

LA LOCALIZACIÓN DE LOS CUADERNOS DE BITÁCORA DEL CRUCERO ACORAZADO *CRISTÓBAL COLÓN*: UNA INMERSIÓN EN EL PASADO

Gonzalo ARRIAGA REY (*)
Reservista voluntario



[...] cabe la satisfacción de que todos han cumplido con su sagrado deber de defender su bandera y Patria, demostrando una vez más que la Marina española puede sucumbir, pero jamás con la deshonra.

(General segundo jefe José de Paredes al almirante Pascual Cervera, 6 de julio de 1898).



En el año 1991, durante unas vacaciones navideñas en la isla de Cuba, tuve la oportunidad de bucear en el lugar donde se encuentra uno de los pecios de la malograda Escuadra de Operaciones de las Antillas. Ese año me sumergí en la desembocadura del río Tarquino, en lo que entonces prometía ser una inmersión memorable. Lo que no sospechaba en aquel momento era que de ese modo germinaría una pasión por una parte de nuestra historia, por una guerra que ya nadie recuerda, pero de nefastas consecuencias para nuestra Patria, como fue la Guerra Hispano-Americana de 1898.

(*) El autor quiere agradecer a Antonio Deudero Mayans y a Jorge Juan Collantes Núñez, compañeros de promoción y de camarada en la Escuela Naval Militar, incansables lectores y censores y, sin embargo, amigos, sus comentarios y críticas sobre el presente artículo. Asimismo, el autor agradece los acertados comentarios del capitán de navío Antonio L. Deudero Alorda (R), que mejoró con sus atinadas acotaciones este trabajo. Ello no es óbice para recordar a los lectores que cualquier error y/o omisión que contengan estas breves páginas únicamente podrán ser imputados a su autor.

De profundis clamavi ad te, Domine...

La visita a aquel lugar merecía la pena por paradojas de la historia; si bien en 1492 el navegante genovés Cristóbal Colón inició el auge como potencia mundial de España, en 1898 el crucero acorazado *Cristóbal Colón*, construido y botado en Génova, con su hundimiento, cerró ese mismo ciclo.

Fue así como el 31 de diciembre de 1991, con cuatro buceadores más, abandonamos la playa nadando hacia mar adentro. A poco menos de quinientos metros de la costa nos sumergimos con nuestros equipos de buceo hacia las oscuras profundidades del mar Caribe. Poco a poco empezó a distinguirse una sombra lóbrega en el fondo del mar. Ésta, paulatinamente, comenzó a perfilarse a medida que nos acercábamos, dando paso a formas más familiares. De repente, ¡surgió el crucero *Cristóbal Colón*! ¡Ahí estaba! Aquello sí que fue toparse con la historia en mayúsculas —adrenalina incluida— y no con un mero recordatorio anecdótico transcrito en un libro. A los 93 años de su hundimiento, el buque seguía magnífico e imponente.

Un libro antiguo

Desde entonces he ido atesorando —a tiempo perdido, cuando mi profesión y mis obligaciones familiares me lo permiten— toda cuanta documenta-



Crucero acorazado *Cristóbal Colón*.

ción he podido encontrar para fundamentar una futura publicación sobre ese episodio de nuestra historia: el combate naval de Santiago de Cuba.

Tras el estudio del tema he podido comprobar cómo por parte española la documentación e información original existente se basa en multitud de monografías, así como en los testimonios aportados por algunos de los actores y en los documentos publicados por el almirante Cervera después de la guerra. Se completa todo ello con las actas del consejo de guerra que se constituyó *a posteriori*, y en las aportaciones académicas más variadas de estos últimos 110 años. Parecía así que todo se había dicho y escrito, que poco más podía aportarse.

Sin embargo, las monografías históricas me parecían netamente insuficientes —salvo honrosas excepciones— y no aportaban demasiadas respuestas satisfactorias. En aquella lucha desigual entre «capitalismo y heroísmo anticuado», según la acertada descripción de un comandante alemán (1), algo no me cuadraba, puesto que con frecuencia se había escrito de oídas. No es raro releer párrafos enteros lisonjeros similares en obras de autores distintos. Esto último, debido a la escasez de obras sobre el tema, no es de extrañar. En muy contadas ocasiones se consulta una fuente original o se escudriñan los testimonios de actores o testigos directos de otras nacionalidades. Por ello, consideré que esta carencia debía ser remediada.

Y fue el invierno pasado cuando, prosiguiendo mis estudios y pesquisas sobre el tema y a merced de un portal de compras en Internet, adquirí un libro antiguo y raro, publicado por un periodista norteamericano llamado George Edward Graham (2), que fue testigo directo de los hechos y que publicó sus recuerdos poco después del fragor de la batalla. Su testimonio contemporáneo de los hechos cobra una especial relevancia y un interés particular.

El combate naval

De manera sucinta recordaremos al lector la cronología del combate: a las 0945 de la mañana del domingo 3 de julio de 1898, el *Infanta María Teresa* —buque insignia del almirante Cervera— asomó la proa por la bocana de la bahía de Santiago. Fue el primer buque español en hacerlo.

Al entender las intenciones españolas, Winfield Scott Schley, comodoro

(1) JACOBSEN, Hermann (capitán de fragata): *Sketches from the Spanish-American War*. Washington DC, Office of the Naval Intelligence, 1899, vol. I, p.7. También en: *Sketches from the Spanish-American War, Proceedings*, núm. 25. United States Naval Institute, 1899, pp. 11-52 y 383-412.

(2) GRAHAM, George Edward: *Schley and Santiago: An Historical Account of the Blockade and Final Destruction of the Spanish Fleet under Command of Admiral Pasquale Cervera*. July 3, 1898, Chicago, Conkey Company Publishers, 1902.

americano al mando de la Escuadra enemiga (3), comentó de manera lapidaria: «Nunca volverán a casa» (4). La aparición de los buques de Cervera era, a la vez, desafiante, magnífica y solemne; los españoles retaban al destino con hidalguía:

«El *María Teresa*, el *Vizcaya*, el *Colón* y el *Oquendo* estaban ahora a plena luz del día, en ese orden, seguidos por los destructores *Furor* y *Plutón*.

Mientras estudiábamos a los buques con detenimiento a través de nuestros prismáticos, probablemente presenciábamos lo que no se había visto desde los días de la Armada [Invencible]; navíos que salían para un combate mortal, empavesados como para una revista naval en un día festivo. Desde sus cascos negros brillantes, con sus enormes figuras de proa doradas adornadas con el blasón y el escudo de armas de España, a lo más alto de sus mástiles donde ondeaban orgullosamente las inmensas enseñas de seda, luciendo el oro más puro en su escudo que nos deslumbraba al sol de la mañana, hasta los toldos más coloridos sobre las cubiertas, los buques derrochaban lujo y caballerosidad, así como anunciaban un solemne desafío al novedoso poder naval americano. De llegar la muerte y la derrota, ambas habrían sido encaradas por igual con gallardía, magníficamente, por esa nación [...] sin restar ni un solo ápice en pompa y en solemnidad» (5).

(3) Esta afirmación debe ser matizada. Las fuerzas enemigas estaban divididas en dos escuadras. La Escuadra del Atlántico Norte (*North Atlantic Squadron*) estaba al mando del comodoro Sampson, mientras que la segunda escuadra, encuadrada en la primera, se denominaba Escuadra Volante (*Flying Squadron*), bajo las órdenes del comodoro Schley. En Santiago, teóricamente, Schley era el subordinado de Sampson. En el momento del intento de Cervera de partir del puerto de Santiago, Sampson estaba a siete millas de la bocana, reunido con Shafter, jefe del cuerpo expedicionario americano que asediaba la ciudad; por ende, Schley entabló batalla sin contar con su jefe, quien llegó tarde a la cita. Posteriormente, Sampson se apoderó de la victoria de su subordinado, presentándola como obra suya en su famoso telegrama anunciando la noticia, actitud que originó la «controversia Sampson-Schley», sobre la identidad del verdadero vencedor de Cervera. Dicha controversia tuvo que ser atendida por el presidente Roosevelt en 1901, ascendiendo a los dos oficiales a la vez al nuevo empleo de vicealmirante, pero escalafonando a Sampson con más antigüedad. Véase al respecto: *To become Vice Admirals: End of Sampson-Schley Controversy May Be at Hand*, *New York Times*, 20 de febrero de 1901.

(4) *They will never get home*. *Ibíd.*, p. 281.

(5) *The Maria Teresa, the Viscaya [sic], the Colon and the Oquendo were now in plain view, in the order named, with the torpedo boats Furor and Pluton following.*

As we keenly studied the ships through our glasses we saw what probably has not been witnessed since the days of the Armada, ships coming out for deadly battle, but dressed as for a regal parade on a festal day. From their shining black hulls, with huge golden figure-heads bearing the crest and coat-of-arms of Spain, to the tops of their masts where fluttered proudly the immense silken flags, bearing in the heaviest gold bullion the Spanish insignia which glitte-



Crucero Infanta María Teresa.

El *Infanta María Teresa* —y por extensión el *Almirante Cervera*— se reservó el puesto de mayor peligro al tratar de atraer hacia sí los mayores golpes en los primeros momentos del fragor de la batalla, en la vana esperanza de que esto posibilitaría la huida de los demás buques de la Escuadra. Por ello, pronto fue alcanzado. Según Graham, a las 1031, el *Teresa* empezó a arder, y el incendio, rauda y expedito, estuvo fuera de control. El crucero se dirigió hacia la costa para encallar. El *Vizcaya*, el *Almirante Oquendo*, el *Furor* y el *Plutón* seguirían el destino de su antecesor en el orden de batalla, y sucumbirían, uno tras otro, embarrancándose a su vez en las costas de la isla de Cuba. Destruído el resto de la Escuadra, únicamente quedaba a flote el *Colón*.

El *Cristóbal Colón*, sirviéndose del *Oquendo* y del *Infanta María Teresa* como escudo, en un desesperado intento por zafarse de la batalla, aumentó la presión de sus calderas al máximo para utilizar su gran baza —su velocidad—

red bravely in the morning sunlight, to the brightly colored awnings over their decks, they bespoke luxury and chivalry, and a proud defiance of America's newer sea power. If death and defeat were to come, they would be met gallantly, grandly, the nation whose naval prowess has been sung in song and story never seeking concealment by doffing a single iota of her pomp or pageant. Ibídem, pp. 293-294.

e intentar así alejarse del peligro. Pero al ceñir su derrota a la costa cubana, el *Colón* sentenció irremisiblemente su pérdida, dado que el buque tenía que doblar el cabo Cruz. Para efectuar tal maniobra el buque debía caer a babor para doblar el cabo por el costado de estribor.

Tal derrota acortaba las distancias, ofreciendo así un blanco fácil a los artilleros norteamericanos. Una vez vislumbrada esta oportunidad, no fue desaprovechada por el enemigo; los acorazados americanos *Oregon* y *Brooklyn* se lanzaron a por su presa sin remisión, seguidos por el resto de la escuadra americana. El capitán Francis A. Cook, comandante del *Brooklyn*, apercibiendo la ventaja en andar que llevaba el *Colón*, sugirió a Schley la posibilidad de acoplar las máquinas de vapor de proa del navío para obtener más presión en las calderas. Schley se negó en rotundo, debido a la pérdida de tiempo que suponía tal maniobra; para hacerlo habría que parar las máquinas. Schley explicó a Cook sus intenciones de manera cristalina. Había que hundir o apresarse al *Colón*, costase lo que costase:

«No, Cook, no nos detendremos. Lo alcanzaremos. Si doblase el cabo primero, únicamente entonces pararemos y acoplaremos motores, y por Dios que lo perseguiré hasta la costa española, y lo hundiré» (6).

A las 1215, el *Colón* tenía una ventaja sobre sus perseguidores de unas cuatro millas y media (7), pero de nada le sirvió. Sobre las 1220, Schley ordenó al *Oregon* disparar sus cañones de 13 pulgadas desde una distancia de 8.500 yardas. La primera salva cayó corta. Sin embargo, después de una segunda andanada, algunos proyectiles impactaron peligrosamente cerca de la popa. A las 1240, el *Brooklyn* empezó a disparar con sus cañones de ocho pulgadas, obteniendo varios impactos en los costados del buque. El final se avecinaba. Graham afirma que los americanos esperaban que el *Colón* muriese matando. En vez de eso, su comandante, dándolo todo por perdido, optó por embarrancarlo, tal como establecían las Ordenanzas (8):

(6) *No, Cook, we won't stop. I think we will catch her. If she gets around the cape first, we'll stop and couple then, and by God, I'll chase her to the coast of Spain, but I'll get her.* *Ibidem*, p. 328.

(7) *Ibidem*, p. 327.

(8) «Deberá combatir hasta donde quepa en sus fuerzas contra cualquier superioridad, de modo que, aún rendido sea de honor su defensa entre los enemigos. Si fuese posible, varará en costa amiga ó enemiga antes de rendirse, cuando no haya un riesgo próximo de perecer el equipaje en el naufragio; y aún después de varado, será su obligación defender el bajel, y finalmente quemarle si no hubiese de otro modo que el enemigo se apodere de él». Ordenanzas Generales de la Armada, art. 153.

«Todos esperábamos que el buque enemigo intentase combatir hasta las últimas consecuencias, rindiéndose únicamente cuando estuviera claramente aventajado en número. Nos sorprendimos mucho cuando, a las 1315, la enseña española fue arriada y el buque se dirigió a la costa para embarrancar» (9).

Con el arriado de la bandera el desigual combate había concluido. Había sido un desastre completo y sin precedentes. En aquel nefasto día España perdió en cinco horas lo que había tardado en construir 400 años.

Un bote del *Brooklyn* —con su comandante a bordo— se dirigió al *Colón* para hacer efectiva su rendición (10). Según Graham, en cuanto el capitán Cook subió a su presa, el comandante del *Colón*, Emilio Díaz Moreu, lo recibió con lágrimas en los ojos diciendo: «Me rindo. Eran demasiado fuertes» (11). El parte remitido posteriormente en cautiverio al almirante Cervera narra el combate del modo siguiente:

«A la una de la tarde empezó a bajar la presión de las calderas, disminuyendo las revoluciones de 85 a 80, empezando por tanto, á ganarme en andar el *Oregon*, que poco tiempo después rompió fuego contra el buque con sus cañones de caza de grueso calibre, al que sólo pude contestar con disparo del cañón número 2 de la batería, guiñando al efecto lo necesario, aunque esto acortarse la distancia. En vista de esto y vista la seguridad absoluta de ser apresado por el enemigo, de acuerdo con Vucencia, [...] y con el ánimo de aprovechar hasta el último momento la ocasión, si se presentaba, de hacer fuego, y con el fin de evitar llegase ser apresado, resolvimos embarrancar y perder el buque y no sacrificar estérilmente las vidas de los que se habían batido con el valor heroico, la disciplina, y serenidad que V. E. ha podido apreciar por sí mismo, y como consecuencia del acuerdo se hizo proa al río Tarquino, en cuya playa embarranqué, con velocidad de 13 millas, a las dos de la tarde.

[...] Durante el combate he tenido un muerto y veinte y cinco heridos [*sic*] [...] como resultado de los proyectiles del enemigo, que aunque nos alcanzaron en gran número, no hicieron averías en la parte protegida del buque» (12).

(9) GRAHAM, George Edward: *Everybody expected that the ship of the enemy would put up a last fight and only surrender when overpowered, and we were all very much surprised when, at 01:15 o'clock, down came the ensign of Spain and the ship ran ashore. Op. cit.*, p. 329.

(10) *Ibíd.*, p. 332. Dato también confirmado en almirante Pascual Cervera, *Colección de documentos referentes a la Escuadra de Operaciones de las Antillas*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1999, p. 216.

(11) GRAHAM, George Edward: *I surrender. You were too much for us. Op. cit.*, p. 332.

(12) CERVERA: *op. cit.*, p. 216. Esto último ha sido puesto en duda por Graham ya que: *Much to the surprise of Captain Cook, he found that there had been but a few men killed on the*

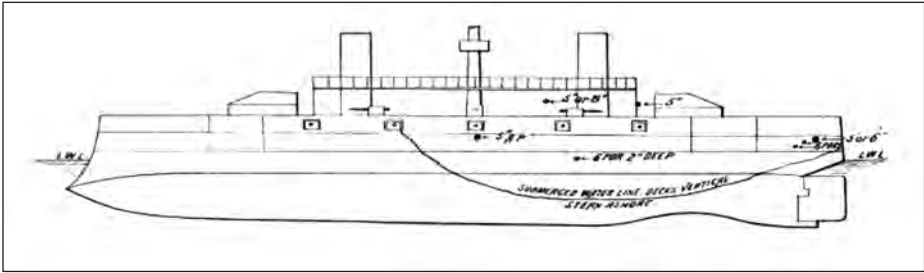


Diagrama de impactos en el *Colón*. (Graham).

Los testimonios, tanto norteamericanos como españoles, son elocuentes. Según un diagrama de daños publicados en el libro de Graham —que reproducimos aquí arriba—, los daños provocados en el *Colón* por los impactos americanos fueron mínimos. También, como hemos visto, se acreditó por parte española que los impactos recibidos no causaron avería alguna. En estas circunstancias, con una cierta ventaja en el andar, aún perdiendo velocidad, ¿en menos de 15 minutos llegó el comandante del *Colón* a la conclusión de que todo estaba irremisiblemente perdido? Sí, si tenemos en cuenta que el *Cristóbal Colón* no tenía artillería pesada montada. Los americanos pensaron que la huida del *Colón* era fruto de la cobardía («... el buque a nuestra proa parece italiano») (13), pero cuál no fue su sorpresa cuando descubrieron que sus dos montajes principales carecían por completo de cañones (14). Antes de su partida, el almirante Cervera se había quejado amargamente de esta situación en reiteradas ocasiones al ministro de Marina (15).

La búsqueda de los cuadernos de bitácora

Comprobamos que en su narración Graham relata su presencia en el *Brooklyn*. Comenta que, después de la rendición del *Colón*, los oficiales españoles quisieron sustraer a los americanos los frutos de su victoria («Había numerosas pruebas de que los españoles no se habían comportado de manera

Colon, and that some of these had been shot by officers for refusing to go back to the fires. GRAHAM, *op. cit.*, p. 333.

(13) [...] *the ship ahead of us looks like an Italian*. Tampoco hay que olvidar que el *Colón* se construyó en Génova. *Ibidem*, p. 324.

(14) *Ibidem*, p. 334.

(15) CERVERA: por ejemplo, en una carta al ministro Bermejo del 2 de abril de 1898, o del 22 del mismo mes. *Op. cit.*, pp. 73 y 97.

verdaderamente caballerosa») (16). Dolidos porque la dotación del buque había abierto las válvulas de fondo del navío, arrojándolas por la borda, así como los tubos lanzatorpedos con el deliberado propósito de hundir el barco, y negándoles así su trofeo de guerra, Graham, ojo avizor, advirtió que los oficiales españoles escondían algo bajo sus uniformes de gala (17). En sus propias palabras:

«Descubrí que tenían en su poder sus cuadernos de bitácora. [...] Los oficiales reclamaron con mucha insistencia quedarse con ellos, dado que era la única forma que tenían de presentar a su gobierno los detalles de su ruta; sin embargo, en cuanto embarqué a bordo del *Brooklyn* desde el *Vixen* aquella noche, traje conmigo los ansiados cuadernos. Se me ocurrió que constituirían unos magníficos souvenirs del combate contra los españoles, pero a la vez también se le ocurrió al comodoro que la bitácora pertenecía sin duda alguna al gobierno de los Estados Unidos. Muy a pesar mío, me obligó a entregarlos» (18).

Uno de los oficiales españoles tenía los cuadernos de bitácora en su poder, pero el periodista se los quitó de las manos para dárselos al comodoro Schley:

«[...] En un bote repleto de oficiales que trasladábamos a bordo del *Brooklyn*, un oficial había atado juntos los cuadernos de bitácora del *Colón*. Tuve el honor de quitárselos de las manos y entregárselos al almirante Schley» (19).

(16) GRAHAM: *There was serious evidence aboard that the Spaniards had not behaved in a thoroughly chivalrous manner. The breechblocks of their guns were missing, and they had evidently knocked off the heads of their sea valves and opened the torpedo tubes so as to sink the ship. This latter could not have been done until after she had hauled down her flag.* *Ibidem*, pp. 333-334.

(17) CERVERA: Esta suposición se debe a la orden dada antes del combate en su arenga por el almirante Cervera: «He querido que asistáis conmigo a esta cita con el enemigo luciendo el uniforme de gala. Sé que os extraña esta orden, porque es impropia en combate, pero es la ropa que vestimos los marinos de España en las grandes solemnidades, y no creo que haya un momento más solemne en la vida de un soldado que aquél en que se muere por la Patria». *Op. cit.*, p. 17.

(18) GRAHAM: *I discovered that they were in possession of their own log book. [...] The officers pleaded very hard to keep their log, as it was their only method of presenting to their own government the details of their cruise, but when I went aboard the Brooklyn from the Vixen that night, I carried the coveted books with me. It dawned upon me that they would make excellent souvenirs of the Spanish fight, but it dawned upon the Commodore at the same time, evidently, that they belonged to the United States government, and I was reluctantly forced to give them up.* *Op. cit.*, p. 153.

(19) [...] *in the boat load of officers which we brought over to the Brooklyn, one officer had strapped together all of the Colon's log books. I had the honor of taking these away from him and turning them to Admiral Schley.* *Ibidem*, p. 431.



El *Cristóbal Colón* siendo evacuado (21). (New York Public Library).

Tamaña afirmación, a primera vista, me dejaba perplejo: ¿el periodista había tenido en sus manos los cuadernos de bitácora del buque? ¿Un corresponsal de guerra podía inmiscuirse de tal modo en este tipo de operaciones? En principio, todo ello me hacía ser escéptico, pues el relato parecía cuanto menos sorprendente. Sin embargo, hubo otro detalle que me llamó poderosamente la atención. Graham traducía varias páginas del cuaderno de bitácora para justificar e ilustrar sus opiniones (20). Sencillamente, increíble.

A pesar de mis reticencias, los documentos gráficos existentes apoyan la escena de la rendición descrita por Graham. En fechas muy recientes, la New York Public Library hizo públicas fotografías digitalizadas de su fondo archivístico que databan del siglo XIX. Entre todas ellas se encontraba ésta, que fue tomada una vez rendido el *Colón*. En ella se aprecian claramente varios botes abarloados al costado del buque y un gran movimiento de dotación en la toldilla.

La fotografía confirmó la validez del testimonio: Graham había estado allí, y lo que narra podía ser desgraciadamente verídico.

(20) En las páginas 155-158, por ejemplo.

(21) <http://www.nypl.org/digital/>

Epílogo

Esta mera sospecha bastó para ponerme manos a la obra: seguramente, los cuadernos de bitácora existían. Ahora había que localizarlos. Eso se dice con más facilidad que con la que se concreta, dada la complejidad de la burocracia americana. Multitud de archivos privados, estatales, federales, nacionales, de ámbito militar, bibliotecas públicas constituidas en recuerdo de alguna personalidad, y un largo etcétera, serían susceptibles de custodiar los preciados documentos. ¿Por dónde empezar?

En este esfuerzo, una vez más, Internet se reveló como una herramienta utilísima. Tras indagar en varios catálogos *on line*, y tras hacer múltiples consultas a bibliotecarios especializados, éstos me orientaron, finalmente, hacia los archivos navales de la National Archives and Records Administration (NARA) (22). Después de una espera que se hizo eterna, el pasado 12 de junio de 2008 recibí un escueto correo electrónico que me produjo una alegría colosal: «¡Los encontré!» (*I have found them!*).

Así fue como, después de 110 años, los cuadernos de

RECUERDO PIADOSO



*Rogad á Dios por las almas
de los que, pertenecientes á todos los
Cuerpos de la Armada, sucumbieron
en defensa de la patria.*

EN CUBA Y FILIPINAS

R. I. P.

Oh señor Dios mío atiende á la oración de tu siervo, y á sus súplicas, escucha los himnos y las plegarias que tu siervo pronuncia hoy en tu presencia. *III Reg. 8-23*

Si, tu los oírás, Oh Señor, desde el lugar de tu mansión en el cielo, y en oyéndoles te mostrarás con ellos propicio. *Id. id.-28*

Yo soy la resurrección y la vida: el que cree en mí, aunque haya muerto, vivirá. *Joan. 9-25*

ORACION

¡Oh Dios de misericordia, por la preciosa sangre de nuestro Redentor, y por los dolores de su Madre Santísima, dignaos acoger nuestras súplicas y conceder el descanso eterno á los que, víctimas del cumplimiento de su deber, sucumbieron defendiendo á su patria; haced, Señor, que sus almas gocen de la paz, de la luz, y de la felicidad que nunca mueren. Amén.

El Excmo. Sr. Nuncio de S. S. el Excmo. Señor Obispo de Sión é Ilmo. Sr. Obispo de Mondoñedo, se han dignado conceder respectivamente, 100 y 40 días de indulgencia á todos los fieles de sus jurisdicciones, que rogaren á Dios por el eterno descanso de los finados.

Ferrol: 1898

Hijos de R. PITA.

(22) <http://www.archives.gov/index.html>

bitácora del *Cristóbal Colón* volvían a ver la luz. Éstos, efectivamente, están físicamente depositados en los archivos navales americanos, debidamente catalogados y conservados. Con toda esta información en mano, nuestra querida Armada ha recogido el testigo de la investigación que inicié, simplemente, por casualidad. Me queda por ello la satisfacción del deber cumplido y el orgullo de haber colaborado con mi humilde aportación al encuentro de la historia. Ahora son muchas las preguntas que penden sobre los cuadernos de bitácora: ¿Qué nos dirán? ¿Aportarán algún dato novedoso? ¿Esclarecerán las decisiones de los mandos? El debate está servido. De una cosa no me cabe duda: gracias a ellos, a buen seguro, los historiadores podrán en un futuro cercano, debatir y enunciar más hipótesis sobre lo que verdaderamente aconteció en aquel aciago y nefasto domingo del 3 de julio de 1898.

Nunca estará de más recordarlo.

