

LA INTRÉPIDA Y LA MENSAJERA. DE TRANSBORDADORES EN NUEVA YORK A LANCHAS CAÑONERAS PARA CUBA

N.W. MITIUKOV
Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigadores Navales

Resumen

El artículo descubre el origen de la *Intrépida* y la *Mensajera*, dos pequeñas lanchas cañoneras que, antes de su incorporación a la Armada, fueron utilizadas como transbordadores en Nueva York. De sus historiales, el hecho más relevante, protagonizado por una de ellas, fue la captura y juicio posterior de la goleta contrabandista *Competitor*, enmarcada en la que sería última guerra por la independencia de los insurrectos cubanos

Palabras clave: lanchas cañoneras, transbordadores, la *Intrépida*, la *Mensajera*.

UNO de los principales problemas con los que en todas las épocas se han enfrentado las grandes ciudades es el de la movilidad; y precisamente sería la respuesta a uno de los tantos problemas de este tenor que sufría el Nueva York decimonónico el que hizo que con el tiempo sirvieran en nuestra Armada las lanchas cañoneras que, a partir de este momento, se van a convertir en las protagonistas de nuestro artículo.

Después de una dura semana de trabajo, con agotadoras jornadas laborales que se prolongaban más de lo debido, el domingo ofrecía al proletariado neoyorquino la posibilidad de evadirse en Highland, pequeña localidad ribereña del río Hudson, donde muchos de esos obreros iban a pasar el día con sus familias. El problema era que, si bien existía una línea férrea que conectaba ambos puntos, el tren solía ir tan abarrotado que aquel viaje en principio de placer terminaba convirtiéndose en un suplicio. Así que, como medio de transporte alternativo, a partir de 1892 empezaron a operar como transbordadores dos pequeños remolcadores fluviales denominados *Sea Bird* y *Atbertitia*, lo que pronto proporcionaría a sus dueños, Roberts y J.M. Hoffmire, Jr., pingües beneficios.

THE NEW, FAST STEAM LAUNCH,

"SHREWSBURY"

Will make regular **DAILY AND SUNDAY** trips between

Red Bank and Highland Beach,
Stopping at Fair Haven and Oceanic, on and after

Wednesday, July 3d, 1895,

Until further notice, in accordance with the following time-table:

Leave Red Bank.	Leave Highland Beach.
8 00 A. M.	9 00 A. M.
10 00 "	11 00 "
1 30 P. M.	2 30 P. M.
3 30 "	4 30 "
5 30 "	6 30 "

Add about 10 minutes to Red Bank time for Fair Haven and 20 minutes for Oceanic on eastern trip. For western trip add about 15 minutes for Oceanic, and 25 minutes for Fair Haven to Highland Beach time.

The landing at Red Bank is at Worthley's Dock.

F A R E :

Any distance in one direction..... ..10 cents.

The "Shrewsbury" will make an extra trip in the evening when necessary, weather permitting. Notice will be given on board.

Animados por el éxito, se decidieron a encargar al astillero de Peekskill (al norte del estado de Nueva York) dos embarcaciones más para emplearlas en dicho servicio, las cuales serían bautizadas con los nombres de dos ríos locales, el Shrewsbury y el Navesink. Construidas en casco de madera con forro de cobre (1), según los registros oficiales (2) tenían 18,06 metros de eslora (59,2 pies) (3), 3,75 de manga (12,3 pies) y 1,22 de calado (4 pies). Su arqueo alcanzaba las 17,31 toneladas, y el núcleo de su planta montriz lo constituía una máquina de 92 caballos nominales de potencia. El *Shrewsbury* sería entregado en el invierno de 1894-1895, y el *Navesink*, en el verano siguiente.

Mientras tanto, más de 2.000 kilómetros al sur, en Cuba comenzaba la que sería su última guerra de independencia, y el gobierno de la metrópoli, el 15 de abril de 1895, dictaba un real decreto por el que ordenaba la compra de vapores de 40 toneladas de desplazamiento, con vistas a emplearlos en la lucha contra el contrabando de armas en favor de los insurgentes, cuyo flujo no cesaba de crecer. Fue

Publicidad del servicio que prestaba el *Shrewsbury* en su etapa de transbordador

entonces cuando los españoles residentes en Estados Unidos, con una sensibilidad patriótica a tono con la gravedad del momento, decidieron organizar una suscripción con objeto de recaudar los fondos necesarios para la adquisición de los mencionados buques. La colecta, organizada por los comerciantes de Lonja de Víveres, Comercio e Industria, consiguió recaudar en poco tiempo 24.000 pesos, a los que se añadieron otros 4.600 que donó el conde de la Mortera.

(1) Según narraban los periódicos de la época.

(2) Estaban matriculados en el puerto de Perth Amboy con los números de registro 166677 (*Shrewsbury*) y 130698 (*Navesink*). Véase: *Twenty-seventh annual list of merchant vessels of the United States with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation...* Government printing office, Washington, 1895, p. 502.

(3) Para el *Navesink*, erróneamente, se señalaban tan solo 50,2 pies de eslora, es decir, 15,23 metros.

THE FAST AND COMMODIOUS STEAM LAUNCH

“LEON ABBETT”



FOR CHARTER,
BY WEEK, DAY OR TRIP.

For particulars and terms apply to,

CAPT. CHARLES P. IRWIN,

Red Bank, New Jersey.

Printed by C. S. DAY, 2 West 14th St., New York.

Publicidad del servicio que prestaba el *Leon Abbett* en su etapa de transbordador

Una vez allegados los fondos, los patriotas decidieron nombrar una comisión encargada de buscar los barcos más adecuados en que emplearlos. Asesorados en esta labor de selección por el capitán de navío José Ferrer, sus miembros muy pronto fijaron la atención en los «autobuses fluviales» de que nos hemos ocupado más arriba, los cuales, si bien técnicamente mediocres, reunían unas características que se ajustaban a lo que demandaba el ministerio. Los comisionados llegaron incluso a persuadirse de que los barquitos tenían autonomía bastante para navegar tres días a velocidad máxima y una semana en económica (4). Tan ilusoria convicción fue en parte fruto de la «propaganda» que de ellos hizo el periodista J. King, quien llegó a afirmar que tales barcos realizaban a diario siete viajes de ida y vuelta, transportando 250 pasajeros en cada uno, toda una exageración para unas embarcaciones que no superaban en ningún caso los 20 metros de eslora y en las que, en consecuencia, haber embarcado más de un centenar de personas habría sido toda una temeridad.

(4) *The New York Times*, 7 de agosto de 1895.

Sea como fuere, el cónsul español llegaría a un acuerdo económico para la compra de aquellos con sus distintos propietarios. Así, Roberts y Hoffmire pidieron por sus transbordadores 10.000 dólares, y el B.S. Paine, por el *Leon Abbett*, 4.800. De esta manera, la mañana del 6 de agosto, el *Navesink*, el *Leon Abbett* y el *Shrewsbury* zarparon de Red Bank —su lugar habitual de amarre— rumbo a Nueva York, donde atracaron en el muelle número 6 a la espera de que el vapor *Ardanrose*, fletado por la Munson Line Company, los transportara a La Habana, lo que se verificó la noche del 12 de agosto (5).

Al calor del fervor patriótico desatado por la situación política y militar de la isla, el *Leon Abbett*, el *Navesink* y el *Shrewsbury* fueron rebautizados en un primer momento como *Almirante Chacón*, *General Laborde* y *General Tacón*, con objeto de honrar la memoria de tan egregios jefes de las Fuerzas Armadas españolas. Sin embargo, el Gobierno propondría posteriormente a la reina regente mudar de nuevo su denominación, junto a la de otros de una serie construida en Inglaterra. Ello ha provocado que diversos historiadores de la Armada española se hayan hecho un auténtico «lío» a la hora de identificar a los buques; por lo que ha sido imposible para propios (6) y extraños (7), seguir la pista a estos buques con el fin de reconstruir su completo historial naval.

Como ejemplo de lo que afirmamos vamos a transcribir la noticia publicada en el diario *La Iberia*, en su edición del día 1 de septiembre de 1895: «La Habana, 20 de Agosto (...) barcos de vapor comprados en los Estados Unidos para el servicio en la costa cubana, llevarán a los nombres de: *Edith*, *Conde de la Mortera*, *Shreusbury*, *Navesink*, *General Tacón*, *General Laborde*, *León Abott* y *Almirante Chacón*».

Como se puede apreciar, en la crónica periodística se hacía referencia a un total de ocho buques, cuando en realidad eran cuatro, al sumar sus denominaciones nuevas y antiguas.

La confusión sobre su número, como apuntamos, se resolvió la tarde del 5 de septiembre, cuando la reina regente firmó un decreto en el que daba nueva denominación a todos y cada uno de ellos. De esta manera, al *Shrewsbury* y al *Navesink* se les dieron los nombres definitivos de *Intrépida* y *Mensajera*, asignándoseles al propio tiempo la numerales 106 y 179 y los identificadores internacionales de llamada GRLS y GRTJ, respectivamente. Como se advierte, en lo que se refería a unidades de pequeño porte no existían reglas normalizadas de denominación.

(5) *La Época*, 1 de septiembre de 1895, p. 2.

(6) Por otro lado, en una extensa bibliografía española, y quizás a raíz de lo señalado por el diario *La Época* de su edición de 1 de septiembre de 1895 (p. 2), que los nombraban con sus primeros nombres castellanizados, hizo que no se buscaran en las listas de buques mercantes de Estados Unidos.

(7) Por ejemplo, el historiador naval M.E. Springate, experto en este tipo de pequeños transbordadores, llegaría a sentenciar: «*Su destino, como el destino de muchas otras naves vendidas al extranjero, no se conoce*». SPRINGATE, M.E.: «*Steamboats of Monmouth County*. Lecture Presented at the Atlantic Highlands Historical Association, Atlantic Highlands, NJ. November 19, 2003».

URL: http://www.academia.edu/1657746/Steamboats_of_Monmouth_County_New_Jersey.

Dejando ya a un lado esta falta de coherencia onomástica, comentaremos que con el resto de los fondos recaudados por la colonia española en Nueva York se logró comprar dos yates privados más y un remolcador, denominados originalmente *John E. Thropp*, *Sparkle* y *Petrel*.

El Correo Militar, en su edición del 2 de septiembre de 1895, informaba de que el *Edith*, el *Navesink*, el *Shrewsbury* y el *Leon Abbett* se encontraban ya en el arsenal de La Habana a fin de proceder a su alistamiento. Para ello, el almirante Delgado Parejo dispuso que fueran artillados con cañones de tiro rápido y ametralladoras, mientras que a sus dotaciones se las dotó de fúsiles máuser a modo de armamento portátil.

En tanto se procedía a poner a punto los barquitos para su entrada en servicio, la noche del 19 de septiembre, a la entrada del puerto de La Habana, el *Sánchez Barcáiztegui* colisionaba con el vapor *Conde de la Mortera*, provocando el hundimiento del primero. Muchos de sus marineros sucumbieron a causa del ataque de los tiburones, a pesar de que desde el puerto de la ciudad se destacaron diversas embarcaciones para recoger a los naufragos. Una de ellas fue la *Intrépida* (8), que solo pudo rescatar del agua varios cadáveres mutilados, entre ellos el del comandante del crucero, Francisco Ibáñez (9), y el del contralmirante Delgado Parejo (10).

El día 29, la *Intrépida* (11) y la *Esperanza* causaron alta en la Lista Oficial de Buques, por lo que ambas abandonaron el arsenal. Según el Estado General de la Armada del año siguiente, una y otra presentaban las siguientes características técnicas: 20 metros de eslora, 3,80 de manga y 1,25 de calado (12); 17 toneladas de desplazamiento cada una de ellas (13), y una capacidad para

(8) La *Intrépida* también se encargaría de trasladar al lugar del naufragio un equipo de buzos para inspeccionar el pecio. Según *El Imparcial* (5 de octubre), en el solemne funeral celebrado para honrar a las víctimas, las dotaciones de la *Intrépida*, la *Dardo* y la *Esperanza* les rindieron una ofrenda floral.

(9) Según *La Correspondencia de España*, el cadáver de Ibáñez se encontró flotando a las cinco y media de la mañana, sin cabeza ni brazos, por lo que hubo de ser identificado por el uniforme.

(10) Este luctuoso suceso hizo que, para honrar la memoria del malogrado marino, se aceptara la proposición, presentada por la colonia española en Nueva York, de pedir a la superioridad que el pequeño yate sufragado por ella y construido allí con destino a la Armada española, que en un primer momento iba a denominarse *Cudillero* (según el periódico neoyorquino *Democrat and Cronicley*, cuyo nombre original fue *Dart*), pasara a tomar los apellidos del malogrado jefe como denominación.

(11) En el transcurso de las pruebas de aceptación de la *Intrépida* se registró un pequeño incidente en su aparato propulsor. Su rápida resolución apunta a que tuvo que ser de poca entidad. *La Época* de esa misma fecha.

(12) La diferencia entre la estática párrafos atrás expuesta y esta quizá haya que atribuirle a que en el EGA esta magnitud se expresó en su grado máximo. Estado General de la Armada, 1897.

(13) En nuestra opinión, este desplazamiento es demasiado pequeño, de modo que nos inclinamos a pensar que tal cifra en realidad se refiere a su arqueo bruto. Tras la consulta de diversa bibliografía, hemos llegado a la conclusión de que alcanzarían como mínimo las 30 toneladas de desplazamiento. De hecho, cuando la prensa se hizo eco de su acción en Caibarien, que páginas más adelante relataremos, se le asignaba un desplazamiento de 40 toneladas.

almacenar en sus carboneras 3,5 toneladas de combustible sólido. En cuanto a la velocidad, mientras que la *Mensajera* desarrollaba una máxima de 10 nudos, la *Intrépida* no pasaba de los 9,7 (14).

La composición de su dotación (15 miembros la *Intrépida*, 16 la *Mensajera*) también variaba levemente, desfase que venía determinado por su armamento, ya que mientras que la *Intrépida* montó un cañón Nordenfelt de 11 mm, a la *Mensajera* se la dotó con otro de 25 mm giratorio, lo que permitió a la segunda acoger un hombre más a bordo (15). La plana mayor de los buques estaba integrada por un alférez de navío como comandante, un maquinista, un maquinista 2.º y un contraestre.

Vida operativa en Cuba

La vida marinera de los buques no pudo comenzar de manera más azarosa, pues el 22 de octubre azotó la isla un huracán que les ocasionaría daños en el casco, si bien de tan escasa consideración que a los pocos días ya habían sido reparados (16).

Ya en diciembre, ambas lanchas, junto con la *María Cristina*, arribaron al archipiélago de los Colorados, zona estratégica para las comunicaciones marítimas de la isla pese a la escasa profundidad de sus aguas. La llegada de estas unidades, que quedarían basadas a partir de ese momento allí, representó la consecución del servicio de vigilancia y por consiguiente el cumplimiento de lo dispuesto en el citado real decreto de abril anterior.

El primer hecho de armas en que se vio involucrada esta fuerza lo protagonizó la *Mensajera*, comandada por el alférez de navío Carlos Butrón (17), cuando el 20 de marzo de 1896, navegando por las proximidades de Mulata, disolvió a varios grupos de insurgentes que desde la costa hostilizaban al buque con fuego de fusilería. El comité popular de la provincia de Batabanó expresó a su comandante su profundo agradecimiento, ya que aquellos rebeldes habían quemado semanas antes varios edificios de la zona de Malas.

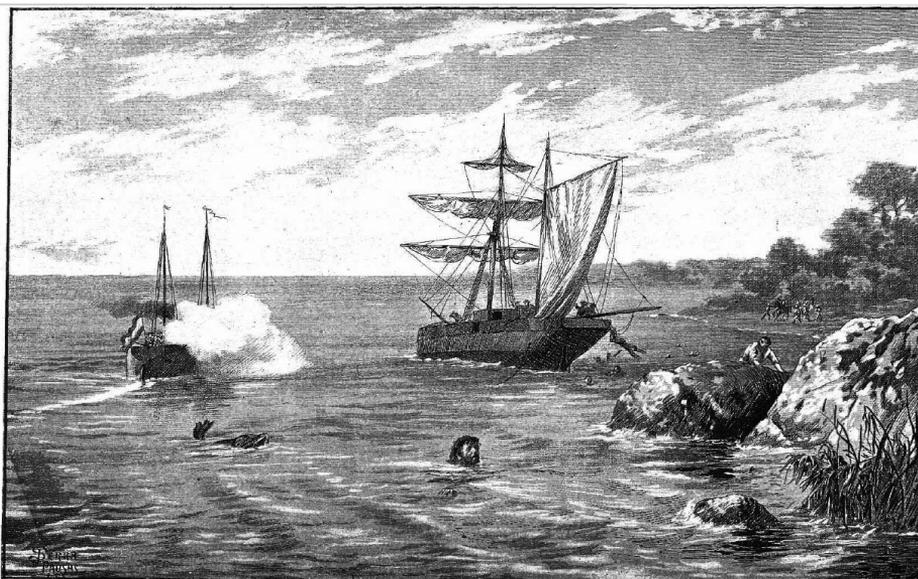
El 26 de marzo de 1896, la *Lealtad*, al mando del alférez de navío Medina, y la *Intrépida*, comandada por el de igual clase Aden Gascón, escoltaron en Sagua la Chica un pequeño convoy que conducía a soldados del regimiento

(14) Estado General de la Armada, 1898. Concretamente, de la *Intrépida* (ex-*Shrewsbury*) da las siguientes características: 20 metros de eslora, 3,80 de manga, 1,30 de puntal y 1 de calado.

(15) Pero una cosa era lo dispuesto en los fríos reglamentos de dotaciones y otra la realidad; y así, la edición de *Nuevo Mundo* de 7 de mayo de 1896, que daba la noticia del apresamiento por la *Mensajera* de la goleta *Competitor*, señala que en el momento de hacer la presa componían la dotación tan solo 12 hombres.

(16) La lancha cañonera *Reina Cristina* y el remolcador *Antonio López*, que varó en las proximidades de Cárdenas, también sufrieron su embate.

(17) Nacido en Cádiz, en el momento de asumir su mando tenía treinta y cinco años cumplidos.



Así interpretó el apresamiento de la goleta *Competidor* la publicación periódica española *La Ilustración Ibérica* (edición de 16 de mayo de 1896)

número 50 de Extremadura. Durante el trayecto las lanchas sufrieron el ataque de los insurgentes, a los que consiguieron dispersar empleando fuego de cañón.

A finales de abril llegó el rumor de que en la costa norte de Cuba, en la provincia de Pinar del Río, los insurgentes planeaban una operación para abastecer de armas a las partidas de Antonio Maceo. Por desgracia, los informantes no podían especificar ni la hora ni el lugar exacto en que se verificaría el desembarco, de manera que la superioridad tuvo que ordenar al comandante de la *Mensajera* patrullar el tramo entre Cayo Julia y Morrillo, franja de costa que abarca casi 100 millas, nada más y nada menos. A pesar de todo, hubo suerte, y el día 28, cuando se encontraba surcando las aguas de Punta Berracos, cerca de San Cayetano, la *Mensajera* detectó una embarcación sospechosa que parecía querer efectuar un desembarco. No era otra que la goleta *Competitor* (18).

Aquella no era la primera vez que una embarcación insurgente intentaba burlar la vigilancia de los buques españoles, pues días antes otra goleta, denominada *Perla*, al mando del coronel Monzón como comandante de campo, ya lo había hecho. Se preparó entonces una nueva expedición, y para ejecutarla se eligió a la *Competitor*, de 70 toneladas, fletada en Key West y que se puso

(18) «Apresamiento de la goleta pirata *Competitor*», en *La Ilustración Española y Americana*, 30 de mayo de 1896, p. 315.

bajo el mando de Alfredo Laborde (19). El buque aparejó la noche del 24 de abril, y tras una breve escala en Cayo Sable, tomó rumbo a la isla de Cuba, adonde llegaría al día siguiente con su cargamento ilícito de armas, entre las que figuraban 75 rifles y 24.000 cartuchos de municiones.

Cuando se encontraba buscando un lugar óptimo para dejar su cargamento, a la altura de Punta Barracas (en las proximidades de San Cayetano) apareció la *Mensajera*, cuya presencia, por su escaso porte, al principio no pareció inquietar demasiado al citado Laborde. La lancha española se acercó y, al llegar a la altura de la *Competitor*, le hizo señales para que se identificase (20), señales a las que esta, lógicamente, no respondió. Así las cosas, el comandante español, con una determinación no prevista por los contrabandistas, ordenó abrir fuego, provocando que se destara el pánico entre los pasajeros, que en unos casos corrieron hacia los botes salvavidas, y en otros se lanzaron al agua para no ser alcanzados por las balas (21). El historiador Trumbull White (22) ofreció otra versión de los hechos. Según él, un disparo de los españoles alcanzó una caja de municiones; y, ante el peligro de que se produjera una reacción en cadena, y que alguno de los proyectiles que estallarían sin control alcanzara a su vez la pólvora que embarcaban, los tripulantes salieron despavoridos de la embarcación. Sea como fuere (23), el caso es que tres de los insurrectos fallecieron ahogados y dos fueron acribillados por los españoles cuando alcanzaron la orilla —entre ellos el citado Quesada (24)—. El resto de los integrantes de la expedición, dirigidos por el coronel Monzón, logró escapar (25).

Tomado el buque por la dotación de visita y registro, esta se encontró a bordo con tan solo tres hombres. Uno de ellos era Elías Bedía, estudiante de medicina; los otros dos, de nacionalidad norteamericana, eran el mismísimo comandante, el citado Laborde (26), y Owen Miltony, director del diario *Key West Mosquito* y que se hacía llamar «Teodoro de la Mesa». Ambos se rindieron sin ofrecer resistencia. Butrón envió en pos de los fugitivos a su contra maestre, Mera, con cinco marineros. Sin embargo, solo lograrían detener a cinco personas más, una de ellas (un tal William Gilden) de nacionalidad británica.

(19) En aquel momento era el único marino cubano que se había examinado para capitán de la marina mercante estadounidense.

(20) Es decir que izase la bandera de su nacionalidad.

(21) SANTOVENIA, Emeterio: «La Goleta *Competitor*», en *Un día como hoy, 366 fechas en la historia de Cuba*. Trópico, La Habana, 1946, pp. 245-246.

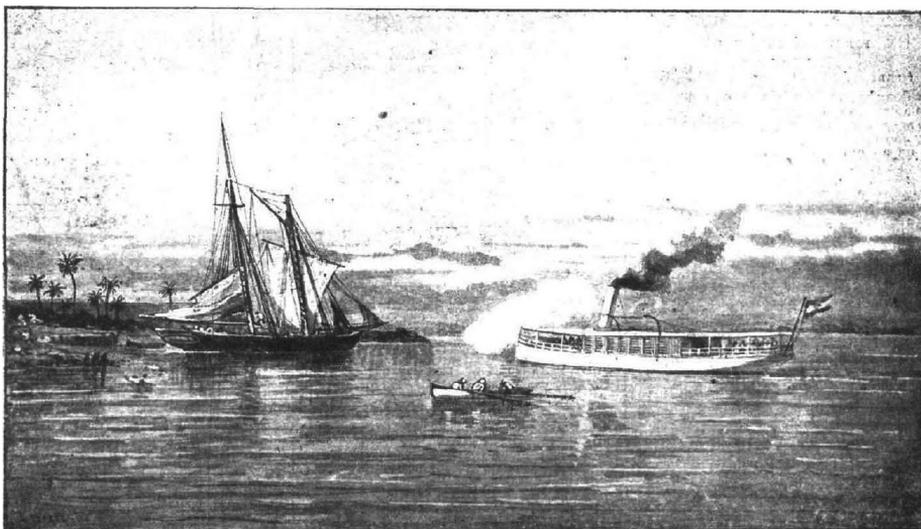
(22) WHITE, T.: *Our War with Spain for Cuba's Freedom*. Monarch Book Company, Chicago (Illinois)-Filadelfia (Pensilvania), 1898, p. 486.

(23) Consideramos poco verosímil esta interpretación, ya que la embarcación quedó íntegra tras su captura. Además, otras crónicas periodísticas desmienten también este relato.

(24) «Apresamiento de la goleta pirata...»

(25) «La Goleta *Competitor*».

(26) Según el historiador cubano Emeterio Santovenia, no se identificó a los españoles hasta que los barcos llegaron a La Habana. El comandante de la goleta contrabandista era nieto del contralmirante Laborde e hijo del coronel Ángel Laborde. Paradojas del destino, un buque que había llevado el nombre de su antepasado sería el que le capturaría.



Otra ilustración que se hacía eco de la acción de la *Mensajera*, en este caso publicada en *Nuevo Mundo* el 7 de mayo de 1896

En el informe oficial que el alférez de navío español redactó para el general Weyler, detalló que la goleta transportaba «dinamita, 100 escopetas Remington y 32 cajas de municiones» (27), si bien en la página segunda especificaba que, en lo que se refería al armamento portátil, aquel constaba de «alrededor de un centenar de rifles Maüser y Remington» (28).

Como la pequeña lancha cañonera, por el mayor porte de la goleta, era incapaz de tomarla a remolque, Butrón decidió conducir los prisioneros a La Habana y dar allí aviso del suceso. De esta manera, el cañonero-torpedero *Vicente Yáñez Pinzón* puso proa en demanda del buque contrabandista con el fin de conducirlo a la capital cubana, adonde arribaron ambos a las tres de la tarde del 29 de abril. Su llegada despertó la curiosidad de propios y extraños, pues no en vano era el primer buque que se capturaba en el curso del conflicto. Algunas personas intentaron subir a bordo, aunque las autoridades lo impidieron y consiguieron mantener el orden (29).

A las ocho de la mañana del 8 de mayo, en el arsenal de La Habana se reunía el consejo de guerra (30) para dictaminar si la *Competitor* era declarada «buena presa» y determinar la responsabilidad penal en que había podido

(27) *El Correo Militar*, 30 de abril de 1896, p. 1.

(28) Este dato coincide con lo apuntado por SANTOVENIA.

(29) *El Correo Militar*, p. 2.

(30) Compuesto por los tenientes de navío Saturnino Montojo, Antonio Martín Posadillo, Antonio Pérez Rendón, Eduardo Arias Salgado y Diego Caamaño. En calidad de suplentes estaban José Sevillano y Carlos Caronto.

incurrir su tripulación. El presidente del tribunal, capitán de navío Emilio Ruiz, llamó primero a declarar a los acusados (Laborde, Bedia, Teodoro de la Mesa [Owen Milton], Gilden [marinero británico] y John Milton), que lo hicieron en turnos sucesivos. Luego haría lo propio con Butrón, así como con nueve miembros de la dotación de la cañonera.

A la hora de exponer sus conclusiones, el fiscal (teniente de navío Miguel Suárez) estimó probado que los acusados habían incurrido en los delitos de piratería y rebelión (31), y acto seguido citó el artículo 14 del tratado de paz entre España y Estados Unidos, donde se disponía que «ningún súbdito en ninguna de ambas naciones puedo tomar encargo para armar buques que obren contra cualquiera de ellas, o contra los ciudadanos, pueblos o habitantes de las mismas». A tenor de estos razonamientos, pidió la pena capital para todos los procesados, con independencia de su nacionalidad.

La defensa, que había asumido el teniente de navío Pardo, entendía por su parte que no se podía seguir con todos los reos idéntico criterio. Y así, por ejemplo, estimaba que a Laborde y a Milton (que había nacido en Kansas), por ser extranjeros, no se les podían aplicar las mismas penas que al resto. Respecto al marinero Gilden, argüía que su propósito al embarcar en la *Competitor* había sido volver a Cayo Hueso, no participar en una operación de tráfico de armas. Incluso llegó a pedir la libre absolución para uno de ellos, un tal Maza y, en fin, una atenuación y rebaja de las penas para todos los demás. Al día siguiente, el tribunal hacía pública su sentencia, que condenaba a muerte a los cinco encausados y que sería aprobada por el almirante Navarro.

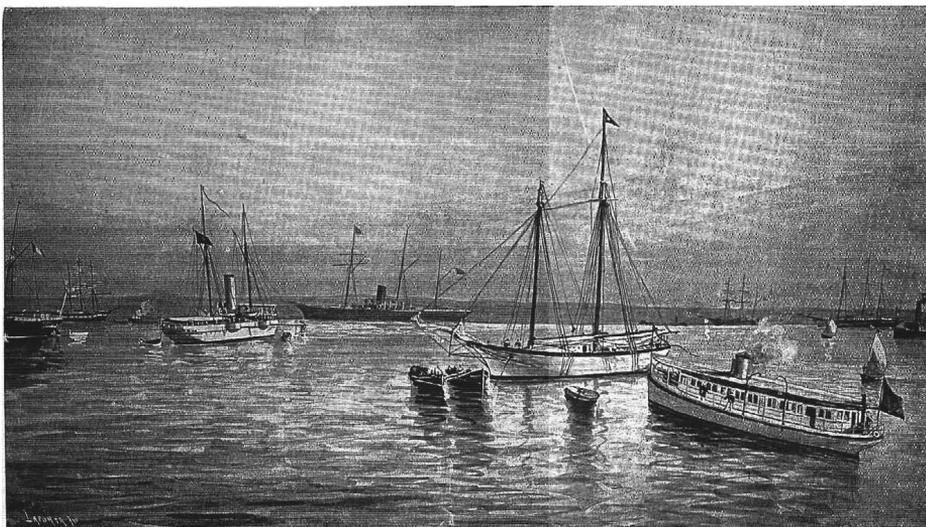
Como era previsible, el gobierno de Estados Unidos se opuso a la ejecución de sus ciudadanos, esgrimiendo para ello los tratados suscritos entre ambas naciones en 1795 y 1877, los cuales estipulaban que, para un caso de este tipo, los encausados debían quedar sujetos a la jurisdicción civil. La reclamación fue atendida por el gobierno español —siempre pronto a ceder ante las presiones estadounidenses—, que decidió suspender la ejecución de la sentencia para que fuera examinada por el Consejo Supremo de Guerra y Marina (32). El 14 de septiembre de 1897 llegó el fallo de dicho órgano, el cual dictaminó que la causa pasase a ser examinada en juicio ordinario por la jurisdicción de Marina. Respecto a los reos, tras diecinueve meses de privación de libertad, fueron puestos en libertad (33).

El incidente de la *Competitor* vino a demostrar lo contraproducente de la actitud conciliadora ante Washington que mantenía el Gobierno, la cual, lejos de contrarrestar como pretendía la corriente intervencionista, mayoritaria en el

(31) Recogido en el artículo 237 del Código Penal de las Antillas.

(32) Las relaciones entre ambos países no atravesaban su mejor momento ya que, aunque Washington había adoptado ante el conflicto cubano una postura oficial de estricta neutralidad, lo cierto es que las expediciones filibusteras tenían como punto de partida sus puertos.

(33) Años después, en 1925, cuando se encontraba incapacitado y con sesenta y siete años cumplidos, Laborde recibió una pensión vitalicia de 5.000 pesos anuales, concedida por la Cámara de Representantes de la República de Cuba.



La *Competitor* fondeada en La Habana al lado de la *Mensajera*, en un dibujo que se publicó en *La Ilustración Española y Americana*

país, lo único que consiguió fue cargar de legitimidad moral al gobierno federal para decidirse a intervenir formalmente (34). Respecto a la dotación de la *Mensajera*, a propuesta del capitán general Weyler se dispuso el ascenso a teniente de navío de su comandante, a quien se recomendó además para la Cruz de María Cristina, mientras que a los miembros de su dotación que más se habían distinguido en el apresamiento se les concedieron sendas Cruces Rojas pensionadas al Mérito Naval.

Mientras tanto, la *Intrépida*, al mando de alférez de navío Aden Gascón, a partir de junio de 1896 pasó al Centro Dolores, donde quedó basada en compañía del cañonero *Cauto*, comandado por el teniente de navío Acedo. En este destino remolcaría en varias ocasiones barcazas con unidades del Ejército a bordo, a las que trasladaba a la costa controlada por los enemigos.

El 2 de septiembre de ese mismo año hizo otro viaje al río de Sagua la Chica con suministros para el Ejército, arribando sin novedad al pequeño pueblo de Santo. Sin embargo, durante el proceso de descarga de los pertrechos sería hostilizada por un grupo de insurgentes, a los que la dotación rechazó con el único recurso de su armamento portátil (35).

Justo un día después de Navidad, la cañonera *Mensajera*, al mando del alférez de navío Luis Noval, cuando se dirigía a Picao comisionada para

(34) PIERPAOLIP, G.: «*Competitor Incident*», en *The Encyclopedia of the Spanish-American and Philippine-American Wars. A Political, Social, and Military History*, t. I. ABC-CLIO, Santa Bárbara (California)-Denver (Colorado)-Oxford (Reino Unido), 2009, pp. 132-133.

(35) *Revista General de Marina*, septiembre de 1896.

entregar un telegrama localizó a un grupo de insurgentes, a los que disparó varias granadas que lograron ponerlos a la fuga (36).

Ya en febrero de 1897, concretamente el día 21, cuando la *Mensajera* se encontraba cruzando la playa de Cayo Julián, se observó desde el buque un intenso fuego en el muelle de Garnacha. Parecía que la localidad había sido atacada por los insurgentes, y Noval puso su buque en demanda del pequeño puerto, utilizando su artillería contra los enemigos, que al ver la presencia del cañonerito optaron por retirarse. En el informe oficial que el comandante redactó el 12 de julio, relataba que durante su patrulla por aquellas aguas vio a un grupo de insurgentes, a los que dispersó haciendo fuego artillero; y que, con la intención de conocer el alcance de los desmanes perpetrados por ellos en el pueblo, se acercó a la orilla, donde de nuevo se vio hostilizado por estos, si bien pudo repeler otra vez el ataque y ponerlos en fuga (37).

El 2 de octubre siguiente se tuvo noticia de que la *Mensajera*, cuando cruzaba las aguas de la playa de Los Sitios, había detectado de nuevo presencia enemiga, y que, una vez más, sus disparos bastaron para dispersarla (38). Como vemos, este tipo de escaramuzas fueron muy comunes durante la vida naval de ambos barquitos hasta el estallido de la guerra hispano-norteamericana.

Las cañoneras durante y después la guerra

Según parece, al comenzar el conflicto, la *Mensajera* se quedó en Batabanó apoyando a las fuerzas del Ejército, hasta que fue dada de baja de manera oficial por real orden de 21 de diciembre de 1898.

Respecto a la *Intrépida*, permaneció en Sagua, donde protagonizó una de las muchas escaramuzas navales de la guerra. El hecho tuvo lugar el 18 de mayo de 1898, cuando los buques estadounidenses bloqueaban la costa situados en el cabo Caibarien, impidiendo la libertad de movimientos del *Hernán Cortés*, el *Cauto*, la *Intrépida* y el *Valiente*. Para romper el bloqueo, los buques españoles salieron al encuentro del enemigo haciendo fuego, que mantuvieron durante unos minutos, transcurrido los cuales, y tras recibir tres docenas de disparos, los barcos estadounidenses se retiraron a mar abierto.

Al parecer, cuando se informó a la superioridad del acaecimiento, se señaló que los buques estadounidenses huyeron al confundir uno de aquellos barquitos nada más y nada menos que con el crucero acorazado *Vizcaya*. Por esta acción los comandantes españoles serían propuestos para la Cruz del Mérito Militar (39). Fuera de ella, desconocemos toda otra participación de la *Intrépi-*

(36) *Revista General de Marina*, diciembre de 1896

(37) *Revista General de Marina*, 12 julio de 1897.

(38) *El Correo militar*, 2 de octubre de 1897, p. 2.

(39) También lo fue la dotación de la *Intrépida*, y el 18 de mayo de 1898, la de la *Valiente*.

da durante la contienda, si bien «sobrevivió» a esta sin ser hundida, habida cuenta que el 12 de noviembre de 1898 se dispuso su venta en pública subasta, junto al *Alcedo* y la *Ligera*, siendo adjudicada al armador Sanjurjo por 1.100 pesos (40).

A partir de aquí, la pista de la *Intrépida* se hace algo borrosa. Algunos autores afirmaron que, rebautizada como *Antonio Maceo*, se incorporó con posterioridad a la Marina cubana (41). Sin embargo, el conocido anuario *Jane's Fighting Ships*, reseña al buque con los siguientes datos: año de construcción, 1896; casco de madera; desplazamiento, 35 toneladas; eslora, 22,87 m (75 pies); manga, 3,05 m (10 pies); calado, 1,68 m (5,5 pies); velocidad, 10 nudos; y capacidad de almacenamiento de carbón, 8 toneladas.

Hace algunos años, la historiadora ucraniana Romana Lapshin, al comparar las características de los buques en su día españoles con la de su presunto avatar cubano, sugirió que el *Antonio Maceo* probablemente había sido la cañonera *Mensajera* en lugar de la *Intrépida*, teniendo en cuenta su armamento. Pero es poco probable que los cubanos, debido a sus escasos medios, hubieran mudado su poder ofensivo. Esta hipótesis se refuerza si echamos un vistazo a la Lista Oficial de Buques de la Armada.

De hecho, y como hemos visto, la *Intrépida* se vendió a un particular, mientras que la *Mensajera* fue dada de baja durante la guerra. En caso de que, efectivamente, la lancha devenida en *Antonio Maceo* fuera la en otro tiempo denominada *Intrépida*, sería el único exbuque español de guerra que los cubanos compraron a un particular.

Muchos de estos pequeños buques quedaron abandonados durante la evacuación de los puertos, si bien por lo común fueron echados a pique antes, para evitar su utilización por el enemigo. La *Mensajera* bien pudo haber corrido esta suerte.

Sea como fuere, durante unos meses, el que acabaría llamándose *Antonio Maceo* sería utilizado por la Administración norteamericana, para luego pasar al servicio de aduanas y, más tarde, incorporarse a la Marina cubana, donde se le bautizó con ese nombre. Según el *Jane's* estuvo en servicio hasta los años treinta.

Sobre el final de su lancha gemela no tenemos ninguna referencia. Ojalá que algún historiador que lea este artículo pueda arrojar alguna luz sobre ella.

Como conclusión, en vista del grado de deterioro que habían alcanzado las relaciones diplomáticas entre ambos gobiernos, es lícito preguntarse cómo consintieron los norteamericanos la venta de los transbordadores, pues

(40) A aquel también se le adjudicó la *Ligera*, por la que pagó 1.000 pesos, mientras que José Santa María se quedó con el cañonero *Alcedo* por 8.000 (*La Correspondencia de España*, 13 de diciembre de 1898). En cualquier caso, su baja en la Lista Oficial de Buques no se produjo hasta el 21 de diciembre de 1898, fecha de la real orden que así lo dispuso. Lo propio sucedió con la *Mensajera*.

(41) GÁLVEZ AGUILERA, M.: *La Marina de Guerra en Cuba*. Tomo I: 1909-1958. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 2007, p. 333.



Postal de época del *Antonio Maceo*

a la sazón, en Washington, el conflicto entre ambas naciones se debía de ver ya como inevitable. La prensa de la época nos asegura que los barquitos se vendieron originalmente para servir como transportes (42). También podría aducirse la poca entidad naval de los buques, que a lo sumo podían representar una amenaza para los insurgentes, nunca para un genuino buque de guerra.

Por su parte, los cubanos supieron sacarles el mayor partido, sustituyendo algunos de los espacios reservados a la dotación para aumentar la capacidad de sus carboneras, de modo que las tres toneladas que podían albergar en 1895 pasaron a ser ocho en 1919. Además, eran ideales para su empleo en operaciones en ríos, aguas someras y las cercanías de los arrecifes de coral.

Otra curiosidad de aquellos barquitos es que en legajo alguno del Archivo General de Marina hemos encontrado rastro de que en ellos se efectuase reparación alguna, lo que prueba la fiabilidad y dureza de sus respectivas plantas motrices.

Por último, hemos de comentar brevemente la composición inicial de la Marina cubana, que contó con un crucero (el *Cuba*, de la clase Montgomery), un cañonero grande (el *Patria*, de la Machias) y cinco cañoneras que, luciendo numerales desde la RC-1 a la RC-5, eran casi idénticas a nuestras protagonistas.

(42) *Red Bankregister*, 7 de agosto de 1895.

Fuentes adicionales

Documentales

Almanaque del Diario de Barcelona para 1897. Imprenta Barcelonesa, Barcelona, 1896.

Jane's Fighting Ships.

Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán.

Bibliográficas

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Buques de la Armada española del siglo XIX. La Marina del Sexenio y de la Restauración (1868-1900)*. Ministerio de Defensa, Museo Naval, Madrid, 2009.

GUERRERO, Rafael: *La Guerra de Cuba (1895-96)*. Librería Editorial de M. Maucci, Barcelona, 1896.

HOWSON J.: *An Illustrated History of Travel & Transportation at Highlands and Highland Beach*. RBA Group, Nueva Jersey, 2010.

MITIUKOV, Nicholas W.: «New-York “Water Buses”. The *Intrépida* and *Mensajera* Gunboats», en *BylyeGody*, vol. 36, núm. 2, 2015.

—: «Competitor's Incident», en *International Naval Journal*, vol. 10, núm. 2, 2016.

Hemerográficas

El Imparcial

La Vanguardia

Nuevo Mundo