

EPISODIOS INÉDITOS DE LA GUERRA DEL 98: EL REMOLCADOR *HUMBERTO RODRÍGUEZ* (LUEGO *YARA*) DE LA MARINA NACIONAL CUBANA

N. W. MITIUKOV
Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigadores navales



UNQUE es cierto que la guerra hispano-americana de 1898 ha sido tratada con profusión por un buen número de reputados historiadores, sobre todo a raíz de la conmemoración de su centenario, aún hoy siguen apareciendo ocultos entre los polvorientos legajos de nuestros archivos episodios poco divulgados, cuando no desconocidos, relacionados con el conflicto.

Uno de estos casos lo protagoniza el remolcador *Humberto Rodríguez*, que, propiedad de la sociedad Isaac Rodríguez y Co. de Camagüey, fue utilizado al poco de estallar la guerra como improvisado buque-hospital para trasladar a un grupo de enfermos de La Habana a Nuevitas, siendo apresado ilegalmente por los americanos cuando ondeaba en su mástil la bandera de la Cruz Roja, y que tras ser conducido a Nueva York, la firma, meses más tarde, de la Paz de París permitiría su regreso a Cuba, donde sería subastado y adjudicado a los señores Arturo Primelles y Joaquín Coello para emplearlo en la navegación de cabotaje. En 1905 sería adquirido por la recién nacida Marina de Guerra cubana (Negociado de Guardacostas), siendo rebautizado con el nombre de *Yara*.

El buque

Según el Lloyd Register, el *Humberto Rodríguez* fue la construcción número 393 del astillero británico Sir Raylton Dixon & Co. de la localidad



Yara en el Servicio Oceanográfico.

inglesa de Middlesbrough. Con 338 t de registro bruto, tenía 44 m de eslora, 3,96 de manga y 4,45 de calado (1).

Contaba con capacidad para alojar 12 pasajeros más su tripulación en unos camarotes bien ventilados adaptados a la climatología del trópico y, para más comodidad, disponía de un salón a popa.

Su arboladura estaba compuesta por dos palos, llevando aparejo de goleta.

La propulsión se la proporcionaba una máquina de triple expansión de 600 caballos de potencia que movía una hélice (2) de 394 mm de diámetro que lo impulsaban a una velocidad máxima de 12 nudos. Sus calderas cilíndricas trabajaban a una presión de once atmósferas y su capacidad de

almacenar combustible sólido era de 150 toneladas.

Fue botado el 12 de agosto de 1893, comenzando sus pruebas de mar el 3 de octubre con personal de la empresa Hawkes, Sommerville & Co., representante de los intereses de la cubana en Inglaterra. Según el contrato, la velocidad máxima que debía alcanzar en pruebas eran los 12 nudos aludidos, que alcanzó (según las crónicas) con facilidad. Tras la inspección de los agentes de la Lloyds, quedó inscrito en sus registros.

Ya en Cuba fue empleado para establecer una línea regular entre La Habana y Nuevitaz, remolcando en sus viajes a las barcazas *Tinima* y *San Fernando*, que usualmente se utilizaban para el transporte de ganado (3). Por lo general, zarpaba de la capital cubana los sábados a las tres de la tarde y salía de

(1) Otras fuentes indican que tenía 38,10 m de eslora, 7,62 de manga y 3,35 de calado, mientras que la revista *The Engineer* (de octubre de 1893, p. 342) señalaba que tenía 41 m de eslora, 6,6 de manga y 4,4 de calado.

(2) Realizada por la empresa Westgarth, English & Co., de 394 mm, 635 mm y 1041 mm (15.5, 25 y 41”).

(3) GÁLVEZ AGUILERA, M.: *La Marina de Guerra en Cuba (1909-1958)*. Primera Parte. La Habana. Editorial de Ciencias Sociales, 2007.

Nuevitas los martes a la misma hora. A veces su servicio civil era utilizado para llevar pertrechos militares y correspondencia, y de esta manera, gracias a él, llegaban más pronto a la Península las noticias sobre las operaciones que nuestro Ejército hacía en la zona oriental de la isla.

De su gris vida naval desarrollada antes del conflicto merecen solamente destacarse dos sucesos: el que tuvo lugar el día 30 de julio 1895, cuando fueron arrestados a su bordo los separatistas cubanos Antonio Reguera Acea (rico hacendado de Cienfuegos), Artugro Primellas y Gustavo Gavald (ambos periodistas); y el segundo ocurrido en la noche del 18 de septiembre siguiente, cuando al enfilarse el canal de entrada de la ciudad de La Habana su casco golpeó un mástil del crucero *Sánchez Barcáiztegui*, que acababa de hundirse horas antes de su llegada (4).

La Guerra del 98 y su apresamiento

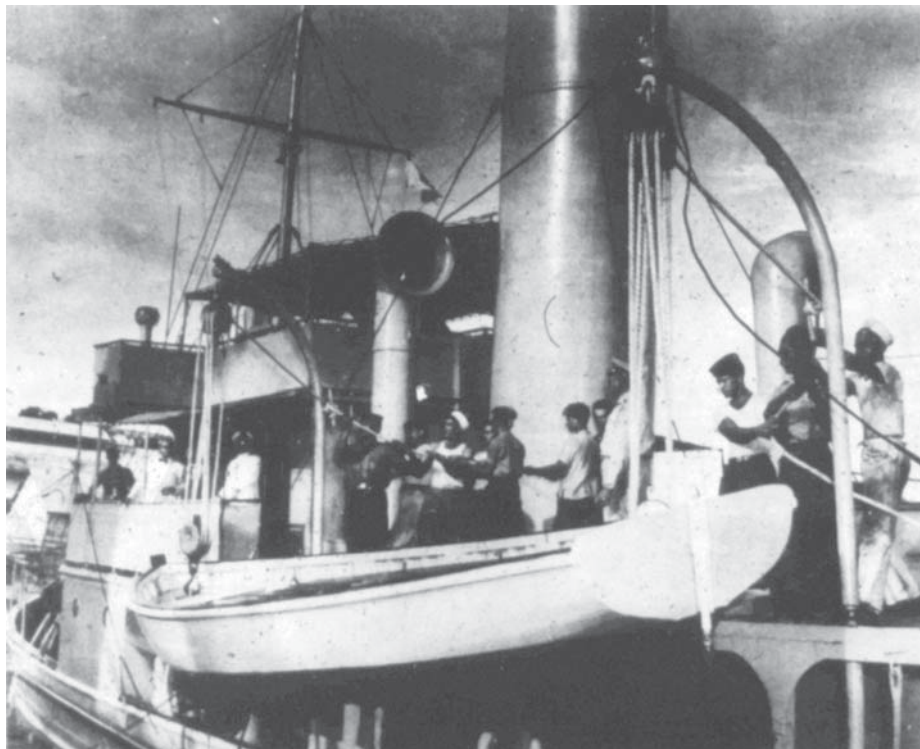
Como apuntamos al principio del artículo, el *Humberto Rodríguez* se utilizaría en el mes de julio como improvisado buque-hospital bajo pabellón de la Cruz Roja con el fin de trasladar a los soldados heridos desde Nuevitas a La Habana, aprovechando el viaje para llevar a remolque la barcaza *San Fernando* y el bergantín *Safi*, siendo apresado por el crucero auxiliar americano *Badger* (5).

El observador militar destacado por el Gobierno ruso a la isla, el coronel Yakov Zhilinsky, relataría el suceso de la siguiente manera:

«A finales de julio, la división de Puerto Príncipe recibió la orden de ir a Placetas. Los enfermos y heridos de la división en un número de alrededor de 400 personas se embarcarían en el *Humberto Rodríguez* que zarpó el 26 de julio a las 12 de la mañana desde el puerto de Nuevitas a La Habana remolcando al *S. Fernando* y *Safo* bajo la bandera de la Cruz Roja.

(4) ESTRADA Y MORA, Nicasio: *Causa seguida por consecuencia del abordaje entre el crucero de la Marina de Guerra Sánchez Barcáiztegui y el vapor mercante Mortera: ocurrido á la entrada de nuestro puerto, en la noche de 18 de septiembre de 1895. La Australia*. La Habana, 1897; y *La catástrofe del Sánchez Barcáiztegui: relación circunstanciada del horrible choque de este crucero y el vapor mercante Mortera ocurrido en la noche del 18 de septiembre de 1895 a la entrada del puerto de la Habana*. El Fígaro, 1895.

(5) Exmercante con el mismo nombre construido por John Roach & Sons, en Chester, Pensilvania, en 1889. Fue comprado por la US Navy el 19 de abril de 1898, entrando en servicio seis días más tarde. De 4.784 t de desplazamiento, tenía 100,45 m de eslora, 12,80 de manga y 5,64 de calado. Su planta motriz desarrollaba 3.200 caballos de potencia que le permitían alcanzar los 16 nudos. Estaba armado con seis cañones de 130 mm. Su dotación la conformaban 235 hombres.



Cubierta del *Yara* en actividad oceanográfica.

A las dos en punto de la tarde del mismo 26 de julio este transporte fue capturado por los americanos. Hasta cierto punto esto era comprensible en tiempo de guerra, pero una cosa era la incautación del barco y otra no cumplir con la obligación humanitaria de entregar a las autoridades españolas a los heridos en La Habana.

Los americanos decidieron llevarlos primero a Cárdenas, luego a las islas Tortuga, cerca de la costa Sur de Florida, donde permanecerían tres días, y finalmente enviados a la Habana, a donde llegaron totalmente agotados, a las tres y media de la tarde del día 4 de agosto, llegando una hora más tarde al hospital de Regla.»

Después de la odisea por la que tuvieron que pasar los heridos, el *Badger* pondría rumbo a Key West con su presa. A los pocos días sus armadores presentarían ante el Gobierno americano una protesta formal por la confiscación ilegal de la embarcación.

El diario *Angeles Herald* (6) justificó la captura porque no se notificó con la debida antelación a los buques americanos el carácter humanitario del buque, y que si se hubiera informado de ello debidamente hubieran estado encantados de conducir el convoy a La Habana.

Mientras tanto, el 10 de agosto, el crucero americano, bajo el mando del teniente de navío Peters, trasladaría al *Humberto Rodríguez* a Nueva York.

Un ufano periodista del diario *Alexandria Gazette* lo describió a su llegada a la futura capital de los rascacielos de la siguiente manera:

«El *Humberto Rodríguez* es un poderoso remolcador de vapor con dos mástiles. En el trinquete ondea la bandera americana y el palo mayor está decorado con los colores nacionales de España, siendo esta la única bandera española que ha visto la ciudad desde el comienzo de la guerra» (7).

Alcanzada la paz, el *Humberto Rodríguez* saldría a subasta, siendo adquirido en el año 1900 por la sociedad Argilagos, Tomeu & Cía. de Nuevitas para la navegación de cabotaje.

Según la historiadora Gálvez Aguilera, en 1905 pertenecía a los armadores Arturo Primelles y Joaquín Coello. Precisamente en aquel año, la puesta en servicio de nuevas líneas de ferrocarril a lo largo de la isla hizo reducir el transporte de mercancías por mar, por lo que el *Humberto Rodríguez* comenzó a navegar con menos frecuencia, hasta que en 1908 se dio de baja en el registro de buques mercantes.



Primer servicio de investigación oceanográfica. Página 1.

(6) Edición del 29 de agosto de 1898. Vol. 25. Número 333.
 (7) Edición del 10 de agosto de 1898. Vol. 99. Número 189.

Una nueva vida naval como patrullero de guerra

En 1905, el Gobierno cubano decidió fortalecer cuantitativamente sus fuerzas guardacostas, que en aquel momento estaban constituidas por pequeños barcos de vapor. Para ello se dictaron las órdenes conducentes para la adquisición de varios buques de mediano tonelaje, entre los que se eligió al *Humberto Rodríguez*.

El Decreto número 269, fechado el 14 de julio de aquel año, autorizaba formalmente su compra por un importe de 180.000 pesos, habilitándose además un crédito especial de 8.000 más para su transformación en buque de guerra y para dotar al barco de su fondo económico. Tras las obras, recibiría en 1906 el nuevo nombre de *Yara*, convirtiéndose en el cabeza de flotilla de aquella fuerza costera.

Tras la visita de inspección del mayor general Juan Rius Rivera, secretario del Gobierno cubano, el Negociado de Guardacostas sería integrado, en virtud del Decreto Presidencial de 2 de julio de 1909, en la Marina Nacional. Esto daría un gran impulso tanto a la modernización como a la renovación de sus unidades, por lo que el *Yara* pronto quedaría desfasado respecto al resto de la flotilla.

A pesar de que estuvo en servicio durante las dos guerras mundiales, no tuvo participación en acción de guerra naval alguna.

Sin embargo, sí realizó varias misiones de salvamento marítimo, como la búsqueda en 1909 de la tripulación del *María Herrera*, buque que naufragó el 8 de noviembre de aquel año tras ser sorprendido por un huracán. A pesar de los esfuerzos, y como habían pasado diez días desde el desastre cuando el *Yara* llegó a la zona de su hundimiento, regresaría a Santiago de Cuba el 30 de noviembre sin haber podido recuperar ningún cadáver.

También en 1919 asistiría, con motivo de la petición que los consignatarios de la compañía Pinillos hicieron a la Marina Nacional al no tener desde hacía días noticias del buque, al trasatlántico español *Valbanera*, que habiendo zarpado el 5 de septiembre de Santiago de Cuba con rumbo a La Habana fue sorprendido por un huracán. A pesar de los esfuerzos por localizar vestigios del buque o su tripulación, se lo tragó el mar con los 488 pasajeros que llevaba a bordo.

En el informe fechado el día 18 siguiente que dio su comandante, el capitán de corbeta Díaz de Gallego, al regreso a su base en Isabela de Sagua, expuso lo siguiente:

«Sin noticias del *Valbanera*, al amanecer recorrí todo el cantil del banco de sur a norte llamando sin cesar al buque y prestando atención a los despojos de la mar, que sin cesar arroja siempre hacia la playa, pero nada indicaba la existencia de algún desastre.»

En noviembre de 1932 fue el propio *Yara* el que sufrió los embates de un nuevo huracán, que le sorprendió anclado frente al cabo Ballenato, quedando en su epicentro. Aunque la prensa de la isla le dio por naufragado al suponerse que las enormes olas de 10 metros se lo habrían «tragado», días después se supo que consiguió salvarse al encontrar refugio en puerto de Nuevitas.

Un año antes, a finales de agosto 1931, un grupo de revolucionarios integrado por unos cuarenta hombres armados con dos ametralladoras desembarcaron en el puerto de Gibara, se apoderaron de la Comisaría de Policía, el Ayuntamiento y otros puntos clave de la localidad. Después de esto, comenzaron a avanzar hacia la ciudad de Holguín, pero pronto se toparon con las unidades regulares del Ejército, que los derrotaron. A partir de entonces, y con el fin de evitar nuevos desembarcos, la Marina Nacional destacaría a aquellas aguas al crucero *Patria* y al *Yara*.

Por aquella época, y según el informe que el general de división estadounidense J. J. O'Hare envió a Washington sobre el estado de la Marina cubana, nuestro guardacostas protagonista montaba dos cañones de 57 mm y otros dos de 47.

El advenimiento de la Segunda Guerra Mundial hizo que la US Navy destinara fondos económicos para reparar los buques de su aliada, la Marina cubana. El Pentágono, gracias a un informe del agregado naval estadounidense destacado en la isla, fechado el año anterior, tenía un conocimiento muy exacto del estado de los buques. En dicho documento se describía al *Yara* de la siguiente manera:

«De 339 toneladas de desplazamiento, tiene una eslora de 42,1 m (138 pies), y un calado mínimo de 2,7 m (9 pies) y un máximo de 3,9 m (13 pies). Estado del Casco: bueno. Base: Nuevitas. Velocidad 10 nudos. Armamento:



Primer servicio de investigación oceanográfica.
Página 4.

TEMAS GENERALES

dos cañones de 57 mm con 91 municiones del año 1917; dos cañones de 47 mm, con 110 de municiones de 1917; dos Browning de calibre 30; dos ametralladoras Thompson de 45 mm. La tripulación consta de 10 oficiales y 42 marineros.»

Una vez reparado, el *Yara* realizaría un sinnúmero de cruceros de vigilancia, que fueron haciendo mella en las cuadernas del buque hasta el punto de que el coronel H. D. Boyden enviaría un informe, en mayo de 1943, sobre el estado de su casco, calificándolo de «deplorable», señalando además que por su escasa velocidad no resultaba pertinente que se destinaran más recursos a su reparación.

Después de la guerra, y debido a su vetustez, el *Yara* fue integrado en el Servicio Hidrográfico (Oficina Hidrográfica de la República de Cuba), que se encontraba al mando de Luis Howell Rivero, que con la estrecha colaboración de las universidades de La Habana y Miami reconoció las costas de la isla. En 1950 se verificaría una campaña de dos semanas, en las que participaron tres representantes del Servicio Hidrográfico estadounidense (8), que consistió en recoger datos sobre el plancton y las temperaturas a distintas profundidades del agua. Al parecer los americanos alabaron los medios de los que disponía el *Yara* para realizar el estudio (9).

Pero todo llega a su fin y en el año 1955 el barco fue dado de baja en la Marina. Permanecería arrumbado en la Alameda de Paula en La Habana, en el costado sur de su primer espigón, hasta que fue desguazado corriendo el año de 1960.



(8) MALLANTS, S.: «Cuban expedition to probe secrets of ocean off Florida», en *Miami Daily News* en su edición del jueves 23 de noviembre.

(9) VETTER, R. C.: *International and National Organization of Oceanographic Activities. Report. Committee on Oceanography*. National Research Council (USA), p. 47.

BIBLIOGRAFÍA

- DÍAZ LORENZO, Juan Carlos: *Valbanera, viaje a la eternidad: historia y leyenda de una tragedia*. Ediciones Idea. 1997.
- *El hallazgo del pecio del «Valbanera»*. Blog *De la Mar y los barcos*. 17 de septiembre de 2010.
- GÁLVEZ AGUILERA, Milagros: *La Marina de Guerra en Cuba (1909-1958). Primera Parte*. Editorial de Ciencias Sociales. La Habana, 2007.
- GARCÍA ECHEGOYEN, Fernando José: *El misterio del Valbanera*. Aguilar Editores. Madrid, 1997.
- GUADALUPE, L. R.: «El naufragio del María Herrera». *Boletín de la Sociedad Meteorológica de Cuba*, 1999. Vol. 5. Núm. 2.
- LÓPEZ ISLA, Mario Luis: *Valbanera, réquiem por un naufragio*. Ediciones Tepemarquia, 2014.
- MACHADO Y MORALES, Gerardo: *Memoria de la administración del presidente de la República de Cuba, Gerardo Machado y Morales: durante el periodo comprendido entre el 1.º de julio de 1926 y el 30 de junio de 1927*. Imprenta y Papelería de Rambla, Bouza y Ca., 1928.
- VV. AA: *Marine Engineer and Naval Architect* (vol. 15). 1894.
- ALL THE WORLD'S FIGHTING SHIPS. Conway's Maritime Press. Londres, 1979.
- <http://www.histarmar.com.ar/MarinaMercanteExtr/MarinaMercanteCuba/Mercantes/HumbertoRodriguez.htm>
- <http://hoteltelegrafo.blogspot.ru/2012/12/maremoto-de-santa-cruz-del-sur-segun.html>
- http://www.ecured.cu/index.php/Guardacostas_Humberto_Rodr%C3%ADguez
- http://www.fdrlibrary.marist.edu/_resources/images/mr/mr0330.pdf

A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los trabajos publicados corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquellos.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo no publicado. El autor cede los derechos a la REVISTA desde el momento de la publicación del material remitido.

Los contenidos de los trabajos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito marítimo. Deberán ser entregados con tratamiento de texto *Word*, a ser posible vía correo *web* a la dirección regemar@fn.mde.es o por CD y correo ordinario a REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán, 2. 28014 Madrid. El texto se presentará escrito en DIN A-4, con fuente tipográfica *Times New Roman*, de cuerpo **12 puntos a doble espacio**. Los artículos tendrán una extensión mínima de **tres** páginas y máxima de **doce**. La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones deberán ir en archivos individuales, acompañadas de pie o título y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y solo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas de pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionadas con el texto, se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusión, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.