponiendo que existían las mismas dificultades para el cumplimiento de las condiciones correspondientes a los plazos quinto, sexto y séptimo, ya que los materiales necesarios para continuar las obras no se habían recibido al tener La Felguera las máquinas averiadas: «El cumplimiento de los plazos 5.º, 6.º y 7.º, se presenta, pues, ante nosotros como el paso de un desierto, durante el cual ningún alimento hemos de encontrar para reparar las fuerzas perdidas». Solicitaba, por último, que el ingeniero jefe inspector de las obras del *Carlos V*, con periodicidad quincenal o mensual, expidiese certificaciones que acreditasen el valor de las obras ejecutadas y los materiales acopiados, de manera que el Ministerio de Marina pudiera así efectuar los abonos correspondientes.

El 23 de octubre de 1893, el Consejo de la Marina manifestaba que la casa Veá-Murguía justificaba los incumplimientos contractuales por las dificultades con que se encontraba la industria privada para surtir al astillero de los elementos de construcción. Tras un análisis serio, detallado y objetivo sobre la situación del astillero que construía el *Emperador Carlos V* y la problemática del abono de los distintos plazos, el Consejo dictaminó que la causa que impedía a los señores Veá-Murguía cumplir las condiciones para el percibo de los plazos quinto, sexto y séptimo era de fuerza mayor, idéntica a la que no les había permitido cumplir por entero las fijadas en el contrato para el cobro del plazo cuarto. Continuaba apuntando que, para dejar garantizados los intereses del Estado y al mismo tiempo dar facilidades al astillero constructor, podría ordenarse que la comisión inspectora del astillero de Cádiz emitiese certificaciones mensuales que acreditasen la obra ejecutada y los materiales acopiados no abonados por el Estado. Esas certificaciones servirían para satisfacer a los señores Veá-Murguía el coste de la obra ejecutada y del material acopiado en la parte proporcional que correspondía a los totales que comprendía cada plazo.

Estas proposiciones del Consejo de la Marina (2) fueron elevadas al de Ministros, que resolvió desestimarlas. La decisión gubernamental indignó y

(2) Debemos consignar que el mencionado consejo estaba compuesto por los siguientes señores: general Butler, presidente; generales Bona, de Ingenieros, y Barrié, de Artillería; asesor, Gálvez; director de material, Bermejo; director de personal, Roca; director de Sanidad de la Armada, intendente Pla; vocal jefe de Marina, Warleta, y secretario, Vila.

exasperó a la opinión pública gaditana. Y así, en un artículo publicado el 4 de diciembre de 1893 en el *Diario de Cádiz*, titulado «Horas trágicas», se insertó el comunicado que transcribimos textualmente y que plasmaba la triste realidad del astillero gaditano:

«Producido indignación la aparición en la *Gaceta* de la real orden negando abonar plazo para proseguir construcciones en el astillero Vea-Murguía, conociendo hasta la evidencia el adelanto y la actividad de las obras y teniendo garantizados sus intereses el Estado. Caso paralizarse trabajos, quedarán sin ocupación millares obreros, aumentando cuadro desolador que presenta la provincia, donde la miseria es extrema. Cádiz demostró con su astillero que podría despertar de su postración convirtiéndose en centro de prosperidad sin mendigar protección de nadie, tratándosele con justicia solamente. Gobierno coautor de la decadencia de esta desgraciada provincia, prueba nuevamente que trata de cegar en fango un brillante porvenir no fomentando el astillero y paralizando indefinidamente las obras del puerto. En estas horas supremas librarase la partida entre el Gobierno y la ciudad de Cádiz, donde quedarán alientos para defender desesperadamente sus más caros intereses».

La caótica situación del astillero Vea-Murguía se suavizó con la entrada de nuevos socios: los hermanos Ricardo y Florencio Noriega Noriega y su primo Lorenzo Noriega Escalante, que inyectaron capital y accedieron a la gerencia de la sociedad el 16 de febrero de 1894. La protocolización notarial de la nueva sociedad, Vea-Murguía, Noriega y Cía., tuvo lugar el 6 de octubre de 1894. Gracias a este cambio de titularidad pudo terminarse el *Emperador Carlos V*.

Por real orden de 18 diciembre de 1891 se asignó al crucero *Carlos V*, popularmente conocido como «*Carlos Usted*», la numeral 4 y la señal distintiva G. Q. P. H. El 4 de marzo de 1892 su quilla descansó sobre los picaderos en la grada número 2, nombrada Andalucía, y en la primera semana de enero de 1893 finalizaron las tareas de instalación del andamiaje para iniciar la construcción en altura del *Carlos V*, quedando arbolado el codaste del buque el 11 de marzo. El *Diario de Cádiz* daba asidua cuenta del progreso en los trabajos; así, el 17 de marzo de 1893 comentaba:

«Anteayer se arboló la roda al *Carlos V*, pieza que reúne, no solo por su construcción, sino que también por sus dimensiones, un notable mérito, que ha sido motivo de que los periódicos ingleses se ocupen de ella con preferente elogio. La roda fue desembarcada y colocada en su sitio, después de vencidos algunos obstáculos por el inteligente personal del astillero».

Este elemento estructural había llegado el día 10 en el vapor *Turia*. El 17 de enero de 1894, una comisión de vizcaínos cumplimentó al ministro de Estado, Segismundo Moret, a fin de solicitarle que las planchas de blindaje con destino al crucero *Carlos V* no se adquirieran en el extranjero, sino que se convocara un concurso al efecto. Una extensa exposición relativa al asunto le fue entrega-

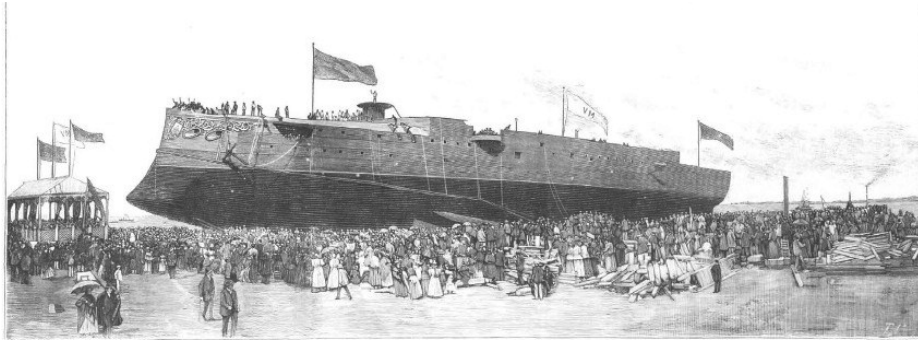
da con objeto de que la hiciera llegar al presidente del Consejo. A primeros de octubre la misma comisión visitaba al presidente del Consejo de Ministros, Sagasta, a quien interesaban la pronta y favorable resolución del referido asunto. Don Práxedes prometió estudiar lo solicitado, pero advirtió de que en su decisión se supeditaría a lo que dispusiese del ministro de Marina. Sin embargo, este, el gaditano Manuel Pasquín y de Juan, la desestimó escudándose en las condiciones de la concesión, que autorizaban la construcción en el extranjero. La prensa bilbaína reaccionó con vehementes artículos contra Sagasta, cuya impopularidad se imputaba a su oposición a todo cuanto interesaba a la producción nacional, de modo que se le instaba a que se retirara del poder.

En la construcción del *Carlos V* se dieron cita distintas industrias europeas. Los blindajes para las torres y el acero cromado se encargaron a Krupp; la empresa Forges et Chantiers de la Méditerranée suministró los mecanismos de las torres, mientras que la roda y el codaste se encargaron a William Jessop and Sons, y las cadenas y el ancla, a Hingley and Sons y Wetherton Iron Works. El servomotor fue obra de Emerson, Walker & Thompson Bros., Limited. Las planchas de la cubierta protectora, de 112 milímetros, fueron proporcionadas por John Brown y Compañía, y la sociedad La Felguera Duro y Compañía asumió el aprovisionamiento del acero en planchas y barras y perfiles ordinarios de hasta 22 milímetros de espesor. Las máquinas y calderas fueron construidas por la Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, aunque con materiales extranjeros. Por último, la instalación eléctrica del buque fue responsabilidad de la sociedad francesa Breguet. A mediados de febrero de 1895 quedaron montadas las hélices y se iniciaron los trabajos de retirada de los andamios y obstáculos con vistas a la botadura.

La botadura del *Carlos V*

Con antelación a la botadura del crucero se celebraron en la capital gaditana unos coloristas festejos patrocinados por el Ayuntamiento y la Diputación, a los que se adhirieron numerosas sociedades. Se quería dejar constancia de la capacidad del astillero para futuros proyectos y lanzar una llamada de atención al Gobierno a fin de que dejara de adquirir buques en los astilleros ingleses cuando podía dar trabajo a los nacionales. El buque fue visitado por más de 3.000 personas, que ensalzaron sus condiciones técnicas, orgullo de la industria naval española y gaditana. Antes de la botadura, con barrenos, en la antegrada se efectuaron voladuras controladas, para limpiar de piedras el canal por donde tendría que discurrir el buque, que una vez a flote pasaría a la dársena del astillero para continuar las obras. El 6 de marzo se colocaba el ancla de babor y se estibaba la cadena en su caja. Al día siguiente se hacía lo propio con la de estribor y se extendían en la cama central 4.000 kilos de sebo para facilitar el deslizamiento del buque.

Las operaciones de lastrado de la nueva unidad, por fin, habían finalizado. El *Carlos V* blandía tres grandes astas en las que flameaban sendas banderas



Momento de la botadura del *Emperador Carlos V* (fuente: *La Ilustración Española y Americana*, 22 de marzo de 1895).

de 12 metros, correspondiendo la de proa a la matrícula de Cádiz; la del centro, a la de la casa constructora, y la de popa, al escudo de España. En la sala de gálibos se colocaron cuatro grandes mostradores, revestidos con la bandera española, donde se serviría el convite oficial; en el centro se dispuso una gran mesa con 150 cubiertos. Una maqueta del *Emperador Carlos V* decoraba un extremo del salón. Completaban la ornamentación distintos trofeos colgados de las paredes, aportados por el astillero y el ayuntamiento gaditano. Trescientos obreros y el maestro herrero Antonio González debían velar por que, en el momento de lanzarse el buque, todo funcionase según lo previsto. Se habían repartido 4.000 invitaciones para el evento, aunque la entrada era libre, por lo que en la explanada que rodeaba la grada se colocaron 1.000 sillas. La Guardia Civil vigiló el desarrollo de la ceremonia, amenizada con la música de las bandas de Pavía y Álava. Un gran número de pequeñas embarcaciones fletadas para la ocasión, debidamente empavesadas al igual que todas las unidades fondeadas en bahía, dieron lustre añadido al acto.

La botadura del buque, programada para el 10 de marzo de 1895, tuvo que ser aplazada hasta el día 12 «por el temporal horroroso sobre toda ponderación que había reinado en el mar durante varios días». El *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, en su edición del día 10, destacaba: «En vista del temporal que reina ha sido cerrado el puerto después del medio día, previniéndose a los buques fondeados se amarren en firme; habiendo suspendido su salida los vapores correos españoles *Alfonso XII* y *Rabat*, y otros buques que tenían fijada su salida para hoy». Representaban al Gobierno en el acto los ministros de Marina y Fomento, y a la comisión parlamentaria, los diputados Barrio y Mier y Silvela. Ofició de madrina en la ceremonia, en nombre de la reina y por indisposición de esta, la condesa de Niebla, quien llegó al astillero entre el entusiasmo de la multitud y, tributados que le fueron los honores de ordenanza a los acordes de la Marcha Real, pasó a ocupar un lugar preferente en la tribuna, acompañada de las autoridades y de los propietarios del astillero. Tras bendecir el obispo el casco del buque, la condesa, con un hacha de plata y acero, cortó la cinta,

deslizándose lentamente el acorazado hacia el agua entre vivas al rey y la reina y aplausos de todos los presentes. Una suelta desde cubierta de 500 palomas africanas, «enjaezadas» con cintas de seda con los colores nacionales, engalanó los cielos, surcados por cientos de atronadores cohetes. Eran las 14.40 cuando, utilizando una expresión coloquial entre los marinos, el *Carlos V* besó por primera vez el agua. Le dieron remolque los gánguiles *Santa Ceferina* y *Santa Teresa*, que lo fondearon en la bahía. El alcalde de Cádiz, dirigiéndose a los ministros, felicitó al Gobierno, a lo que el ministro de Fomento, Joaquín López Puigcerver, correspondió con las siguientes palabras: «Acepto la felicitación. Este es un fausto suceso para toda España». A continuación se celebró un banquete, entreverado con vehementes discursos y brindis compartidos.

Los trabajos tras la botadura

A comienzos de septiembre de 1895 embarcaban en Barcelona las 12 calderas para el crucero *Carlos V*, y a finales de enero del año siguiente estaba previsto que se instalara el timón compensado, de 16 toneladas. En marzo de 1896, en pro de acelerar las obras en el crucero, se autorizó hacer turnos de noche en la factoría. Ese mismo mes finalizaba la instalación de la tercera caldera en el crucero. Para entonces, cerca de mil obreros estaban trabajando en el buque, y el ministro de Marina había recomendado que se activara en lo posible el trabajo para alistar al crucero, tal como se había procedido con la construcción del *Princesa de Asturias* en el arsenal de La Carraca, donde se había aumentado el personal de grada, así como el destinado en los talleres de artillería y en la brigada torpedista. El 18 de septiembre, el diario *El Siglo Futuro* publicaba la noticia de que el ministro de Marina, respondiendo a una solicitud de la propia casa constructora, iba a conceder a Veá-Murguía una prima por terminar el crucero a principios de febrero siguiente, cuando, según contrato, el buque debía haberse entregado en la bahía de Cádiz, «listo, artillado y realizadas las pruebas satisfactoriamente», el 1 de mayo de 1894, y estaba pactado que, de lo contrario, la sociedad constructora incurriría en multas cuyo importe acumulado sumaría 1.055.500 pesetas. El contrato suscrito únicamente autorizaba moratorias por causas de fuerza mayor y, añadía el diario, en el caso que nos ocupa las únicas causas de retraso en la entrega habían sido la insuficiencia de capital y la falta de crédito, agotado con el dinero tomado para las primeras obras del astillero. Otro rotativo, *El Imparcial*, remataba al respecto:

«Nos parece una gran primada eso de la prima que el liberal ministro concede a la casa Veá-Murguía; y a buen seguro que le parecía así olvidando que dicha casa no solo ha cobrado todos los plazos de un barco que está a medio construir, sino que ha recibido también el plazo de garantía que estaba en depósito y que los señores Veá-Murguía no debían percibir hasta después de hecha, y a completa satisfacción, la entrega del acorazado».

El 24 de noviembre de 1896, con dos calderas en servicio únicamente, el crucero se disponía a hacer pruebas particulares de máquinas que en último término hubieron de suspenderse por razones de seguridad, ya que el buque tomó arrancada arrastrando las anclas. Tanto los ingenieros como la comisión inspectora del astillero se mostraron muy satisfechos del resultado. El 5 de diciembre de 1896 se verificaron las pruebas oficiales de todos los aparatos y máquinas, tanto principales como auxiliares, exceptuando las relativas al timón y a las anclas. Una vez realizadas las demás pruebas pendientes y las de velocidad con la corrida de la milla, el buque podría entrar en dique y efectuar las últimas operaciones en seco. La comisión inspectora, que salió muy complacida del resultado de la pruebas, estaba integrada por el capitán de navío José María Jiménez Franco, el de fragata Ángel Miranda y Cordorníe, el ingeniero jefe de 1.^a clase Toribio Gil, el teniente coronel de Artillería de la Armada Joaquín Rodríguez Alonso, el teniente de navío de 1.^a clase e ingeniero naval Ricardo Fernández de la Puente y el maquinista mayor de 1.^a clase Juan Sarriá y Herrera.

El 4 de enero de 1897 se practicaron nuevas pruebas particulares de velocidad, que no sirvieron para evaluar el rendimiento pleno del crucero, ya que únicamente llevaba encendidas ocho calderas, al par que las hélices iban equipadas con tan solo dos palas —el montaje de las restantes, que se debía efectuar en el dique de Cartagena, estaba pendiente—. El *Carlos V* efectuó varias veces el recorrido entre el faro de San Sebastián y Torregorda. En el curso de estas tandas, la velocidad fluctuó entre 11,5 y 12 nudos calculada por corredera, y entre 10,5 y 11 por marcaciones, señalizando los tacómetros en el momento de las pruebas entre las 58 y 60 revoluciones. En las pruebas de evolución, el buque describió un círculo de 250 a 300 metros, con el timón a la banda y las dos máquinas avante. El encargado de la dirección fue el capitán de fragata Aguirre. La comisión inspectora estaba integrada por los siguientes señores: capitán de navío Jiménez, comandante del *Carlos V*; capitán de fragata Miranda, segundo comandante; teniente coronel de Artillería Rodríguez Alonso; ingeniero jefe de 1.^a Gil, y maquinista Sarriá. Los encargados de la dirección de la propulsión del buque fueron los señores Navarro y Genescà i Corominas, director de maquinaria del astillero Veá y Murguía y representante de la Maquinista Terrestre y Marítima, respectivamente. También asistieron los señores Veá-Murguía, Noriega y Lacalle y los ingenieros Rechea y Fuster. La impresión general de los asistentes fue totalmente satisfactoria. El día 5 salió para Cartagena, en cuyo dique limpió fondos, para partir el 11 de febrero hacia Cádiz con vistas a realizar las pruebas oficiales, viaje donde alcanzó una velocidad de 15 nudos.

El 10 de marzo de 1897 se realizaron las pruebas que podían ser calificadas de definitivas y concluyentes para que, una vez superadas, el *Carlos V* pudiera ser entregado al Gobierno, lo que podía suceder para finales de abril. Los ingenieros Fuster y Rechea fueron los encargados de recibir a las distintas comisiones e invitados. Estaban presentes los señores Noriega, gerente del astillero, y el abogado del mismo Agustín Moyano. Todos pudieron observar

lo adelantados que se encontraban los trabajos de acomodación, admirando la cámara del almirante y todas sus dependencias, las de los jefes y oficiales y los comedores, que lucían lujosísimos adornos en bajorrelieve y ricos zócalos de mármol. A tal respecto debemos detallar que en la decoración de las cámaras del *Carlos V*, construidas en el astillero de la Traslántica, colaboraron los artistas gaditanos Justo Ruiz Luna, Andrés Pastorino Rivera, Pérez, Federico Godoy, Juan Rosado y Felipe Abárzuza, según el proyecto y dirección del ingeniero de la factoría Adolfo García Cabezas. Así, en el comedor de los jefes lucían tres cuadros de Andrés Pastorino que recreaban las distintas colonias españolas esparcidas por los mares del mundo. En el despacho del almirante, decorado con molduras de caoba de América, se exhibía una alegoría al óleo de Felipe Abárzuza que representaba la apoteosis de las glorias de la Armada, y en el comedor, 11 marinas de Ruiz Luna mostraban diferentes tipos de buques, como la carabela *Santa María*, unas galeras del siglo XVI, el navío *Santísima Trinidad*, las fragatas *Blanca*, *Numancia* y *Gerona* en persecución de la corbeta chilena *Tornado*, los torpederos *Furor* y *Terror*, los gloriosos hechos de Lepanto y Trafalgar y un estudio de fantasía con los estremecedores restos de un naufragio. Decoraban el salón del almirante seis tapices con sendas efigies de Cortés, Pizarro, Almagro, Elcano, Magallanes y Vasco Núñez de Balboa, todos ellos obra de Federico Godoy. En el frente principal del salón se encontraban, además de un armario con la bandera de combate, los retratos de S.M. Alfonso XIII y su augusta madre, María Cristina, y entre los dos, una estatua de cuerpo entero del emperador Carlos V, armado, sin casco y con el cetro en la mano.

A las nueve de la mañana, el buque salió de Cádiz, navegando rumbo oeste a una velocidad de 10,5 nudos, con un régimen de máquinas de 46 r.p.m. Las primeras pruebas le correspondieron al departamento de máquinas, que según contrato debía invertir en ellas dos horas. El *Carlos V* llevaba encendidas siete calderas, seis para el funcionamiento de las máquinas principales y una más para las auxiliares. Las primeras trabajaban a 9 kilogramos de presión. Durante los ejercicios estuvieron inspeccionando las máquinas el general Reinoso, el comandante del buque, Jiménez Franco, los tenientes de navío ingenieros navales Rubio y García Loma, el maquinista de la Armada Sarriá y algunos otros miembros de la comisión. Se efectuaron nuevas pruebas para determinar el radio de acción que debía alcanzar el crucero, que resultó ser superior a las 12.000 millas fijadas en el contrato. Una vez finalizadas, se pasó a recorrer seis veces la base medida en la costa de Rota, de dos millas, tres en dirección norte y las otras tres hacia el sur, trayecto durante el que el *Carlos V* alcanzó una velocidad de 11,5 nudos con 50-52 revoluciones de sus hélices. Cumplido este período de prueba, el buque puso proa al cabo de Santa María para efectuar un recorrido constante de cuatro horas, a una velocidad de 11,50 nudos, con objeto de determinar el consumo, que resultó ser de 1.250 kilogramos por hora. Por la tarde, tras la cena, en la reunión mantenida por las distintas comisiones inspectoras sus integrantes mostraron su satisfacción por las pruebas, cuyo resultado había superado las expectativas, y por la ausencia de contra-

tiempos o averías. Al estar el cabo de Santa María al través de estribor, el buque continuó navegando al mismo régimen hacia el de San Vicente. A la vista de Cabo Sagres, a las dos y media de la madrugada, el buque viró en redondo hacia Cádiz. Al amanecer, el *Carlos V* se encontraba a 62 millas de la capital gaditana, y al divisar el faro de San Sebastián, viró de nuevo hacia el oeste. Esta prueba terminó a las 11.00; a continuación se volvió a correr la base medida, a fin de corregir los eventuales errores de la víspera. El siguiente ejercicio consistió en navegar con una sola hélice, con vistas a determinar qué corrección de timón se necesitaba para continuar a rumbo, la cual resultó ser de 9 grados funcionando la única hélice a 40 r.p.m. y navegando el buque a una velocidad de 6 millas. Al aumentar las revoluciones a 50 y la velocidad a 9 millas, el axiómetro señaló 10 grados. La última prueba fue la del cambio de marcha; navegando el buque a toda máquina avante, se invirtió la marcha y se dio toda atrás, maniobra que requirió cinco segundos. Ya con Cádiz a la vista, se pararon las máquinas a mano sin el aparato de vapor y se pusieron en marcha de igual forma, maniobra que resultó un éxito. A las siete de la tarde, después de haber navegado una distancia superior a las 350 millas, se dieron por finalizadas las pruebas, tras las que todos los expedicionarios dedicaron entusiastas elogios y frases de agradecimiento a los señores Aguirre, Moyano, Veá-Murguía, Fuster, Rechea y Navarro.

El 22 de marzo de 1897 se recibió un oficio del Ministerio de Marina por el que se dispensaba al crucero *Carlos V* de efectuar las pruebas de velocidad con tiro forzado, que quedaban limitadas a un ensayo parcial. En las pruebas realizadas en la fecha señalada se alcanzó una velocidad de 18,5 nudos a un régimen de 84 r.p.m. El 17 de abril, a las 13.30, el crucero se hizo de nuevo a la mar para realizar pruebas particulares de velocidad. Llevaba a bordo dos comisiones: una conjunta, compuesta por miembros del astillero y del buque, y otra de artillería presidida por el general Santaló. La primera estaba integrada, entre otras personas, por el comandante del buque, Jiménez Franco; el segundo comandante, Miranda; el teniente coronel de Artillería Alonso; el teniente de navío Breschtel y el primer maquinista Sarriá. La de artillería, por el general Santaló, el coronel Maximiano Garcés, el comandante Diego Lora, el capitán Antonio Sarmiento, auxiliar de la Junta, y el coronel Julián Sánchez, constructor de los cañones de 14 centímetros González Hontoria en La Carraca. Entre los numerosos invitados se encontraban los señores Ramón Ravina, Arístides Fernández (director de la fábrica de cañones de Placencia), Galvache (ingeniero de la Armada), Arturo García de Arbolea, S. González, José, Miguel y Juan Veá-Murguía, Toribio Gil... Embarcaron también para este servicio los ingenieros Fuster y Rechea, los maestros Paredes y González y el personal subalterno habitual. En el departamento de máquinas, el jefe de ese servicio del astillero, José Navarro, el maquinista de la casa constructora Antonio Genescà y el personal contratado en Inglaterra para las pruebas coordinaban todas las operaciones. También integraban el personal de servicio 30 fogoneros y cabos de agua de la Compañía Trasatlántica, más 50 operarios del astillero. El mando del buque lo ostentaba el capitán de navío Miguel Aguirre,



Crucero *Emperador Carlos V* (fuente: *Revista Iberoamericana de Literatura y Arte*, 1 de julio de 1898).

a quien asistían el práctico mayor Bartolomé Rodicio y el piloto Otero. Después de probar las máquinas sobre amarras, con viento del oeste y mar llana el buque salió de puerto en dirección a Rota y Chipiona, con sus 12 calderas encendidas a una presión de 8 a 9 kilogramos. El *Carlos V* fue aumentando su velocidad paulatinamente, sin que se percibieran a bordo vibraciones o ruidos anormales, hasta alcanzar los 19 nudos a un régimen de 92 r.p.m. Se corrió varias veces la base medida de dos millas en la costa de Rota, en lo que se invirtió seis minutos en cada una de los trayectos. A las cuatro y media de la tarde, a siete millas de la costa, la comisión de artillería inició sus pruebas, que consistieron en disparar desde distintas posiciones 12 tiros con una de las piezas. La carga del cañón en cada disparo fue de 423 gramos de pólvora prismática parda Santa Bárbara, empleando proyectiles con un peso de 36 a 40 kilogramos. Después de esta prueba se sirvió a los invitados un espléndido refrigerio en el Hotel de Francia, durante el que tanto los integrantes de las comisiones como los invitados se congratularon del exitoso resultado de los ejercicios. A las seis y media de la tarde, finalizadas las pruebas, el *Carlos V* aprobó hacia Cádiz, donde quedó fondeado en su lugar habitual. El 22 de abril de 1897, a las ocho y media de la mañana, el crucero volvió a salir de la bahía, para hacer las pruebas definitivas de velocidad. Iba a bordo la comisión oficial, a fin de certificar los resultados. En el Ministerio de Marina se afirmaba que en breve embarcaría la dotación reglamentaria, y

circulaban rumores de que la primera salida del crucero en comisión de servicio sería quizá «hacia los mares de Occidente». El 21 de mayo de 1897, el brigadier de Artillería de la Armada Federico Santaló presentó al ministro de Marina el informe sobre las pruebas de los elementos ofensivos del *Carlos V*. El señor Santaló, que había presenciado los ensayos, expresó su satisfacción por el magnífico comportamiento de los cañones «en un buque de excelentes condiciones marineras y militares, [que] puede figurar dignamente al lado de los mejores de las escuadras extranjeras». Una disposición de 3 de mayo de 1897 nombró tercer comandante del *Carlos V* al teniente de navío de 1.^a Ricardo Fernández de la Puente. El 21 de junio se supo que el departamento correspondiente había desechado, a expensas de un nuevo estudio, el proyecto de aumentar 10 centímetros la artillería que había de montar el crucero. Para ello habría habido que acometer grandes reformas en los pañoles entre otras obras de importancia, con la consecuente demora en la fecha prevista de entrega, según notificaron las comisiones inspectora y receptora del buque al ministro de Marina, que había solicitado información al respecto. Por acuerdo del Consejo de Ministros de 8 de julio de 1897, el titular de Marina dispuso que el *Carlos V* saliera urgentemente hacia El Havre para montar las torres y los dos cañones Hontoria de 280 mm, y una semana más tarde la misma autoridad ordenó al capitán general del departamento de Cádiz que el día 31 la comisión de Marina nombrada al efecto iniciase los trámites para la entrega provisional del crucero. Las pruebas oficiales de estabilidad se habían suspendido debido a las adversas condiciones meteorológicas, así que se admitieron las efectuadas con carácter particular. A pesar de la premura por concluir las obras, a primeros de julio aún no se había rematado el pintado interior del buque y algunas instalaciones estaban inconclusas, amén de que parte de la artillería aún no se hallaba instalada y de las dificultades para completar la dotación a causa de la escasez de condestables, contramaestres y maquinistas escalafonados en el departamento de Cádiz.

En los primeros días de agosto de 1897 se celebraba en el *Carlos V* la primera misa a bordo. Transcribimos el telegrama que el ministro de Marina, José M.^a Beránger y Ruiz de Apodaca, remitía al gobernador de Cádiz:

«Verdadera satisfacción experimento por recepción telegrama de felicitación y saludo que V.S. me ha dirigido en nombre representación clases sociales Cádiz reunida acorazado *Carlos V*, después dicha primera misa, siendo laudatorias frases con que está redactado la mejor recompensa que pudiera recibir como ministro y como hijo de esa heroica ciudad, por cuyo adelanto me intereso, y ruego a V.S. haga presente a todos los firmantes mi profunda gratitud por sus manifestaciones, asegurándoles que todos mis esfuerzos se han dirigido siempre a conseguir el mayor engrandecimiento de nuestra Marina, a fin de que la bandera española fuese respetada en todos los mares del globo».

El 12 de agosto de 1897 se iniciaba la entrega oficial del *Carlos V* a la Marina, que concluía el día 18, con la tripulación y todos los cargos del buque

a bordo. Estaba previsto que, si la reina continuaba en San Sebastián al terminarse la entrega, y antes de ir a Francia para montar la artillería, el crucero pasaría por aquel puerto para que lo viera la corte. Por una real orden del Ministerio de Marina, desde el primero de septiembre de 1897 el *Carlos V* quedaba en tercera situación, lo que significaba listo para navegar. Poco más tarde, el crucero partió hacia El Havre para completar el montaje de su artillería con dos torres barbetas de los cañones de 280 mm Hontoria. El 3 de febrero de 1898 el *Diario de Tarragona* publicó que el alcalde del puerto francés había ofrecido un banquete en el «Hôtel de Ville» al comandante del crucero ruso *Sventana* y al del español *Carlos V*. Asistieron todas las autoridades locales, así como los cónsules de Rusia y España. El alcalde inició los brindis dedicando sentidas frases al emperador de Rusia, al rey de España y a la augusta madre de este, la reina regente. Tanto el cónsul español como los comandantes de los buques citados brindaron por la ciudad de El Havre. El 21 de marzo el Gobierno dirigió una comunicación a los astilleros franceses para que activasen los trabajos que realizaban en el crucero español, a fin de que pudiera ser enviado cuanto antes a España. El 4 de abril salía de la ciudad francesa con destino a Ferrol, aclamado por la multitud que asistió a la despedida. El 7 de mayo se anunciaba que habían salido para Cádiz, desde Placencia de las Armas, los dos «magníficos cañones Hontoria, de 11 metros de largo» que iban a ser instalados en el *Carlos V*.



Bandera de combate del Emperador Carlos V
(fuente: Museo Naval de San Fernando).

El 16 de junio de 1898, a la diez de la mañana, a bordo del crucero se efectuaba en Cádiz la entrega de su bandera de combate, bordada por las gaditanas. Ignacio Noriega, gerente de los astilleros que habían construido el buque, acompañaba a la comisión facultada para el solemne acto, al que asistieron el ministro de Marina, el contralmirante Manuel de la Cámara y Livemoore, el general Guillén, el marqués de Comillas y el barón de Satrústegui. El ministro, en su discurso, agradeció en nombre de la Armada el patriótico regalo de las damas gaditanas. El comandante del *Carlos V*, José M.^a Jiménez Franco, contestó con estas breves palabras: «Carezco de dotes oratorias y solo diré con

el corazón que juro bajo palabra de honor no arriar esta bandera mientras no sea para servir de sudario al último marinero. Hablando así, interpreto los sentimientos de toda la dotación que mando». Después de ser bendecida por un sacerdote revestido de sobrepelliz, cuatro guardiamarinas izaron la enseña en medio de los acordes de las cornetas, del estampido de veintiún cañonazos y de los vivas de todos los presentes. Reproducimos la carta que las damas gaditanas adjuntaron a la bandera, que fue leída por el abogado Agustín Moyano Esteban:

«Excmo. Sr.:

»Confiado a la notoria pericia y al esfuerzo de V.E. el mando de la escuadra en que forma el buque de guerra *Emperador Carlos V*, nos es muy grato dirigirle nuestro entusiasta saludo y expresarle que, deseosas de que en aquella hermosa manifestación de la industria naval gaditana se conserve un testimonio de la admiración que nos inspiran las inmarcesibles glorias de la Marina, ideamos, ha poco tiempo, bordar la bandera con que aquel buque debe avalorar en combate la brillante historia de la Armada española. No creíamos, Excmo. Sr., que cuando llegara el momento solemne de entregar a los bravos marinos que tripulan aquella nave esa bendita enseña, pesaran sobre la Patria tan inmensas desventuras, ni mucho menos que la gloriosa sangre de nuestros marinos hubiera teñido con heroísmo espartano las aguas del archipiélago filipino. Más [Mas] ya que la suerte ha sido aciaga en aquellos mares; ya que la fuerza bruta ha vencido aquellas débiles defensas, pero sin mancilla del honor y la fiereza española, séanos permitido, al entregar en mano de V.E. esa bandera, símbolopreciado de la Patria, pedir al Dios de las eternas justicias que no abandone a los que a su amparo han de pelear defendiendo la razón y el derecho; que nosotras, y con nosotras todos los españoles sin distinción de clases, todas las madres que han dado sin protesta el ser de sus entrañas para mantener intangible la integridad de la Patria, han de rogar con oración fervorosa su demanda del triunfo de nuestras armas, demanda tanto más atendible por lo mismo que vamos empujados a tan desigual contienda, por la más incalificable de las avaricias. Y dígnese V.E. decir a esos bravos marinos que, cuando tremolada esa bandera en el fragor del combate se agite en el parduzco ambiente de los disparos, vean en ella el protector manto de su divina patrona, la gloriosísima Virgen del Carmen, que los cobija, acogiendo nuestras más sentidas preces. Con esa bandera enviamos también al dignísimo comandante y a todos sus subordinados que han de defenderla el saludo más patriótico, y con este la convicción firmísima de que la enseña española, siempre heroicamente mantenida por nuestros nobles y valerosos ejércitos de mar y tierra, podrá ser vencida, pero jamás deshonrada. Servíos, excelentísimo señor, aceptar en nombre de la Marina española, que tan dignamente representáis, el concurso que a la misma ofrecen las que suscriben, y que en esta ocasión reiteran a V.E. el testimonio de la consideración más distinguida».

En relación con el acto que hemos relatado debemos citar algunos antecedentes detallados por Ramón Auñón en «Las banderas de los buques de guerra», trabajo recogido en el *Diario de Cádiz* de 19 octubre 1894: las damas asturianas bordaron la bandera del *Pelayo*; la reina María Cristina, la del *Reina Regente*; la reina Isabel, la del crucero de su nombre; la duquesa de Montpensier, la del *Reina Mercedes*, y la señora viuda del almirante MacMahon, la del cañonero que llevó el nombre de su esposo.

El mismo día 16 de junio el *Carlos V* se incorporó a la escuadra de reserva del almirante Manuel de la Cámara, que salió del puerto de Cádiz en socorro de las Filipinas, vía canal de Suez. Lo comandaba el capitán de navío Joaquín Jiménez Franco, a quien auxiliaban como segundo de a bordo el capitán de fragata Martínez Torres y el de igual clase Fernández de la Puente como tercero. También componían la oficialidad los tenientes de navío Morales, Riera, Mascaró, Arias, Mata, Justo, Saavedra, Montero, González Hontoria y Salomó. El capitán de Infantería de Marina José Sánchez Lamadrid y el contador Antonio Traverso formaban, asimismo, parte de la dotación del crucero, integrada por 560 hombres. Componían la formación, además del crucero citado, los buques *Pelayo*, *Patriota* y *Rápido* y el crucero auxiliar de la Compañía Transatlántica *Buenos Aires*, así como varios transportes con tropas y algunos buques carboneros para abastecer a la escuadra. Tras el frustrado viaje retornó a Cádiz el 27 de julio.

En la mañana del 5 de octubre de 1898 el *Carlos V* efectuó a seis millas de la costa gallega, entre las Cíes y la isla de Ons, ejercicios de tiro de cañón. Con el blanco en el agua y a una distancia de 2.000 metros, los cañones de 28 centímetros, montados en las torres de proa y popa, consiguieron disparos muy certeros. A continuación abrieron fuego los ocho cañones de 14 centímetros, a razón de seis tiros cada uno. Cerraron los ejercicios los Nordenfelt y las ametralladoras Maxim, colocadas en batayolas y cofas, que simulando la defensa contra un torpedero dispararon sobre un blanco situado a 500 metros. Los expertos consideraron el resultado de los ejercicios muy satisfactorio y coincidieron en la necesidad de que el Gobierno procurase medios para que estos ensayos se hicieran con la mayor frecuencia posible.

El Consejo de Ministros de 16 de octubre de 1898 trató sobre la admisión definitiva del *Carlos V*, cuyo expediente tenía que resolver el propio ministro. Las dos circunstancias que obstaculizaban una recepción «limpia» eran los caballos de fuerza contratados y la velocidad que tenía que desarrollar. Las pruebas se realizaron antes de ir el *Carlos V* a El Havre, y la casa constructora ya advirtió de que aquellas no tenían carácter definitivo porque el buque, al tener los fondos sucios, no podía desarrollar la velocidad adecuada. En las pruebas citadas, el crucero alcanzó una velocidad de 18,8 nudos, y no la estipulada de diecinueve, y tampoco consiguió desarrollar 15.000 caballos de fuerza —se quedó en 14.800—. La casa Veá-Murguía alegó que el buque fue de El Havre a Suez, resistiéndose a hacer las pruebas definitivas por estar los fondos sucios y haber perdido parte de su potencia inicial por diversas circunstancias. El Centro Técnico de la Armada dictaminó que se diera por

buena la velocidad desarrollada, coligiendo que, si con el casco sucio había alcanzado 18 millas, habría podido llegar a la velocidad de contrato de haber estado limpio. Pero, como el *Carlos V* no consiguió desarrollar los 15.000 caballos de fuerza que se habían contratado, se imponía un descuento en el precio final. Informes posteriores señalaron que el Ministerio de Marina había rebajado en 77.000 pesetas el importe del último plazo, que aún no había sido satisfecho, cantidad que se dedicó a compensar las deficiencias detectadas.

Consideraciones finales

El crucero *Carlos V*, junto al acorazado *Pelayo*, fue una de las unidades navales militares más representativas de su época. Sin alcanzar el grado de inoperatividad total de su antecesor, el aviso torpedero *Filipinas*, construido en el mismo astillero gaditano, sufrió durante su vida marinera innumerables contratiempos de orden técnico, unos imputables a la bisoñez e impericia de la factoría, y otros atribuibles a la falta de sintonía económica y administrativa entre el constructor y el Gobierno, desencuentro que lastró la ejecución del proyecto. Así las cosas, frente al triunfalismo mostrado por las comisiones oficiales durante el desarrollo de las pruebas, a la postre se impuso el realismo y hubo que asumir el hecho de que el *Carlos V* no desarrollaba la potencia contratada ni alcanzaba la velocidad estipulada, a la par que sus calderas sufrían continuas averías y problemas. Estas insuficiencias generales fueron atribuidas a imprevistos circunstanciales como la suciedad de los fondos del buque, las condiciones meteorológicas adversas en el momento de las pruebas o, incluso, la incapacidad técnica de los maquinistas, cuando la realidad fue que el crucero, desde el momento mismo de su entrega, incumplió las condiciones técnicas estipuladas y contratadas. También el armamento de que iba dotado acusó deficiencias importantes.

Aun así, en su historial de siete lustros debemos destacar los excelentes servicios prestados por el *Carlos V*, de forma continuada, durante los acontecimientos de Marruecos. Estuvo agregado a la Escuadra de Instrucción, y fue destacado hasta en tres ocasiones para representar a España en el extranjero, no siempre sin incidencias. Y así, en 1901, cuando fue enviado a Inglaterra para la revista naval que se iba a celebrar en Spithead con motivo de los funerales de la reina Victoria, durante el viaje de ida, las importantes averías sobrevenidas en las calderas forzaron a su comandante a regresar a Ferrol de arribada forzosa. Como consecuencia de esta decisión, el comandante y los dos maquinistas responsables fueron sometidos a un consejo de guerra que los absolvió a los tres. Las circunstancias que obligaron al comandante a optar por la arribada —a juicio de su defensor, el capitán de fragata La Guardia— fueron varias: el escaso tiempo de que se dispuso para alistar debidamente al *Carlos V*, «armado y pertrechado en 17 horas»; el deficiente estado de las calderas, problema que arrastraba de antiguo y sobradamente denunciado y certificado, y la escasez e inexperiencia de una tripulación «cogida a lazo».

En 1910, el *Carlos V* fue nuevamente comisionado para representar a España. En esta ocasión lo hizo, junto a la corbeta *Nautilus*, en el centenario de la República Argentina, para lo que contó con la asistencia del comandante general de la división naval, José Ferrer. Zarpó de Cádiz el 20 de abril, para regresar al mismo puerto el 26 de julio. Dos años más tarde, el 1 de diciembre de 1913, recibía la orden de zarpar hacia México con motivo de los acontecimientos revolucionarios que tenían lugar en aquel país. Tras permanecer en ultramar más de ocho meses, y antes de retornar a España, recaló en un puerto estadounidense con objeto de limpiar fondos, para arribar por fin a Cádiz el 23 de septiembre de 1914. En 1923, el *Carlos V* pasó a primera situación especial de desarme sin consignación para navegar, y a finales de 1931 el ministro de Marina dio orden al departamento de Ferrol para cursar su baja de las listas de la Armada. Sacado a subasta pública a finales de 1932, se lo adjudicó una sociedad vizcaína. Fue remolcado el 19 de diciembre a Bilbao, donde el soplete y la piqueta cumplieron su cometido.

Bibliografía

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *El crucero protegido* Emperador Carlos V. Némesis, Madrid, 2006.
- COELLO LILLO, Juan L., y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2001.
- CUBEL, Antonio: «Los efectos del gasto del Estado en la industria de construcción naval militar en España, 1887-1936», en *Revista de Historia Industrial*, núm. 5, p. 95. Valencia, 1994.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *España en la mar. Una historia milenaria*. Lunweg, Madrid, 1998.
- GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis: *El nacimiento de una industria. El astillero Veá-Murguía de Cádiz 1891-1903*. Servicio de Publicaciones de la Diputación de Cádiz, Cádiz, 2001.
- MARCHENA DOMÍNGUEZ, José: *Burgueses y caciques en el Cádiz de la Restauración*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 1996.
- ROBERT, Juan B: Colección de artículos.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. San Martín, Madrid, 1988.
- SOLDEVILLA, Fernando: *El año político 1895*. Año I. Imprenta de Enrique Fernández de Rojas, Madrid, 1896.

Fuentes hemerográficas

Diario de Cádiz, La Ilustración Española y Americana, Vida Marítima, El Correo Militar, Heraldo de Murcia, Gaceta de Madrid, Abc, Blanco y Negro, Diario de Tarragona, Diario de Gerona, La Vanguardia, La Opinión, Parte Oficial de la Vigía de Cádiz, El Mundo Naval Ilustrado, Revista General de Marina.

Archivos consultados

Archivo Histórico Municipal de Cádiz
Archivo Histórico Provincial de Cádiz
Archivo de la Biblioteca de Temas Gaditanos Juvencio Maeztu.