

FOTOGRAFÍAS CON HISTORIAS

EL CASO DEL BUENAVENTURA

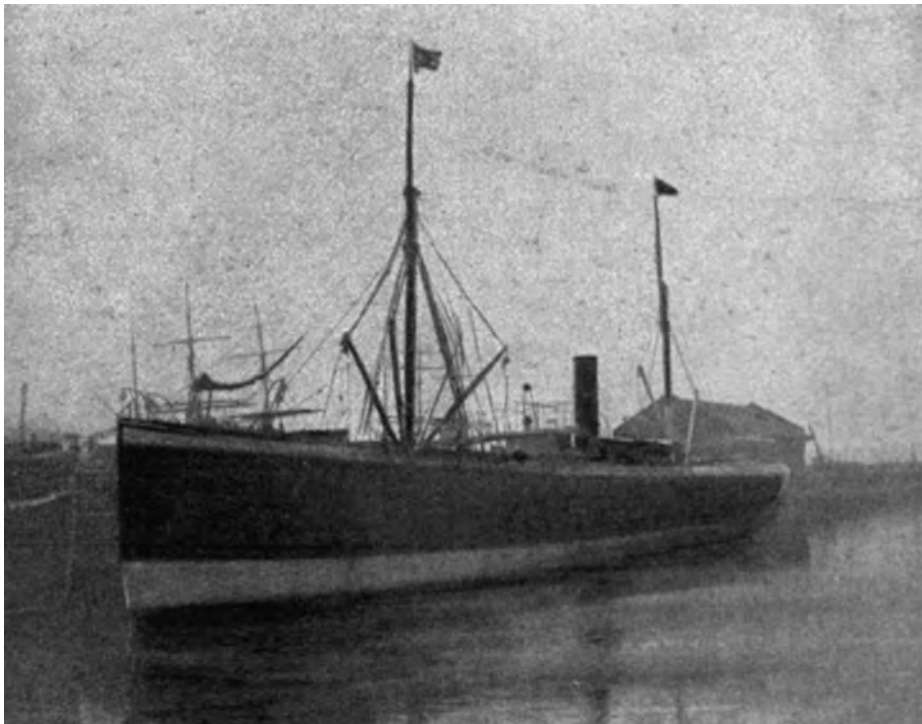
Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ
Doctor en Historia Contemporánea



ACE ya algunos años conseguí dos piezas para mi colección bastante significativas. Una de ellas es una fotografía donde se muestra una de las dotaciones de presa norteamericana en el vapor español *Buenaventura*; la otra es un fragmento de la bandera que llevaba dicho buque. Hasta entonces no me había dado cuenta de la importancia histórica del suceso, y traigo a estas páginas alguna de las conclusiones que he obtenido en la investigación.

El primer acto hostil. El apresamiento del *Buenaventura*

En la mañana del 22 de abril de 1898, estando en plena crisis las relaciones entre España y los Estados Unidos y antes de ser formalmente declarada la guerra, fue apresado el vapor *Buenaventura* por el USS *Nashville* en las proximidades de la costa norteamericana. Se puede considerar el hecho como el



Fotografía de la colección del autor, donde se muestra al *Buenaventura* atracado en puerto.

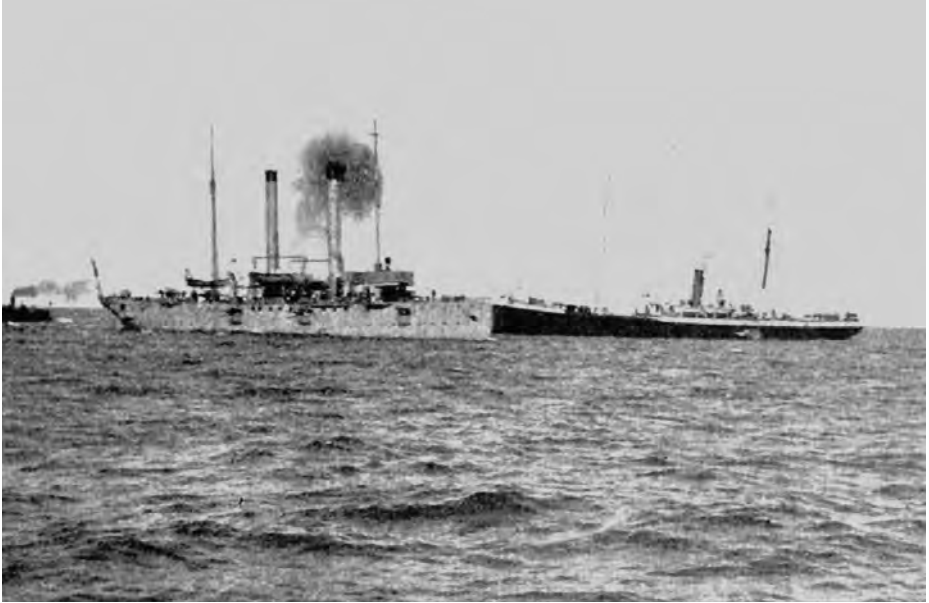
primer acto hostil entre las dos naciones que marcó el comienzo real de la contienda.

Examinaremos a lo largo de este artículo todos los pormenores del citado apresamiento, analizando la fecha en que tuvo lugar, y sus implicaciones, pasando por su traslado a puerto, la declaración de «buena pieza» por las autoridades norteamericanas y las implicaciones posteriores.

Antecedentes de los hechos

El *Buenaventura*, vapor abanderado en España, pertenecía a la compañía española Larrinaga & Company con sede en Liverpool (1). Tenía 1.162 t de desplazamiento.

(1) www.merchantnavyofficers.com.



Momento en el que el *Buena Ventura* es interceptado por el USS *Nashville*, quizá la primera fotografía de la guerra (2). (Colección del autor).

Según el contrato establecido en Liverpool el 23 de marzo de 1898 (3) entre la compañía propietaria y los agentes del dueño de la carga, el vapor tenía que salir de Cuba en demanda de Pascagoula, Ship Island, Misisipi. Siguiendo estas instrucciones, entró en Pascagoula el 30 de marzo. Tras cargar madera, el vapor salió el 19 de abril en demanda de Norfolk para carbonear y dirigirse posteriormente a Róterdam para descargar la madera.

A las 07:00 h de la mañana del día 22 de abril de 1898 su viaje se vio interrumpido al efectuar el USS *Nashville* el primer disparo de aviso para que se detuviera el vapor y primero de la Guerra hispano-americana. La guerra había comenzado.

Como vemos, era un buque español, que había tomado su carga en los Estados Unidos en demanda de otro puerto norteamericano, hecho que en principio podría parecer intrascendente a no ser por lo que sucedió después.

(2) NEPHEW KING, W.: *The Story of the Spanish-American war and the revolt in Philippines*. New York, 1900.

(3) Corte Suprema de los Estados Unidos. *Buena Ventura*, the v. US, 175 US 384 (1899).



Fotografía que muestra al artillero del USS *Nashville* que disparó el primer cañonazo en la Guerra hispano-americana.

El apresamiento

A las 23:00 h del día 21, el almirante Sampson había dado la orden de que todas las dotaciones del North Atlantic Squadron volvieran a bordo. Los sucesos se empezaban a acelerar. A las 05:42 h del día 22 se hacían a la mar los acorazados USS *New York*, con el almirante Sampson a bordo, los USS *Iowa* e *Indiana*, seguidos de los cruceros USS *Cincinnati*, USS *Detroit*, USS *Nashville*, los cañoneros USS *Willmington*, USS *Castine*, USS *Machias*, USS *Newport*, el torpedero USS *Foote*, el buque cablero USS *Mangrove* y el USS *Mayflower*.

A las 07:00 h la formación estaba navegando a unas siete millas de Key West con rumbo Sur. Divisaron un mercante de casco oscuro y una chimenea que tenía bandera española. En ese momento, el almirante Sampson destacó al USS *Nashville*, que hizo por el mercante. El capitán del montaje del USS *Nashville*, Michael Mallia, efectuó un primer disparo por su proa a unas 500 yardas, pero el *Buenaventura* no se dio por aludido. El buque americano entonces efectuó otro a menos de 100 yardas por la proa, y esta vez el mercante español paró. Mientras tanto, el torpedero USS *Foote* se aproximaba a apoyar al USS *Nashville*.



Fotografía tomada a bordo del *Buenaventura* el 22 de abril de 1898 (está fechada el 21 en el original) tomada por un *marshal* de Key West. Por su importancia la transcribo literalmente: «La primera presa tomada desde la guerra civil. Fue capturada por el cañonero *Nashville* y pasado al *Dolphin* y ésta es una foto suya y la gente del *Dolphin* en su puente, tomada por W. D., del Depth. Marshal de Key West. Fla. Abril. 21. 1898. Smith, Murphey, Keef, Kane, Ruber Mackmin, Callahan, Sexton, Lut. Jr. Cole. Los otros tres hombres son Marshals. Cargo Lumber».

A las 07:15 h una dotación de presa (4) al mando del alférez de navío T. P. Magruder se dirigió hacia el vapor español. No encontró ninguna oposición por parte de los españoles, embarcaron y se hicieron cargo del buque. El carguero tenía una dotación de 28 hombres. Los papeles del vapor se enviaron al USS *New York* por medio del USS *Foote*, y el almirante americano decidió que el USS *Nashville* escoltara al mercante hasta Key West.

Antes de entrar en Key West el buque fue entregado por el USS *Nashville* a una dotación de presa del USS *Dolphin*, que se hizo cargo de los 28 miem-

(4) YOUNG, James Rankin (1899): *Our Naval war with Spain including Battles on sea and land*. New York, Chicago.



Fotografía estereoscópica del autor del primer disparo de la guerra.

bro de la dotación del mercante. El buque fue entregado a las autoridades americanas, que lo requisaron una vez fondeado en Key West. La dotación de presa americana del USS *Dolphin* estaba formada por el alférez de navío Cole y nueve miembros de la dotación.

El 27 de mayo el buque fue declarado «buena presa» y vendido por 17.000 dólares, pasando posteriormente a la L. Luckenbach Transport & Wrecking Company. Navegó por la costa este de los Estados Unidos hasta que quedó como pontón en la bahía de Chesapeake (5). La carga fue devuelta a sus dueños al considerarse como neutrales.

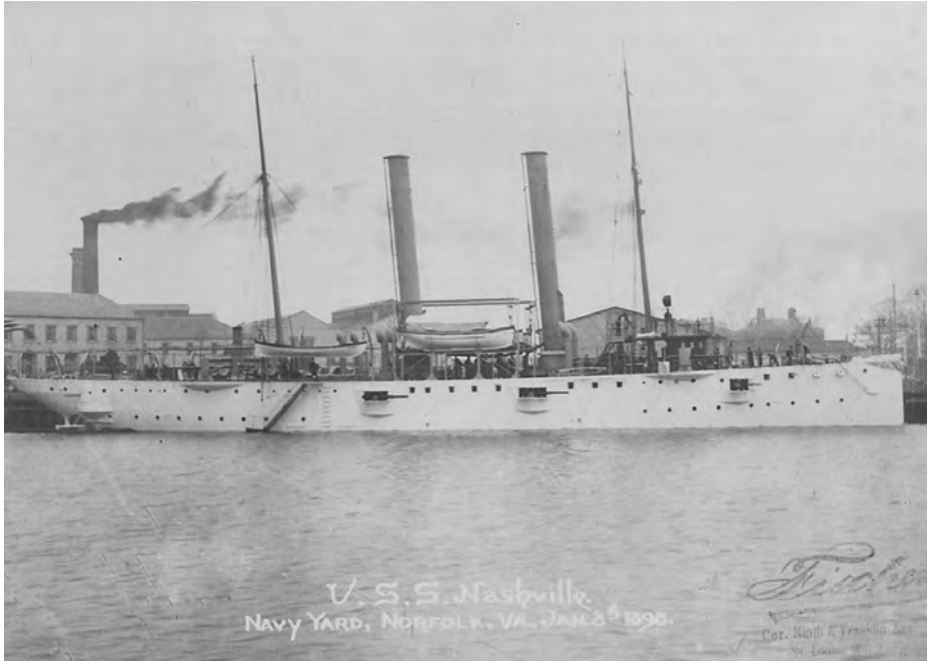
La compañía propietaria intentó recuperar su barco en un proceso ante la Corte Suprema norteamericana en 1899.

Análisis de los hechos

Analizaremos ahora los sucesos descritos en el punto anterior, viendo de forma cronológica lo que pasaba en España y en los Estados Unidos.

Las relaciones entre ambos estaban ya enrarecidas desde hacía tiempo. El día 18 de abril, tras el ultimátum dado por las autoridades americanas a nuestro embajador, Polo de Bernabé, este se retiró con toda nuestra representación diplomática a Canadá. El día 21 hacía lo propio Woodford, embajador ameri-

(5) www.merchantnavyofficers.com.



Fotografía del USS *Nashville* atracado en Norfolk el 8 de enero de 1898.

cano en la Corte española. Las relaciones diplomáticas habían quedado definitivamente rotas.

El 6 de abril el secretario de Marina John D. Long había mandado al almirante Sampson instrucciones para su actuación en caso de guerra y, entre otras cosas, respecto a los buques apresados decía:

«4. Todas las presas deben ser enviadas a Key West o a otro puerto de los Estados Unidos para su adjudicación...» (6).

El día 9 Sampson mandó un mensaje a Long desde Key West, donde decía:

(6) Oficial. (1899). *Message from the President of The United States to the two Houses of the Congress with the reports of the heads of the Departments and selection from accompanying documents*, p. 171, volumen IV. Washington. Traducción del autor.



Reproducción de una ilustración de la revista francesa *Petit Journal*, donde se muestra a la dotación del *Buenaventura* desembarcando en Key West.

«...es tan importante golpear rápido y golpear fuerte como golpear tan pronto como comiencen las hostilidades...» (7).

Como hemos visto, lo llevaron a cabo. Las instrucciones del 6 de abril se variaron el mismo día 21. Entre otras cosas, decían:

«Se modifican las Instrucciones del Departamento del 6 de abril de la siguiente forma:

Instaurará DE INMEDIATO el bloqueo de la costa norte de Cuba, desde Cárdenas en el Este hasta Bahía Gorda en el Oeste, y si en su opinión sus fuerzas lo garantizan, el puerto de Cienfuegos en la parte sur de la Isla. Se considera dudoso que la fuerza actualmente bajo su mando podría garantizar un bloqueo mayor» (8).

(7) *Ibíd.*, p. 172.

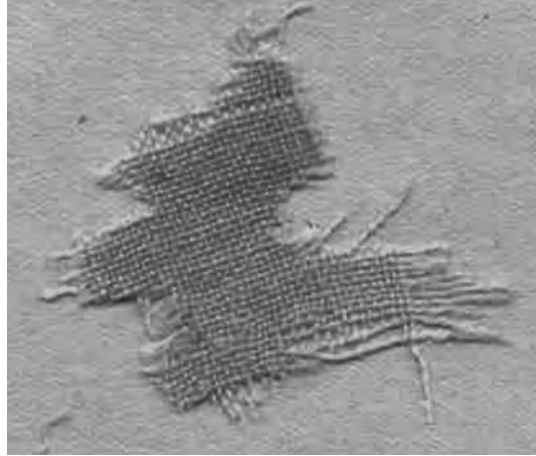
(8) *Ibíd.*, p. 175.

Ese mismo día, el secretario de Marina Long envió un mensaje a las autoridades navales norteamericanas en los siguientes términos:

«Washington 21 de abril de 1898.

Navy Yard, Boston, New York, Norfolk, Mare Island:

Las fuerzas navales del North Atlantic Station están bloqueando Cuba. La guerra no se ha declarado. La guerra puede ser declarada en cualquier momento» (9).



Fragmento de la bandera que llevaba el *Buenaventura* procedente de Estados Unidos.

El día 22 de abril el Gobierno estadounidense proclama oficialmente el bloqueo de las costas de Cuba entre los puertos comprendidos entre bahía Honda y Cárdenas y del puerto de Cienfuegos.

Ya en el número fechado el día 1 de mayo de la revista española *Mundo Naval Ilustrado* aparecen los primeros comentarios sobre lo sucedido. En un artículo fechado el 23 de abril y firmado por Juan Varela, titulado «Notas diplomáticas», dice:

«...En el día y la hora en que escribimos estas líneas, que en nuestra revista no pueden menos de aparecer con retraso, aún no han empezado las hostilidades, pues no debe contarse como principio de ellas un acto de piratería ejercido por un buque de guerra yankee, apresando un vapor mercante español antes de la previa declaración de guerra...» (10).

El día 25 de abril el presidente firmó una ley declarando que existía el estado de guerra desde el 21 entre los Estados Unidos y España. Decía textualmente:

«Se decreta por el Senado y la Cámara de Representantes de los Estados Unidos reunidos en el Congreso:

(9) HALSTEAD, Murat. (1899). *Full Official History of the war with Spain*. New York. Traducción del autor.

(10) *Mundo Naval Ilustrado*, 1 de mayo de 1898, p. 195.



Medalla en aluminio de la colección del autor, emitida por el Ayuntamiento de La Habana, que conmemora el bloqueo efectuado por los americanos entre el 21 de abril y el 12 de agosto de 1898.

Primero.—Que existe guerra, y por la presente se declara su existencia desde el 21 de abril de 1898, inclusive, entre los Estados Unidos de América y el Reino de España.

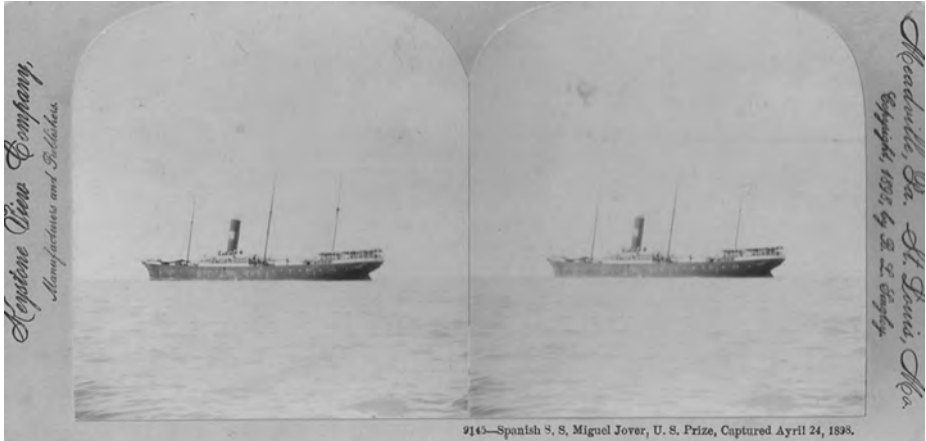
Segundo.—Que el Presidente de los Estados Unidos está y lo es por la presente autorizado y facultado para disponer de todas las fuerzas de mar y tierra de los Estados Unidos y para llamar al servicio de los Estados Unidos las milicias de los diversos Estados, en la extensión que sea necesario para llevar a efecto este Acta. 25 de abril de 1898» (11).

Posteriormente, el 26 de abril, una proclama del presidente de los Estados Unidos, determinando las reglas jurídicas que se tendrían que observar en la Guerra con España, decía entre otras cosas:

«4. Que los barcos mercantes españoles podrán estar en puertos o lugares americanos hasta el 21 de Mayo de 1898 inclusive, para cargar sus mercancías y partir de dichos puertos o lugares; cuyos barcos mercantes españoles, si fuesen encontrados en alta mar por barcos de los Estados Unidos, les será permitido que continúen su viaje, si, examinados sus papeles, aparece que sus mercancías fueron cargadas a bordo antes de espirar el plazo que pueda ser aplicable a barcos españoles, no teniendo a bordo Oficiales militares o navales al servicio del enemigo, ni carbón (a excepción del que necesite para continuar su viaje), así como tampoco cualquier otro artículo prohibido, contrabando de guerra, o despachos oficiales del o para el Gobierno español.

5. Que a cualquier barco mercante español que haya salido de algún puerto extranjero antes del 21 de abril de 1898 para otro de los Estados Unidos, le

(11) Oficial. (1898). *Disposiciones de España y los Estados Unidos referentes a la guerra y declaraciones de neutralidad*. Publicadas por real orden por el Ministerio de Estado. Madrid.



Momento del apresamiento del vapor *Miguel Jover* el 24 de abril de 1898, antes de ser declarada la guerra.

será permitido entrar en el mencionado puerto y descargar sus mercancías, y después se le permitirá salir sin ser molestado; a cuyo barco, si fuese encontrado en alta mar por barcos de los Estados Unidos, le será permitido continuar su viaje a cualquier puerto de los no bloqueados...» (12).



Momento del apresamiento de una goleta española por el USS *New York* en las proximidades de Matilda, en las costas de Cuba.

(12) Ídem.



Dos goletas españolas intentando levantar el bloqueo.

Tras la lectura de los puntos anteriores, creo que estamos en condiciones de afirmar que el *Buenaventura* era un mercante español, que no conocía el estado de guerra entre España y Estados Unidos al salir de puerto, que no llevaba ni contrabando de guerra, ni carbón que no fuese para su propio consumo, ni estaba armado, ni tenía embarcados oficiales del Ejército o de la Armada, ni llevaba ningún despacho «del o para» el Gobierno español.

Salió a la mar el día 19 de abril de 1898, dos días antes de la declaración oficial de guerra, de un puerto y hacia un puerto norteamericano. Esta situación es lo que hizo que no se pudiera acoger a los puntos 4 y 5 de la «Proclama del Presidente de los Estados Unidos determinando las reglas jurídicas que se tendrían que observar en la Guerra con España».

Pero fue apresado, declarado buena presa y vendido. Su carga fue devuelta a su dueño por ser neutral. Lo podemos calificar como el primer acto hostil de la Guerra hispano-americana.

Otros buques apresados

No fue solo el *Buenaventura* el vapor apresado antes de la declaración de guerra. Los *Pedro*, *Miguel Jover*, *Catalina*, *Tres Hermanos*, *Paquete*, *Panamá*, *Almansa*, *Cándido* y *Sol* lo fueron antes del 26. Algunos de esos apresamientos fueron recogidos en fotografías por los reporteros norteamericanos. En el anexo I se muestran los apresamientos producto del bloqueo de la isla de Cuba.

ANEXO I

BUQUES APRESADOS POR LOS AMERICANOS DURANTE LA GUERRA ENTRE
EL 22 DE ABRIL Y EL 8 DE AGOSTO DE 1898

Fecha	Buque	Tipo	Carga	Apresado por	Observaciones
22 de abril	<i>Buenaventura</i> <i>Pedro</i>	Mercante	General	<i>New York/Indiana/Machias</i> <i>Nashville</i>	
23 de abril	<i>Miguel Jover</i>	Mercante	Algodón	<i>Helena</i>	
24 de abril	<i>Catalina</i> <i>Tres Hermanos</i>	Mercante	Algodón Azúcar	<i>Detroit</i> <i>Machias</i>	
25 de abril	<i>Panamá</i> <i>Almansa</i> <i>Cándido</i> <i>Sol</i> <i>Paquete</i>	Mercante Pesquero	General	<i>New York/Indiana</i> <i>Terror</i> <i>Wilmington</i> <i>Wilmington</i> <i>Castine</i>	
26 de abril	<i>Ambrosio Bolívar</i> <i>Argonauta</i>	Mercante	Plátanos	<i>Terror/Machias</i> <i>Marblehead/</i> <i>Nashville</i>	
27 de abril	<i>Guido</i> <i>Don Francisco</i> <i>Gandon</i> <i>Anita</i> <i>4 de Septiembre</i> <i>Lola</i>	Mercante Pesquero	General	<i>Terror/Machias</i> <i>Wilmington</i> <i>Helena</i> <i>Dolphin</i>	
30 de abril	<i>Mascota</i>	Mercante	Bananas	<i>Machias</i> <i>Terror</i> <i>Foot</i> <i>Heyden</i>	
5 de mayo	<i>Lorenzo</i> <i>Frasquita</i> <i>Oriente</i>	Mercante Mercante Pesquero	Alimentos	<i>New York/</i> <i>Indiana/</i> <i>Montgomery</i> <i>Indiana/</i> <i>Montgomery/</i> <i>Indiana/</i> <i>Montgomery</i> <i>Vicksburg</i>	

FOTOGRAFÍAS CON HISTORIAS

(continuación)

Fecha	Buque	Tipo	Carga	Apresado por	Observaciones
7 de mayo	<i>Fernandito</i>	Pesquero	Alimentos	<i>Vicksburg</i>	
8 de mayo	<i>Rita</i>	Mercante	Alimentos	<i>Yale</i>	
17 de mayo	<i>Carlos F. Rozes</i>	Mercante	Alimentos	<i>New York</i>	
25 de mayo	<i>Restornal</i>	Mercante	Carbón	<i>St. Paul</i>	
10 de junio	<i>Twickenham</i>	Mercante	General	<i>St. Louis</i>	
24 de junio	<i>Amapola</i>	Mercante	General	<i>Vicksburg</i>	
25 de junio	<i>Enmanuel Raoul Luz Jacinto Amistad Mannelita</i>	Mercante	Alimentos	<i>Hornet</i>	
		Pesquero		<i>Yankee</i>	
27 de junio	<i>Benito Estengur</i>	Mercante	General	<i>Hornet</i>	
29 de junio	<i>Adula</i>	Mercante	Soldados	<i>Marblehead/ Vixen</i>	
30 de junio	<i>E. R. Nickerson Farragut</i>	Mercante	Alimentos	<i>Hornet</i>	
1 de julio	<i>Wary</i>	Mercante	Alimentos	<i>St. Louis</i>	
5 de julio	<i>Alfonso XII Gallito</i>	Mercante Velero	Armamento	<i>Castine/Hawk Eagle</i>	Mercante armado
6 de julio	<i>Three Bells Pilgrim</i>	Goleta Mercante	Alimentos	<i>Dixie</i>	
7 de julio	<i>Greenan Castle</i>	Mercante	Alimentos	<i>Dixie</i>	
12 de julio	<i>Sto. Domingo</i>	Mercante	Alimentos	<i>Eagle</i>	
13 de julio	<i>Donna Ynez Josefita Cristina</i>	Pesquero		<i>Hudson</i>	

(continuación)

Fecha	Buque	Tipo	Carga	Apresado por	Observaciones
17 de julio	<i>Reina de los Ángeles Tomas Brooks México San Juan Mortero Olinde Rodrí- guez</i>	Mercante	General	<i>Indiana Brookling New Orleans</i>	En Santiago de Cuba cuan- so se firmó el armisticio en la mar
22 de julio	<i>Regulus</i>	Mercante	General	<i>Hawk</i>	
24 de julio	<i>Dolores</i>	Goleta		<i>Eagle</i>	
25 de julio	<i>Manoutia</i>	Mercante		<i>Dixie</i>	
26 de julio	<i>Gibara Expreso de Gibara Humberto Rodríguez San Fernando Safi</i>	Veleros	Personal militar	<i>Nahville Badger</i>	
29 de julio	<i>Manatí Nipe</i>	Mercante Bote		<i>Helena Bancroft</i>	
30 de julio	<i>Tobasquero</i>	Mercante	Alimentos	<i>Hawk</i>	
2 de agosto	<i>Lalulula</i>	Mercante	Grano	<i>Bancroft</i>	
3 de agosto	<i>Marie Borton</i>	Mercante	Carbón Carbón	<i>Yankee</i>	
4 de agosto	<i>Carnista Príncipe Josephine Jose Pilari</i>	Pequeños buques de carga	Madera	<i>Bancroft</i>	
6 de agosto	<i>Salve María</i>	Pequeño buque de carga		<i>Hornet</i>	
8 de agosto	<i>Alladin</i>	Mercante		<i>Hawk</i>	



Desembarco helitransportado de infantes de marina desde un SH-3D de la 5.ª Escuadrilla de Aeronaves. (Foto: www.fjftcr.com/photos/armadamide).