

# EL COMBATE NAVAL DEL 3 DE JULIO: UN DESASTRE ANUNCIADO

Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN  
Capitán de fragata

Antes de entrar en tema, mi agradecimiento al almirante González-Aller, por contar conmigo para estas importantes jornadas y al Almirante Jefe de la Zona Marítima del Estrecho, vicealmirante Rapallo por presidirlas y a todos ustedes por su asistencia.

He manifestado en algunas ocasiones que la gran dificultad que existe para hacer un trabajo historiográfico está el elegir bien, separando lo importante de lo accesorio, pues los hechos relatados se transmiten inalterables y llegan a adquirir carácter dogmático. La falta de objetividad y el apasionamiento han provocado que muchos pasajes de la historia naval española se hayan deformado.

Cien años después de los sucesos que me traen hoy aquí, pretendo con toda modestia, exponer y justificar «lo del desastre anunciado», referido al combate de Santiago de Cuba, pero también aislando este suceso, contar la parte positiva de la campaña y las pequeñas victorias y acontecimientos importantes que servirán al menos, para valorar a la Marina de esos años, que sin lugar a dudas cumplió con su deber en la difícil prueba a la que fue sometida.

En primer lugar, haré mención a unos antecedentes, que considero necesarios para mejor comprender la trama del «desastre», que se hizo realidad una luminosa mañana del 3 de julio de hace ahora un siglo en aguas de Cuba. Antecedentes que abarcan desde el interés de Estados Unidos por nuestras últimas posesiones americanas, hasta las guerras separatistas. Continuaré con la Armada en 1898, para concluir con una cronología de los principales sucesos y unas breves conclusiones.

En el Congreso de Panamá convocado por Bolívar, se había abogado por la liberación de la isla antillana. Pero mucho antes, desde la independencia norteamericana, Cuba era objeto de las apetencias del joven Gobierno de los Estados Unidos, que expresó desde aquella hora su interés al Gobierno de España, cuando ni siquiera se había iniciado la emancipación de los virreinos españoles en el continente.

Uno de los políticos norteamericanos más empeñados en eliminar la presencia española en la zona fue el general Andrew Jackson, séptimo presidente de los Estados Unidos, que en 1806 escribía «*con menos de dos millones de dólares, podemos conquistar no sólo las dos Floridas, sino toda la Norteamérica española*».

Consecuencia de esa política fue el asalto a la bahía de Pensacola en octubre de 1814 y el ataque a Fuerte Negro en Florida en la primavera de 1816. En poco tiempo

Jackson terminaría de hecho con el dominio español en Florida. Su ambicioso propósito incluiría Tejas y Méjico y como colofón afirmaba la caída de Cuba.

Una de las posibles y rápidas soluciones para esa anexión era la compra de la isla a España. Los intentos de compra cerca del Gobierno español, unas veces públicos y otros secretos, fueron constantes a lo largo del siglo, variando las ofertas económicas y las circunstancias de la transferencia de soberanía.

Varios presidentes de los Estados Unidos lo intentaron, siendo Polk en 1848, Pierce en 1853 y Buchanam en 1861 los que con mayor vehemencia lo intentaron.

Después decayó el interés por culpa de la guerra de Secesión, que tuvo entretenida a la joven República en sus propios problemas internos, pero cuando resolvió este asunto, de nuevo volvió a mirar a Cuba y cuando estuvo preparada y convencida de lograr su propósito provocó la guerra, y con ello el consabido «desastre» para España.

A caballo de los intentos norteamericanos la insurrección cubana toma cuerpo con todo el apoyo de éstos. Inicialmente y mientras temió que Cuba pudiera pasar a manos de Inglaterra, denunció los manejos de los separatistas cubanos, que desde su territorio conspiraban. Después cuando este temor se desvaneció, los permitió y fomentó.

En 1845, el vicepresidente de los Estados Unidos llegó a brindar por la anexión de Cuba a la Unión, proceder que España denunció a las principales potencias. A pesar de las reclamaciones de España, la expedición separatista de Narciso López preparada en Round Island desembarcó en Cárdenas; pero como no tuvo el apoyo esperado en la isla tuvo que reembarcar con su gente, volviendo a efectuar los preparativos para una nueva expedición.

Dos nuevas expediciones de Narciso López, se preparan desde los Estados Unidos concretamente en casa del gobernador del estado de Misisipi, general Quitman, y se llevan a cabo en los años 1850 y 1854.

Nuevos intentos se producen sin éxito, hasta el grito de Yara que el 10 de octubre de 1868, inició la llamada «Guerra Grande», «Larga» o «de los Diez Años», concluida con la Paz del Zanjón en febrero de 1878.

Al estallar la revolución en Cuba, las fuerzas navales de las Antillas, estaban formadas por 5 fragatas, 1 corbeta, 13 vapores, 6 goletas, 1 bergantín y 3 pontones; buques del todo insuficientes para cubrir un espacio de mar y defensa de los litorales de Cuba y Puerto Rico

La llegada del contralmirante José Malcampo y Monje como Comandante General del apostadero de La Habana hizo cambiar el planteamiento estratégico para luchar contra la insurrección, encargándose la construcción de 30 cañoneros que por las características del litoral cubano plagado de bajos fondos, repleto de cayos, esteros y ríos hiciesen que por su poco calado, estos pequeños buques pudiesen navegar por todas partes y de este modo combatir a un enemigo tan tenaz y que se sabía de memoria la manigua.

Las enseñanzas de esta campaña tan dura, sirvieron para su aplicación en la de la 2ª guerra que estalló con gran virulencia en 1895.

Y aunque grandes dificultades surgieron por las limitaciones que se impusieron

a los Comandantes de los buques, derivadas de presiones concretas por parte del Gobierno de los Estados Unidos originadas por la detención a cañonazos del vapor correo norteamericano *Alliance*, en las proximidades de Punta Maysy por el crucero *Conde de Venadito*, la lucha contra la insurrección en el aspecto naval se puede considerar de éxito. Y de no haber intervenido los Estados Unidos, pienso que la insurrección controlada y hasta vencida, con la ayuda de las medidas políticas aplicadas en 1897, concesión de la autonomía a Cuba y a Puerto Rico, que al menos auguraban tiempos mejores para que se pacificasen los ánimos.

Y efectivamente la situación era esperanzadora pues en Filipinas finalizaba la insurrección tagala de Aguinaldo con la paz de Biac-Na-Bató.

Casi coincidente con este suceso, mes y medio más tarde, entró el acorazado *Maine* en La Habana en visita de cortesía. Después lo conocido, su destrucción, expedientes y como consecuencia la guerra.

En el ánimo de los españoles y en concreto en el de la Marina, a pesar de las buenas perspectivas apuntadas, se adivinaba que ésta podía ser una realidad a medio plazo, por la actitud hostil del Gobierno americano, que aprovechó el accidente del *Maine* como es de todos conocido, precipitando los acontecimientos.

Meses antes de este suceso, en concreto durante los últimos meses del año 1897 la Escuadra de Instrucción, formada por los cruceros-acorazados *Infanta M<sup>a</sup> Teresa*, *Vizcaya*, *Almirante Oquendo* y *Cristóbal Colón* se adiestraba y preparaba efectuando ejercicios con los pequeños destructores en la bahía de Santa Pola. A principios del año 1898 se dirigió a Cartagena para alistarse y prepararse por el cariz de la situación.

Grandes dificultades de todo tipo se encontró el almirante Cervera con su pequeña fuerza, para ponerla en medianas condiciones, y que pueden ser el preludio del «desastre» que se veía venir.

Repasando la documentación existente en los meses que la Escuadra permaneció en el puerto cartagenero se vislumbra la realidad de lo que ocurriría después.

Es Cervera explícito y realmente pesimista en algunas de sus comunicaciones. La que escribe a su primo Juan Spottorno el 30 de enero de 1898 continuación de otra anterior, dice entre otras cosas: «*La situación militar relativa de España y los Estados Unidos ha empeorado para nosotros, porque estamos extenuados, sin tener un céntimo, y ellos están muy ricos, y porque no hemos aumentado nuestro poder marítimo más que con el Colón y los cazatorpederos, y ellos lo han aumentado mucho más. Lo que he dicho de nuestra industria, tiene su amarga confirmación en cualquier cosa a que se mira. Ahí está el Cataluña, con más de ocho años de empezado y aún no tiene ni la obra viva. Y eso agujados por el peligro, que no consigue despertar el patriotismo en casi nadie, mientras que la patriotería se ceba en el que elige por víctima, quién sabe si mañana seré yo. Si esto sucede en el Arsenal, en lo demás sucede lo mismo.*»

*Veamos la Maquinista Terrestre y Marítima nos da la máquina del Alfonso XIII; Cádiz nos da el Filipinas, y si el Carlos V no es un desastre, tampoco resulta lo que debe ser, pues sacrificando todo al andar le falta fuerza. ¡Y eso que sólo es*

*española la ejecución! La Graña, no termina sus buques, según me han dicho, y sólo estos barcos (se refiere a los construidos en Bilbao) resultan buenos en su clase..... De lo enredoso de la administración no hablemos, porque sus trámites nos matan. El Vizcaya lleva un cierre de 14 cm, inútil, declarado así hace dos meses, y yo no lo he sabido hasta anoche y eso ¡después de haberlo preguntado de oficio! ¡Cuántos casos podría citar! Pero no es mi propósito acriminar, sino explicar porqué podemos y debemos temer un desastre. Pero como es preciso llegar al fin, y decir esto públicamente sería hoy un crimen me callo y voy resignado a afrontar las pruebas a que Dios ha servido someterme. Tengo la seguridad que llenaremos nuestros deberes, porque el espíritu que reina es inmejorable, pero pido a Dios que esto tenga término sin que haya un conflicto que, de cualquier modo, creo nos sería desastroso...».*

Creo que este documento, sintetiza perfectamente el pensamiento del Almirante que se afianza por toda la serie de dificultades de personal y, sobre todo de material que va exponiendo en la serie de comunicaciones cruzadas con el Ministro de Marina almirante Beránger, que se agudizan con el destino de la Escuadra, Las Antillas.

Y es que la realidad de lo sucedido lo confirma. La Armada española, en los meses previos a la ruptura de las hostilidades no estaba preparada para la guerra, de las tres divisiones que desde 1891, que por R. O. de 16 de enero dividía a nuestra Escuadra, sólo los tres cruceros de Bilbao y el recién adquirido en Italia, el *Colón*, junto con los cazatorpederos *Furor*, *Plutón* y *Terror* estaban en medianas condiciones de operar, como así lo hicieron. El resto de los buques por unas causas u otras, inoperativos en estos momentos cruciales; el *Carlos V* en Cádiz, el *Pelayo* y la vieja fragata *Numancia* en Francia, la otra blindada *Vitoria*, el *Alfonso XIII* y *Lepanto* en Cartagena en obras y los nuevos cruceros *Cardenal Cisneros*, *Princesa de Asturias* y *Cataluña* en los arsenales de Ferrol, La Carraca y Cartagena en fase de construcción desde hacía casi ocho años.

Es cierto que se intentó paliar este desbarajuste y se compraron los buques mercantes *Meteoro*, *Rápido* y *Patriota* y algunos más como el *Giralda*, amén del armar en guerra a los de la Compañía Trasatlántica, que tan buen papel hicieron en la campaña, pero que indudablemente no estaban a la altura ni su papel era combatir a las potentes escuadras de los Estados Unidos.

Las fuerzas navales de los Apostaderos de La Habana y Filipinas, con gran número de barquitos de nombres evocadores de la Marina ultramarina, no estaba en sus misiones el combatir a los buques de combate de la Marina de los Estados Unidos, sino a la insurrección cubana unos y, a la piratería malayo-mahometana los otros en el intrincado laberinto de los mares interiores filipinos. Y aun con todas sus limitaciones unos y otros se enfrentaron con éxito y llenaron páginas brillantes de nuestra historia naval como veremos.

Y es que el pesimismo, debe ser paliado con las acciones navales brillantes oscuras por el «desastre», como manifesté inicialmente.

Porque que el «desastre», estaba en mente de muchos, quizás en el ambiente de los que mejor conocían la situación y, eran conscientes de sus posibilidades.

Como ejemplo de ello, les leeré lo que el teniente de navío de 1<sup>a</sup>, 3<sup>o</sup> del *Colón*, Carlos González-Llanos y Alessón y bisabuelo del que les habla, escribía desde Cabo Verde el 25 de abril a su médico de familia D. Vicente Gómez y, que entre otras cosas manifestaba: *«Mi querido amigo: en vísperas ya de salir para este gran desastre del que sólo Dios Misericordioso puede sacarnos con vida, vuelvo a dirigirme a Vd. repitiéndole encarecidamente mis ruegos de mi carta anterior. No dudo que los atenderá no sólo por nuestra buena amistad, sino por compasión a esa pobre madre y a esas cinco criaturas tan inmensamente desdichadas si yo les llego a faltar.*

*No se me oculta la terrible crisis que sobrevendrá a esta catástrofe y las difíciles circunstancias en que todo se encontrará.*

*Ignoro si la ley permite que faltando el padre sea la madre tutora de sus hijos, y si no lo permitiera y llegara tan triste caso yo le ruego de todo corazón amigo D. Francisco que acepte Vd. este cargo, y sea el apoyo de esas pobres criaturas.*

*Como de esto naturalmente nada le he dicho a mi mujer, conserve esta carta, por si fuese necesario que supiese mi voluntad sobre este asunto.*

*No sé si le dije a Vd. en mi carta anterior, que mi mujer tiene un amplio poder mío que le otorgué ahora en Cartagena ante el notario D. Francisco Rodríguez (calle del Aire, 40, principal) para todo cuanto pueda ocurrirle, y si yo llegase a faltar sería conveniente que con él sacase el papel que hay en el Banco para evitar gastos de derechos de transmisión.*

*En fin, en Vd. todo lo fío y a su dirección lo encomiendo todo, si muero Dios le recompensará en la otra vida su buena obra y si salgo con vida de este empeño mi agradecimiento será inmenso y eterno.*

*Dios dispondrá de mí lo que quiera acato su Santa voluntad...».*

Creo que este documento familiar, es lo suficientemente clarificador del estado de ánimo del personal de la escuadra, y no sería sólo mi antepasado el único de sus componentes que percibieran el «desastre».

El artillero de mar de 1<sup>a</sup> clase, Tomás Benítez Francés, de la dotación del *Vizcaya*, en el manuscrito de un combate o el 3 de julio desde el *Vizcaya*, manifiesta entre otras cosas en el capítulo IX titulado: En Cabo Verde. —Enlutados, lo siguiente: *«Al llegar enfrente de la capitana, saludamos su insignia en la misma forma que lo hicimos a nuestra salida de Cartagena. La música estaba también en su toldilla, pero sus notas produjeron en nuestro ánimo una especie de melancolía, que casi podía llamarse tristeza al contemplar el nuevo aspecto que presentaban los barcos.*

*Tanto los palos como las chimeneas de éstos, estaban pintadas de negro.*

*Parecían anunciarnos con aquel luto tristes presentimientos, que por desgracia más tarde se habían de realizar».*

Esto prueba que el sentimiento no era sólo de los mandos, abarcaba en general a todos.

Para no cansarles haré una breve exposición de las fuerzas navales del Apostadero de La Habana y, una sintetizada cronología de las determinaciones y sucesos más importantes de la campaña.

Al iniciarse el año 1898, las diversas unidades que constituían la escuadra del Apostadero de La Habana, se hallaban de estación en diversos puntos de las islas de Cuba y Puerto Rico en sus misiones de vigilancia y lucha contra la insurrección.

Pero ante el aspecto que iban tomando los acontecimientos y en previsión de posibles contingencias con los Estados Unidos, se dispuso en los primeros días de abril la concentración de los cruceros y de los cañoneros de la clase en el puerto de La Habana, por la necesidad de limpiar fondos y realizar reparaciones y obras más o menos importantes.

Por otro lado se pensó que en caso de rompimiento con los Estados Unidos, era mejor que la escuadra no se encontrase fraccionada y en particular las unidades de mayor porte y valor militar, haciendo ineficaces sus esfuerzos y de todo imposible la reunión, si en un momento dado fuera cruzada la costa de Cuba por una escuadra enemiga.

Ordenada la concentración, excepción del crucero *Reina Mercedes*, por el mal estado de sus calderas, se pensó que en Santiago de Cuba sería más útil, al auxiliar con su artillería y columna de desembarco la escasa defensa de aquella importante plaza, como luego los hechos lo confirmaron.

Se ordenó también que los cruceros y cañoneros de 1ª clase, quedasen sólo con los palos machos y los masteleros de trinquete, los de 2ª con sólo el palo de proa, para las señales y los demás cañoneros sin arboladura alguna. Todos los buques pintaron sus cascos, superestructuras, chimeneas y palos de color negro.

El 20 de abril participó el General en Jefe al contralmirante Manterola Comandante General del Apostadero, la próxima ruptura de hostilidades. Disponiéndose con urgencia la instalación de las defensas submarinas, lo que se efectuó inmediatamente con las de La Habana, Cienfuegos, Santiago y San Juan de Puerto Rico, únicos puertos con los que se contaba en el plan de defensa del Apostadero.

Sin embargo, careciendo la mayoría de los demás puertos de defensas terrestres, se instalaron en los principales puertos y surjideros torpedos, que existían en la Brigada Torpedista de La Habana y los que tenían algunos buques, remitiéndose con toda urgencia dichos torpedos a los puertos de Matanzas, Cárdenas, Mariel, Nuevititas y Guantánamo, que transportó el vapor de la Trasatlántica *México* instalándose en cada uno de ellos.

El rápido desarrollo de los acontecimientos impuso que el despliegue de las unidades, las defensas y el combustible fuese el siguiente:

## HABANA

Crucero no protegido de 1ª	<i>Alfonso XII</i> ( 3.900 tons), C. N. Elisa.
Crucero no protegido de 2ª	<i>Conde de Venadito</i> (1.189 tons), C. F. Arriaga.
»	» <i>Infanta Isabel</i> , C. F. Tirado
»	» <i>Marqués de la Ensenada</i> (1.064 tons), C. F. Peral.
»	3ª <i>Magallanes</i> (527 tons), T. N. de 1ª Pérez Andújar.
Cañonero torpedero	<i>Marqués de Molíns</i> (571 tons), T. N. de 1ª Matos.
»	» <i>Martín Alonso Pinzón</i> (571 tons), T. N. de 1ª Cubells.
»	» <i>Vicente Yáñez Pinzón</i> (571 tons), T. N. de 1ª Aguilar.
»	» <i>Nueva España</i> (630 tons), T. N. de 1ª Capelástegui.
»	» <i>Filipinas</i> (750 tons), T. N. Expósito, 2ª Cte.
Transporte	<i>Legazpi</i> (1.250 tons), T. N. de 1ª Tiscar.
Cañonero	<i>Flecha</i> (43 tons), T. N. Latorre.
»	» <i>Águila</i> , remolcador particular armado, T. N. Gastón.
Buque Hidrográfico	<i>Criollo</i> (200 tons), T. N. de 1ª Pérez.
Lanchas armadas	<i>María, Anita, Amalia y La Perla.</i>

Como el *Alfonso XII* y el *Filipinas* tenían sus calderas inoperativas se les desmontó su artillería, instalándose tres montajes de 16 cm Hontoria en la batería de La Reina (A. N. Verdía), y otros tres en la de La Chorrera (A. N. Colmenares) del *Alfonso XII*, y la artillería de tiro rápido del *Filipinas* en la de *Velasco*.

Del *Marqués de la Ensenada* se montaron en la posición de Cojimar dos piezas Nordenfelt de 57 mm.

En cuanto a carbón existían en el arsenal de La Habana 6.438 de Cardiff y 3.950 de Westmorland.

Las defensas submarinas del puerto se comenzaron a instalar el mismo día 21 de abril en que se declaró la guerra. Lo efectuaron el comandante de artillería de la Armada Iriarte y el teniente de navío Benavente, quedando listas el 23. Consistían en torpedos eléctricos sistema «Latiner Clark»; la línea de fuera, del Morro a la Punta, la formaban nueve torpedos, y la segunda desde el Pescante al embarcadero de la Punta, siete.

Al costado del espigón de la Comandancia de Marina, sobre una batea se instalaron dos tubos lanza-torpedos Witehead. Otra línea más exterior se colocó a 200 metros de la boca con doce torpedos «Bustamante», por si era preciso cerrar la canal.

Se levantaron estas defensas submarinas el 29 de agosto.

## MARIEL

Cañonero	<i>María Cristina</i> (lancha armada), T. N. Blein.
»	» <i>Vigía</i> , T. N. Núñez Boado.
Carbón existente,	80 toneladas.

Defensas submarinas: seis torpedos «Bustamante» y dos «Latiner Clark». Se levantaron el 15 de agosto.

Guarnición desde el 17 de mayo, el 2º Batallón de Infantería de Marina y el Batallón del Infante. Se montaron en batería enterrada dos cañones González Hontoria de 70mm del arsenal de La Habana, para complementar tres de bronce de 16cm.

## MATANZAS

Tenía catorce torpedos «Bustamante».

## CÁRDENAS

Cañonero *Alerta* (43 tons), T. N. Pasquín.

» *Ligera* (43 tons), T. N. Pérez Rendón.

Mercante armado *Antonio López*, T. N. Montes.

Carbón existente, 380 toneladas.

Defensas submarinas, veintisiete torpedos «Bustamante».

## CAIBARIÉN

Cañonero *Hernán Cortés* (300 tons), T. N. Izquierdo.

» *Cauto* (43 tons), T. N. Flórez.

» *Valiente* (ex *Conde de la Mortera*) T. N. Garay.

» *Intrépida*, T. N. de la Puerta.

## SAGUA

Cañonero *Lealtad* (20 tons), T. N. Chereguini.

» *Mayari* (43 tons), T. N. Lisarrague.

Carbón existente, 177 toneladas.

## NUEVITAS

Cañonero *Pizarro* (300 tons), T. N. de 1ª Leal.

» *Yumuri* (40 tons), T. N. Suances.

» *Golondrina* (43 tons), T. N. Jáudenes.

Vapor incautado, *Humberto*.

Carbón existente, 280 toneladas.

El 7 de agosto se fondearon siete torpedos «Bustamante», que se levantaron el 17 de septiembre trasladándolos a La Habana.

## NIPE

Cañonero *Baracoa* (40 tons), T. N. Gutiérrez.

Pontón *Jorge Juan* (935 tons), T. N. Gómez Marassi.

El *Baracoa* fondeó trece torpedos en la mayor angostura de la entrada del puerto el 10 de mayo.

Carbón existente, 95 toneladas que tenía a bordo el *Jorge Juan*.

## ATABANÓ

Cañonero *Ardilla*, T. N. Bauzá.

» *Fradera*, T. N. Ortiz.

» *Almendares*, T. N. Cantó.

» *Dardo*, A. N. Montero.

Todos de 43 tons de desplazamiento.

Carbón existente, 153 toneladas y sin defensas.

## CIENFUEGOS

Cañonero-torpedero *Galicia* (541 tons), T. N. de 1ª Ariño.

» » *Vasco Núñez de Balboa* (300 tons), T. N. de 1ª Izquierdo.

» » *Alsedo* (318 tons), T. N. Suances

» » *Diego Velázquez* (95 tons), T. N. de 1ª Carranza

y los de 43 tons nombrados: *Gaviota*, *Cometa*, *Lince* y *Satélite* mandados, respectivamente, por los tenientes de navío Freire, Rivero, Gómez Aguado y Moreno Eliza, y el de 179 tons *Contramaestre*.

Repuesto de carbón, 3.144 toneladas.

Defensas submarinas: siete torpedos «Martieson» y diez «Bustamante».

## CASILDA

Cañonero *Delgado Parejo* (85 tons), T. N. Ramos Izquierdo, y los de 40 tons *El Dependiente* y *Guantánamo* mandados por los tenientes de navío Moreno y Morales y el pontón *Fernando el Católico* de 500 tons, T. N. Goicechea. No existía carbón ni tenía defensas.

## MANZANILLO

Cañonero *Estrella* (43 tons), T. N. Carranza.

» *Guardián* (65 tons), T. N. Camino.

» *Centinela* (30 tons), A. N. Aldereguía.

» *Cuba Española* (255 tons), T. N. Gener.

Pontón *María*, T. N. Navarro.

En este pontón se almacenaban 176 toneladas de carbón y en tierra había 456. No existían defensas.

## SANTIAGO DE CUBA

Crucero no protegido de 1ª clase *Reina Mercedes* (3.688 tons), C. N. Micón.

Cañonero *Alvarado* (100 tons), T. N. Arauco.

Vapor mercante armado *México*, T. N. García Durán.

A partir del 17 de mayo contó con los cuatro cruceros-acorazados *Teresa*, *Vizcaya*, *Oquendo*, *Colón* y los cazatorpederos *Furor* y *Plutón* de la escuadra de Cervera.

Carbón existente, 2.675 toneladas.

El *Mercedes*, por el mal estado de sus calderas, se fondeó acoderado entre Cayo Smith y la Socapa el día 11 de abril, blindando con cadenas su amura de estribor, desmontándose su artillería de popa y manteniendo sus cañones de proa.

Los cañones desmontados se instalaron dos Hontoria de 16 cm en La Socapa, batería servida por personal del buque al mando del alférez de navío Nárdiz, y otros de iguales características en la batería de Punta Gorda, al mando del alférez de navío Vial. Un cañón Nordenfelt de 57 mm y cuatro ametralladoras se instalaron en tierra para proteger la línea de torpedos «Latiner Clark» al mando del alférez de navío Camino.

## GUANTÁNAMO

Cañonero *Sandoval* (100 tons), T. N. Scandella.

No había depósito de carbón. En cuanto a defensas submarinas había cuarenta y seis torpedos «Bustamante».

En otros puntos existían 200 tons de carbón en Mantua y 210 en Nueva Gerona (isla de Pinos), siendo el total en la isla de Cuba de 19.963 tons al comenzar la guerra, propiedad todo de la Armada.

Durante el tiempo de la campaña no entró en la isla ni una tonelada más.

## SAN JUAN DE PUERTO RICO

Crucero no protegido de 2ª *Isabel II* (1.152 tons), C. F. Boado.

Cañonero-torpedero *General Concha* (548 tons), T. N. de 1ª R. Navarro.

Cañonero *Ponce de León* (200 tons), T. N. de 1ª Cristelly.

Cazatorpedero *Terror* (380 tons), T. N. de 1ª Rocha, de la escuadra del almirante Cervera.

Desde La Habana se enviaron siete torpedos «Latiner Clark» y nueve «Bustamante», no fondeándose los primeros por no disponer de algodón pólvora. En la isla de La Culebra, a 17 millas de Puerto Rico, su puerto se cerró con tres «Bustamante».

Por no reunir condiciones los polvorines de la Armada, situados en Punta Blanca, donde podían ser batidos fácilmente en caso de bombardeo por los buques enemigos se trasladaron las municiones a una bóveda subterránea de la fortaleza de La Cabaña.

Las municiones, que eran escasas, obligaron al Comandante General a solicitar por cable el envío urgente de un cargo completo para todos los buques de la escuadra del Apostadero de Las Antillas. Dichas municiones no llegaron nunca.

Se dispuso también, desde el momento que la guerra fue inminente que se retiraran las boyas y balizas, así como el apagado paulatino de los faros excepto el del Morro en La Habana, que sólo dejó de lucir algunas noches.

Para evitar el espionaje y las comunicaciones entre el enemigo del exterior y del interior, se ordenó concentrar en los principales puertos de la isla, bajo el control de los comandantes de Marina y de los Ayudantes de Distrito, a los buques pesqueros, carboneros y de cabotaje.

Rotas las hostilidades, a la caída de la tarde del día 22 de abril se presentó por el norte y delante de La Habana la escuadra norteamericana. La componían once buques, entre ellos algunos acorazados, y desde entonces quedó bloqueada la capital de la isla.

En los días sucesivos se advirtió la presencia de buques enemigos frente a Matanzas y Cárdenas, así como a lo largo de la costa hacia Mariel, pareciendo por sus maniobras y reconocimientos que ésta iba a ser su base de operaciones. No fue así, se decidieron por cayo Piedras en las proximidades de Cárdenas, por las buenas condiciones de su bahía y la carencia de defensas marítimas y terrestres que les proporcionó un excelente lugar de descanso y en donde se aprovisionaron y repararon sus buques.

El bloqueo de La Habana continuó más o menos sin interrupción modificado por el número de buques que lo llevaron a cabo.

En Santiago de Cuba, fue el 18 de mayo cuando aparecieron por primera vez delante del puerto cuatro buques, iniciándose este día el bloqueo por haber entrado la escuadra de Cervera el día anterior.

Es importante puntualizar que el plan de guerra de los americanos contemplaba a La Habana como objetivo principal. Al entrar la escuadra española en Santiago, este plan se modificó y por tanto todos sus esfuerzos se centraron en él, cambiando toda la estrategia y el mismo desarrollo de la guerra.

En Cienfuegos se vieron los primeros buques americanos el 29 de abril y en San Juan de Puerto Rico el 11 de mayo.

Incomunicada La Habana con los puertos de Gibara y Nuevitas, se estableció desde que se declaró la guerra, un servicio de correos y de avituallamiento, por medio de pequeñas embarcaciones protegidas por los cañoneros, que hacían el viaje de Caibarién a Nuevitas por la bahía de La Guanaja, Jigüey y la Zanja del Sabinal.

Al mismo tiempo se instaló un hospital de sangre en el arsenal y se encargaron 277.860 raciones de campaña que se almacenaron también en el arsenal habanero.

El Servicio de Subsistencias de la isla quedó a cargo de la Armada, nombrándose para este cometido al capitán de fragata 2<sup>o</sup> jefe de Estado Mayor del Apostadero, Gabriel Rodríguez Marbán auxiliado por el contador de navío José Marassi.

Como los puertos que habían de intentar tomar los buques, y para que fuese una realidad el abastecimiento, debían de ser los de La Habana, Cienfuegos, Batabanó y Mariel, unidos por vía férrea con la capital —ya que de hacerlo a barlovento de ésta— en la costa norte los dificultaba más, puesto que por lo general los suministros partían de Veracruz, se estableció un servicio nocturno y constante de prácticos en la boca de La Habana y en la ensenada de Batabanó, así como en los canales del surgidero de la parte oeste de la isla de Pinos para al recalar algún buque con provisiones conducirlo a Batabanó protegido por los cañoneros estacionados en dicho puerto.

Y de este modo el bloqueo fue roto en varias ocasiones, al comienzo de la guerra el vapor *Villaverde*, que se encontraba de viaje a Centroamérica, entró en Batabanó con víveres de Veracruz, incautándolo la Marina para el Servicio de Subsistencias.

En la noche del 23 de junio, preparados y listos como cruceros auxiliares los vapores de la Trasatlántica *Santo Domingo* y *Montevideo* llevando como comandantes a los tenientes de navío Latorre y Gastón, y con dotación de marinería de la Armada para el servicio de su artillería salieron a las doce de la noche de La Habana con destino a Veracruz, consiguiendo burlar la vigilancia enemiga y llegar sin novedad al puerto mejicano.

El *Santo Domingo*, de regreso, intentó recalar en La Habana, descubierto y perseguido consiguió escapar a la altura de Bahía Honda y hacer el desembarco por la Coloma (Pinar del Río), encallando en Punta Cortés y, aunque consiguió desembarcar la carga fue incendiado a cañonazos, haciéndose imposible el salvamento.

El *Montevideo*, consiguió su objetivo tomando el puerto de Batabanó.

Otro vapor, el *Purísima Concepción*, que salió de Batabanó al mando del teniente de navío Montagut, para traer víveres y maíz de Jamaica, consiguió tomar el puerto de Tunas y luego el de Casilda, logrando, navegando entre cayos, arribar sin novedad en Manzanillo, ya que no pudo tomar el de Cienfuegos por estar bloqueado.

Muchos otros buques mercantes consiguieron burlar el bloqueo en la campaña; de la Trasatlántica lo hicieron el *Montserrat*, capitán Deschamps, que lo hizo el 20 de junio en Matanzas y el *Reina M<sup>ta</sup> Cristina* en Cienfuegos, el 23 del mismo mes.

El *Antonio López*, de la misma compañía, embarrancó en Arecibo (Puerto Rico) cuando era perseguido por un buque enemigo salvándose su carga por la intervención del crucero *Isabel II* y del cañonero *General Concha*.

De los extranjeros, según documentación oficial, rompieron el bloqueo los siguientes: pailebot mejicano *Arturo*, la goleta de la misma nacionalidad *Dos Hermanas*, que lo hicieron en Batabanó, el vapor *Anita* y el balandro *Remoler*, ingleses, que tomaron el puerto de Manzanillo y el vapor noruego *Franklin*, que lo hizo en Nuevitas y Cayo Francés. Todos ellos fletados por la Junta Patriótica Española de Méjico.

De las funciones de guerra que se desarrollaron en aguas de Cuba y Puerto Rico y que realizaron con brillantez los pequeños barcos del Apostadero de La Habana resaltaré las más meritorias, algunas con victorias que han quedado obscurecidas por el «desastre», pero que conviene recordar al menos como contrapunto en tan desigual contienda, y que demuestran el magnífico espíritu de aquellas dotaciones.

El primer puerto que hostilizó la escuadra enemiga fue el de Matanzas, el 27 de abril, pero el primer enfrentamiento se produce el día 25 este día el primer buque que lo sostuvo fue la lancha cañonera *Ligera*, al mando del teniente de navío Pérez Rendón, con el torpedero *Cusshing* en cayo Diana (Cárdenas), retirándose el buque americano con averías, escorado sobre una banda, no teniendo el cañonero español novedad. Ese día sonaron los primeros cañonazos en la guerra hispanoamericana, y por esta acción se le concedió al Comandante de la *Ligera* la Cruz Naval de María Cristina.

El 29 de abril entablan combate en la entrada del puerto de Cienfuegos los cañoneros *Satélite*, *Lince* y *Gaviota* con tres buques enemigos, retirándose la *Gaviota* con averías.

El 8 de mayo los cañoneros *Antonio López*, *Alerta* y *Ligera* batieron al torpedero enemigo *Ericson* en las proximidades de cayo Piedras, retirándose éste protegido por el fuego del crucero *Castiné*.

Tres días después, el 11, forzaron la entrada de Cárdenas cuatro buques enemigos: el torpedero *Wuiglow*, el crucero *Wilmington* y dos cañoneros, que rompieron el fuego sobre la población y el cañonero *Antonio López* que se encontraba atracado al muelle de Zulueta. Contestó el cañonero español, sufriendo el torpedero americano graves averías que hizo fuese sacado a remolque, teniendo cinco muertos (incluido su 2º comandante alférez Baygley) y cuatro heridos incluido su comandante Bernadou. Es de hacer notar que en este combate de Cárdenas, se produjeron más bajas al enemigo que en los combates de Cavite y Santiago. El *Antonio López* tuvo una baja, recibiendo once impactos y consumiendo todas las municiones de su único cañón de 57 mm.

Al Comandante del cañonero español (remolcador armado), se le concedió por este hecho de armas la Cruz Laureada de San Fernando.

En junio, el día 13, el cañonero *Diego Velázquez*, de 200 toneladas, armado con dos cañones de 57 mm y dos de 37, al mando del teniente de navío Juan de Carranza sostuvo combate con un buque que salió a reconocer desde Cienfuegos y, que resultó ser el crucero americano *Yankee*, de 6.900 toneladas, armado con 12 cañones de 127 mm, seis de 57 y dos ametralladoras; enfrentándose a él fue alcanzado por sus disparos, que le ocasionaron averías en la proa retirándose con seis heridos, siendo auxiliado por el *Lince* en la retirada y después de más de una hora de combate. Desembarca-

dos los heridos volvió el *Velázquez* a salir acompañado por el *Lince*, retirándose el crucero americano inexplicablemente.

Muchas más acciones de guerra se producen en Manzanillo, Trinidad, Niquero, La Habana, San Juan de Puerto Rico y otros puertos de Cuba, entre los pequeños buques del Apostadero y fuerzas de las escuadras bloqueadoras, acciones que han pasado muchas veces desapercibidas, pero que tuvieron en su momento importancia capital, demostrando la moral y el valor heroico de toda una Marina.

Después, los combates en tierra de las columnas de marinería de la escuadra de Cervera acompañada de la del *Mercedes* batiéndose gloriosamente en las Lomas de San Juan, en donde sufrió 40 bajas, entre ellas la de su jefe, capitán de navío Bustamante, que fallecería en Santiago como consecuencia de las heridas recibidas. Y que será el preludio del 3 de julio de 1898, en que esas mismas dotaciones que habían defendido Santiago combatiendo en tierra, sucumbirían esa radiante mañana en la mar. Cerrándose con el hundimiento del *Cristóbal Colón*, ironías del destino, en las bocas del río Tarquino la presencia de más de 400 años de España en las islas de Cuba y Puerto Rico, descubiertas por el insigne navegante.