

AÑORANZAS: EL FINAL DEL ANTONIO LÓPEZ

F. Javier ESCOBAR PRIETO DE LA PUENTE



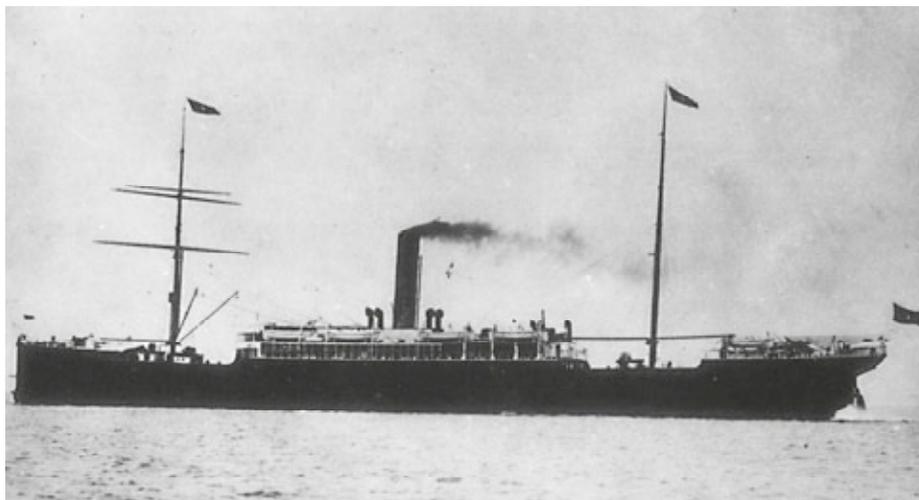
Introducción



L muy interesante artículo publicado en nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA del pasado mes de diciembre 07, titulado *La bandera del día de Reyes* (p. 905), nos aporta —en especial a los que peinamos muchas canas— un grato recordatorio que nos hace añorar hechos y lugares retratados en nuestra memoria. No obstante, hay que decir que el buque de la Trasatlántica *Antonio López* no fue hundido al salir de San Juan de Puerto Rico cargado de tropas repatriadas después del armisticio en la Guerra del 98, sino que lo fue precisamente al tratar de entrar en el anterior puerto durante dicha guerra, llevando carga de combate y suministros para la isla, pero sin tropas a bordo.

En la primavera de 1962 —ya llovió— salíamos de San Juan de Puerto Rico a bordo de nuestro querido *Elcano* (promociones 49 Cuerpo General, 25 Infantería de Marina, 15 Máquinas y 39 Intendencia, en la antigua numeración), al mando del siempre recordado comandante capitán de fragata Teodoro de Leste y Cisneros, en perfecta formación de Br. y Er. de guardia, recordando el que suscribe cómo un convento de monjas aparecía por estribor, estando mi rancho en popa, bajo la botavara del mesana. Ni que decir tiene que agitábamos nuestras gorras con energía para contestar al saludo que se nos hacía desde al convento, con una enseña nacional de gran tamaño. Lo que no sabía el jovenzuelo guardia marina de Infantería de Marina que esto escribe es que aquella bandera era la original del trasatlántico español *Antonio López*, uno de los muchos que logró burlar el bloqueo de la escuadra americana en la guerra del 98.

En mis muchos y pasados años de ejercicio legal —con mayor o menor fortuna— en el ámbito del Derecho Marítimo me encontré en una ocasión —allá por los ochenta del pasado siglo— con el caso de un armador que había



Trasatlántico *Antonio López*.

muerto *ab-intestato* y sin hijos. El fallecido había vivido muchos años en la isla mencionada como emigrante, habiendo hecho gran fortuna, y se había codeado con personajes importantes de San Juan. Prueba de ello era la cantidad de bienes muebles, correspondencia, regalos y objetos de todo tipo —la mayoría made in USA— que en la casona se acumulaban. Recuerdo que, como antiguo alumno de la ETEA que era, se me fueron los ojos a un receptor de radio superheterodino, de la Marina de los Estados Unidos, como nuevo, pintado de gris naval, datado en los años veinte, anagrama de la RCA, con los pasos amplificadores separados, de un volumen como casi un baúl. Acompañando a la viuda, vi en la biblioteca un libro que inmediatamente llamó mi atención: *Crónica de la guerra hispano-americana en Puerto Rico*, escrito por don Ángel Rivero Méndez, capitán de Artillería y nada menos que jefe al mando de las baterías de costa del Morro y Castillo de San Cristóbal durante la contienda. Al ver mi interés, la viuda, muy bondadosamente, me lo regaló en el acto. Está impreso en Madrid, en 7 de diciembre de 1923, en Sucesores de Rivadeneyra, S. A., en papel cuché, 700 páginas. Contiene muchas fotografías y está dedicado por el autor, de su pluma y letra, al armador fallecido, con expresiones de gran amistad. En la segunda hoja, pero ya en caracteres de imprenta, aparece una dedicatoria del que fue jefe de Gobierno, don Antonio Maura, al capitán Rivero, con fecha de noviembre de 1922, bajo una fotografía facsímil del citado político. Y de nuevo, en la tercera hoja hay una dedicatoria manuscrita, a modo de loa e introducción del libro, firmada también por Maura en diciembre de 1922.

Rivero, portorriqueño de nacimiento —de padres oriundos de Canarias—, se hallaba en San Juan en situación de supernumerario, actuando como ingeniero y de profesor del Instituto de Enseñanza Media de San Juan, por lo que se presentó de inmediato al capitán general (teniente general Macías) cuando estalló la guerra y le fue asignado el destino mencionado.

La descripción de todos los combates y operaciones terrestres, así como de las acciones y bombardeos navales, es exhaustiva, ya que el autor no solamente ha protagonizado casi todos los duelos artilleros con la Marina de los Estados Unidos, sino que después de la guerra recorre y fotografía a placer los lugares de los combates: trincheras, blocaos, playas de desembarco, edificios, restos navales —como el naufragio del *Antonio López*— y un largo etcétera, todo ello en su condición de testigo cualificado —desde sus baterías de costa, ubicadas en el mismo San Juan— por lo que se refiere al asedio y bloqueo marítimo y a los combates artilleros con los mercantes armados norteamericanos que se utilizaban en el bloqueo de Puerto Rico, así como en el gran bombardeo a que fue sometida la ciudad de San Juan el 12 de mayo del 98, en el que participó toda la flota enemiga.

En los apéndices aparece recogida copiosa correspondencia que posteriormente mantuvo el autor con los mandos norteamericanos, incluidos los comandantes de buques que intervinieron en el bloqueo. En esta correspondencia, por ejemplo, es interesante la carta del comandante del mercante artillado *Yosemite* (capitán de navío W. H. Emory) —el buque que impactó primero al *Antonio López*, obligándolo a varar—, así como otra del comandante del *St. Paul* (capitán de navío Sigsbee), que sostuvo combate contra nuestro *destroyer Terror*, y en el que intervinieron las baterías de Rivero, a pesar de lo cual el *Terror* fue tocado con el resultado de un par de muertos —uno de ellos el jefe de Máquinas—, cuyas tumbas aparecen fotografiadas en el libro arriba señalado y que los guardias marinas visitamos en nuestro viaje. Es de reseñar que Sigsbee mandaba unos meses antes el *Maine*, era especialista en Hidrografía, y cuando escribe al capitán Rivero firma ya como contralmirante. Rivero vino a España a principios de los años veinte y fue recibido con todos los honores en su antigua alma máter, Segovia. Visitó al primer ministro, Antonio Maura, y publicó su libro, en el cual se basa el que suscribe para este modesto trabajo.

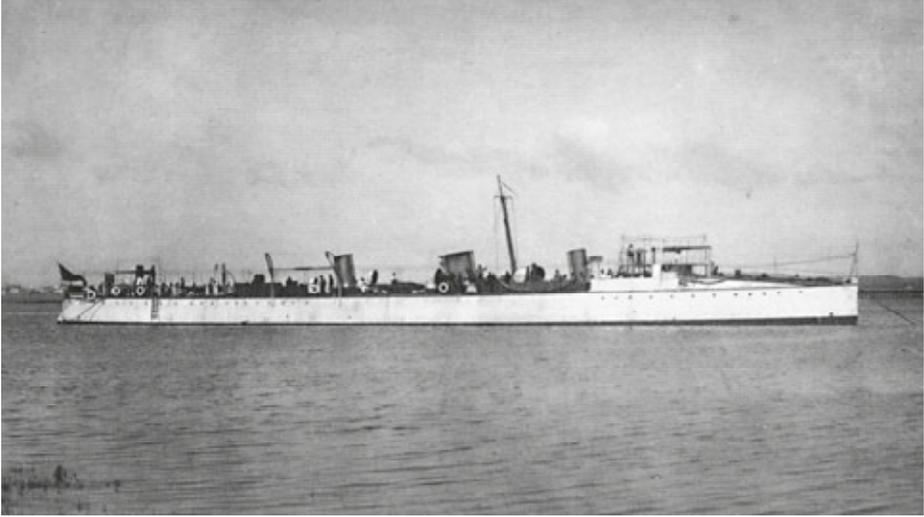
Los hechos

Es cierto que el *Antonio López*, de la Trasatlántica, de 6.400 t y al mando de Carreras, había salido de Cádiz para Puerto Rico el 16 de junio del 98, cargado a tope de municiones, material de guerra —entre el cual se encontraban dos enormes proyectores para la artillería de plaza modelo «Magin» de fabricación francesa, con sus dinamos, para ser instalados en el

Morro— y medio millón de raciones de campaña, amén de variado material, cuya descripción se sale del presente trabajo. El buque no llevaba tropa alguna y lo tripulaban, además del capitán, 74 hombres, incluyendo médico, capellán, practicante y enfermero. El marqués de Comillas, presidente del consejo de administración de la naviera, dirigió el día de salida un telegrama al capitán del buque, redactado en estos términos: «Es preciso que haga llegar Vd. el cargamento a Puerto Rico, aunque se pierda el barco». En la amanecida del 28 de junio ya tenemos a nuestro buque pasando varias veces por delante de San Juan, mostrando una vez más el temple de aquellos capitanes de la Marina mercante que en numerosas ocasiones burlaron el bloqueo de la flota norteamericana (recordemos al capitán Deschamps, entrado con todos los honores en el Panteón de Marineros Ilustres de San Fernando). Pero en esta ocasión la proeza iba a acabar mal.

Al estar apagado el faro por el estado de guerra, y no habiendo luces de referencia, nos imaginamos al atribulado capitán Carreras esperando la mínima luz del alba para entrar en puerto, cosa que ocurrió cuando se encontraba al oeste de San Juan, para lo cual viró en redondo y a toda máquina enfiló hacia el puerto, desencadenándose a partir de ese momento los acontecimientos con rapidez. El nerviosismo del vigía de semáforos le hizo largar sus banderas señalando «vapor español por el W», cuando todavía el buque bloqueador de guardia —el *Yosemite*, que no se hallaba lejos, frente a la isla Verde— no se había percatado de la presencia del mercante. Tal nerviosismo tenía su origen en el estado de ansiedad que se vivía en la isla, donde se comentaba la inminente llegada desde la metrópoli de un vapor cargado «en secreto» y abarrotado de pertrechos de guerra. Vistas las banderas del vigía, comienza una carrera desesperada por parte de ambos buques, tratando el *Yosemite* de cortar la entrada del *Antonio López* en el puerto, para lo que hace fuego con todas las piezas de proa. Alcanza al trasatlántico en los primeros minutos con una docena de proyectiles (1), por lo que éste se dirige a varar en la playa de Ensenada Honda, embarrancando en arena y en 15 pies de fondo. Paradas las máquinas la tripulación ganó la costa en botes, quedando a bordo el primer oficial, ocho de marinería y el capellán. El bloqueador, al confundir al cañonero de segunda clase *Ponce* —que había salido ya de San Juan en ayuda del *Antonio López* junto al *Isabel II*, el *General Concha* y el *Terror*; este último todavía estaba en reparación tras el malogrado combate con el USS *St. Paul*—, viró enseñando la popa y se alejó hasta el horizonte, poniendo rumbo al NE y aguantándose sobre sus máquinas, como hacían habitualmente los

(1) El *Antonio López* encajó seis proyectiles de importancia: el primero rompió la baranda de Er.; otro atravesó el mamparo de máquinas inutilizando una escala; un tercero perforó la chimenea; otro el costado de Br.; el quinto entró en el camarote del primer maquinista, y el último destrozó la cocina y el fogón (*op. cit.*).



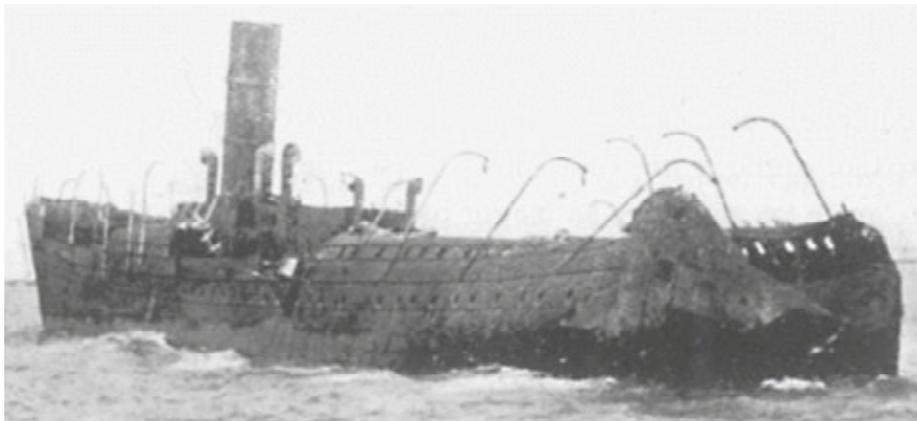
Destructor *Furor* en La Carraca, 1897, con el casco pintado en un elegante color blanco.
(Del libro *El buque en la Armada Española*).

buques del bloqueo. Ese mismo día comenzaron ya los trabajos de reflote y descarga del material, en los que intervinieron el remolcador *Ivo Bosch*, las embarcaciones *Carmelita*, *Catalina* y *Esperanza*, además de un buen número de lanchones y botes. Se emplearon igualmente cien peones contratados, además de personal militar inactivo en aquel momento, como las dotaciones del *Terror*, el *Criollo* —de la Comisión Hidrográfica— y personal del Parque de Artillería. Todo este contingente estaba al mando del comandante de Infantería del Ejército de Tierra Tomás Tizol. En el intento de salvamento, realizado durante la noche del 29 de junio una vez aligerado el buque de la mayor parte de su carga, destacaron el capitán de puerto Fernández y el de Artillería Acha Echevarría (2).

Para el salvamento se utilizó la tracción del buque auxiliar *Gran Antilla*, dando cabos a la popa del buque varado, a cuyo timón se puso el capitán de puerto, y en máquinas y calderas el capitán de Artillería Acha con un suboficial del Arma y un grupo de artilleros (3). Una vez levantada presión comenzó

(2) Llegaría al generalato en los años veinte (*op. cit.*).

(3) Este espectáculo, relatado por el minucioso Rivero, ocurrido en las máquinas del trasatlántico varado nos puede parecer hoy día de ciencia-ficción, pero no lo era en modo alguno para la época. Aparte de la mayor simplicidad entonces de la máquina de vapor alternativa, a carbón, las armas de aplicación técnica del Ejército (Artillería e Ingenieros), además de tener



Fotografía del *Antonio López* después del incendio que resultó del bombardeo del *New Orleans*, tomada del libro *Crónica de la guerra hispano-americana en Puerto Rico* y cuyo autor es Ángel Rivero.

la tracción y el *Antonio López* se movió algo, pero a poco faltaron los cabos de remolque y una roca perforó el casco, dejándolo inmóvil para siempre. Mientras esto ocurría, la flotilla española destacada en Puerto Rico vigilaba fuera del Morro.

La descarga duró tres días y se recuperó incluso el piano: muebles, vajilla, gran cantidad de carbón, 12 piezas de artillería de costa con dotación de 300 disparos cada una, 50 t de pólvora prismática, los proyectores antedichos con sus dinamos, medio millón de raciones de campaña e infinidad de artículos de menor importancia, quedando el buque prácticamente vacío. Sin embargo, el *Antonio López* no iba a reposar tranquilo en su varada. Al amanecer del 15 de julio se presentó frente a la playa el crucero regular de la Marina norteamericana *New Orleans*, que poniéndose fuera del alcance del Morro acribilló al trasatlántico varado, incendiándolo al tercer impacto. El incendio duró dos días, al cabo de los cuales se desprendió el palo de popa. Semanas más tarde había desaparecido en su mayor parte bajo el agua.

Y aquí acaba la historia. Uno de los naufragos del trasatlántico, que se arrojó al agua en los primeros momentos después de la embarrancada y que

una formación exigente en sus materias, estaban homologadas por la normativa vigente —y ello hasta la pasada Guerra Civil— con la titulación de Ingeniería Industrial para los primeros y de Caminos para los segundos. En consecuencia, el manejo de una máquina de vapor con su caldera correspondiente entraba en los conocimientos del citado capitán Acha como cuestión nada fuera de lo común.

portaba la bandera, se la enrolló por dentro de la marinera para no perderla y aterrizó en playa Honda, probablemente después de pegarse nadando un largo de 100 o 150 m., con lo cual nos imaginamos llegaría exhausto. Al tener que seguir con los trabajos de intento de reflotamiento y descarga de su buque, entregó la enseña —con la promesa de que no cayese en manos extrañas— a un tal Rocafort, que estaba en la playa junto con otras muchas personas, y que era un español afincado en San Juan. Pasado cierto tiempo, aquél la depositó en el convento de monjas mencionado al principio. La bandera original ha desaparecido de pura vejez y ha sido sustituida por una nueva.

Conclusiones

Es obligado por tanto señalar:

- El *Antonio López* se dirigía de España a Puerto Rico cargado de material de guerra y provisiones para la campaña que se desarrollaba en la isla, y en ningún caso salía de la isla hacia España. Fue impactado por la artillería del mercante armado estadounidense *Yosemite* el 28 junio de 1898 y varó posteriormente.
- No había tropa a bordo del *Antonio López*. Los embarques de tropa en la isla rumbo a España empezaron tras el armisticio —12 de agosto de 1898— y duraron hasta diciembre. Debido a las exigencias norteamericanas de que en la fecha de la firma del Tratado de París no podía haber en la isla fuerza española alguna, naval o terrestre, hubo de utilizarse un considerable número de mercantes de todas las navieras, muchos de los cuales —especialmente los últimos— tuvieron que ir cargados a tope, en penosas condiciones y con escasa seguridad. Dicho tratado fue firmado el 10 de diciembre del 98, y debe resaltarse que la situación jurídica de los territorios de ultramar era variada, ya que si bien Cuba se perdió por el propio derecho de conquista en guerra regular —a pesar de que prácticamente el territorio cubano estaba en manos españolas—, Puerto Rico fue impuesto como compensación de guerra por los vencedores, y Filipinas obligada a venderse igualmente a los mismos.

Puerto Rico tenía ya gobierno autónomo desde noviembre de 1897, concedido por la metrópoli, con presidente y Parlamento elegido, mientras que el Gobierno autónomo en Cuba, aunque prácticamente aprobado, aún no era efectivo en el momento de la guerra. Este estatus de que gozaba Puerto Rico permitió que, todavía en 1900, se encontrasen trabajando por la isla equipos técnicos de artillería desmontando armamento pesado de costa y los famosos proyectores Magin. Todo ello

previsto en el tratado antedicho al no contemplarse Puerto Rico como conquista de guerra.

- El pretendido cañoneo y posterior hundimiento de un buque cargado de tropas saliendo de San Juan, de haber sido posterior a agosto del 98 —fecha del armisticio— hubiese constituido una innecesaria violación del Derecho Internacional Público por parte de los Estados Unidos, cuestión que no sucedió.
- No hubo ninguna baja en la varada y posterior desaparición del *Antonio López*. El naufrago que llegó a la playa con la bandera estaba bien vivo y siguió estándolo.
- En la REVISTA GENERAL DE MARINA de abril 2005, en el artículo «Las monjitas de San Juan», p. 411, también aparece la versión del *Antonio López* saliendo para la metrópoli desde San Juan cargado de tropas repatriadas. Igualmente, en la REVISTA GENERAL DE MARINA de abril de 1999, p. 472, aparece recogido en facsímil un reportaje periodístico de aquellos años sobre los sucesos del *Antonio López*, escrito en la revista de Puerto Rico *Antillas* y redactado por F. Ribas Torán, reportaje en el que también se sitúa al citado mercante de la Trasatlántica saliendo de San Juan hacia España «llevando a bordo un contingente de soldados» para ser hundido después por los buques norteamericanos. Pero la realidad de los hechos acaecidos al citado buque fue muy diferente.



BIBLIOGRAFÍA

RIVERO MÉNDEZ, Ángel: *Crónica de la guerra hispano-americana en Puerto Rico*. Ediciones Rivadeneyra, S. A., Madrid, 1923. Prólogo de Antonio Maura.