

LAS TROCHAS MILITARES EN LAS CAMPAÑAS DE CUBA (1868-1898)

Luis de SEQUERA MARTÍNEZ
General de División en Reserva

INTRODUCCIÓN

ESTANDO próximo el centenario del final de las campañas españolas en Cuba, y con ella la pérdida de la *perla* de nuestras colonias, La Gran Antilla, La Muy Fiel, la que fue considerada como *la llave del Nuevo Mundo*, parece buena ocasión el referirse a una historia que, pese a lo cercano, en el tiempo, de los acontecimientos, no es lo suficientemente conocida, como es la actuación de nuestros ingenieros militares en la isla en la construcción de las trochas, durante su participación en las últimas campañas. Las operaciones se desarrollaron a lo largo de las guerras de los Diez Años o Grande (1868-1878), la Chica –Chiquita o también llamada Pequeña– (1879-1880), la última de las prácticamente exclusiva contra los cubanos insurrectos –la que ellos denominan de la Independencia o Libertadora– (1895-1898) y la Hispano-Norteamericana –o también, mal llamada, Hispano-Americana– (1898).

Ha sido demasiado tiempo el pasado, un siglo en el que, sin duda intencionadamente, más que para dar el suficiente sedimento a los acontecimientos, procurando que no se falsifique la Historia, se han silenciado estos sucesos. Seguramente por un equivocado temor a publicar un trozo de ella poco popular, considerado por algunos de exclusivo desprestigio. Se ha seguido el infantil procedimiento de cerrar los ojos para no recordar ni tampoco sentir lo ocurrido. Pero con ello, con su silencio, se crea la sombra de una duda innecesaria, y se hace un flaco favor a nuestra Historia, al no dar a conocer y comprender que lo que el ejército hizo fue simplemente lo que en cualquier circunstancia le corresponde: obedecer las órdenes recibidas y

cumplir con su deber. Por eso es necesario escribir sobre ello y no olvidar, como mínimo tributo a cuantos murieron y a cuanto aconteció. Formando parte de este ejército, con sus aciertos y probablemente errores, se encontraban unas reducidas y sufridas unidades de ingenieros de las que, como primera impresión, parece imposible que con tan poca representación pudieran atender tan numerosos cometidos.

De alguna forma participaron en todas las campañas: en unas, como verdaderas unidades agregadas, acompañando a las columnas, proporcionándoles enlace y restableciendo sus comunicaciones, e incluso muchas veces combatiendo como infantería; en otras ocasiones actuando como independientes, siendo adaptadas a las zonas del terreno, fundamentalmente en trabajos de fortificación y vialidad, como en el caso que nos ocupa de las líneas defensivas, con el tendido y explotación del ferrocarril, el empleo de unos servicios de aguada e iluminación, o el establecimiento del enlace general, por complementarse y estar todos ellos relacionados. A su relato, el del exacto cumplimiento en el servicio, y a la mención de las gestas heroicas realizadas, le corresponde ocupar, por su grandeza de espíritu y disciplina, un lugar preferente tanto en la historia de las Campañas como en la del Cuerpo. Se tratará, como obra fundamental, la fortificación de las trochas, la que a su vez deberá ser resumen de la práctica totalidad de los cometidos propios del Cuerpo, por lo que su referencia al momento histórico o al detalle de las campañas, básicamente ya conocidas, se limitará sólo cuando razones cronológicas o de espacio con las unidades de ingenieros así lo aconsejen. Con el fin de aliviar su lectura, en especial en lo referente a su orgánica y a su técnica, se ha procurado introducir el máximo de notas aclaratorias, y relegar a ellas aquello de referencia y posible interés para el investigador.

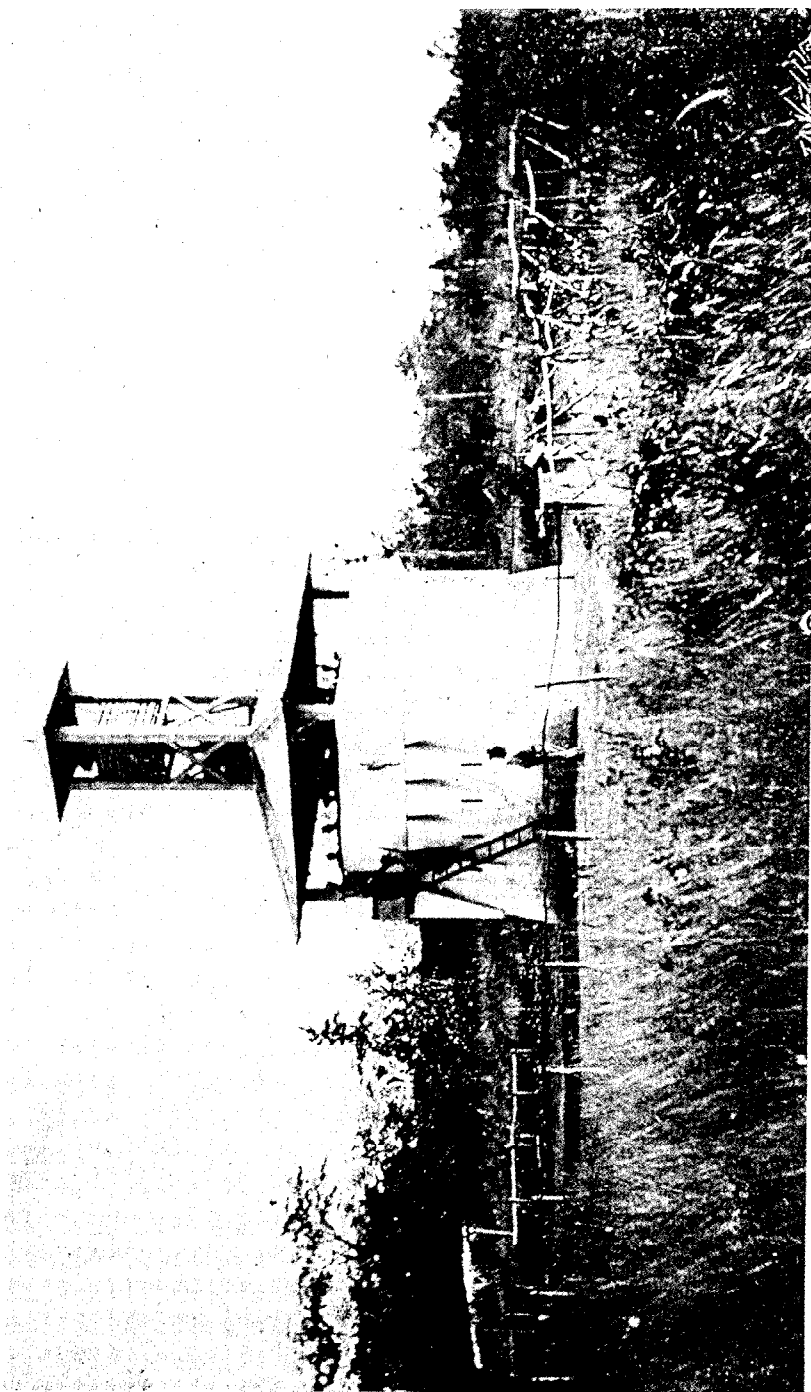
LOS ANTECEDENTES DE LAS CAMPAÑAS

Las razones que favorecieron la insurgencia fueron varias, algunas de carácter general para todas nuestras provincias de Ultramar, como fueron: las ideas revolucionarias originadas por la influencia cultural francesa, desde las primeras décadas del siglo XIX; la incomprensión del Gobierno de la metrópoli en muchos de los problemas locales; el abandono del potencial militar, consecuencia de la distancia, y una falta de control relacionada con la atención a otros muchos problemas nacionales. Y otras internas, propias de la isla, como: una mala administración; las restricciones del libre comercio con el resto de los países americanos; la explotación colonial, origen de todos los problemas; el desequilibrio de las razas a favor del blanco criollo, casi de ocho a uno, frente al peninsular local, con una acu-

sada diferencia en el nivel correspondiente a las clases terratenientes; la mayor localización de la población criolla blanca y de la negra libre en la provincia de Oriente, y el carácter levantisco del criollo oriental. Todo ello enmarcado en una desafortunada política de Madrid acomodada a los intereses de los plantadores esclavistas, relacionados con los suristas de los Estados Unidos de América, que forzosamente habrían de fomentar el separatismo cubano. Sin dejar en el olvido la muy importante influencia que tuvo la continua y creciente intervención, tanto oficial como oficiosa, de los apetentes mencionados Estados Unidos en los asuntos de Cuba, que ya en 1854, año en el que hacen su primera oferta para la compra de la isla, había sido incluida en su zona de influencia (declaración de Ostende).

El escenario de los acontecimientos

El desarrollo de estas campañas en un terreno y un clima tan particular como el de la geografía de Cuba habría de influir en su resultado, lo que hace conveniente su consideración para una mejor ambientación y justificación. La isla, *la más hermosa tierra que jamás vieron ojos humanos*, al decir de Colón dando cuenta de su descubrimiento, está situada en el centro del golfo mejicano, tiene una longitud de este a oeste, con una pequeña inflexión hacia el noroeste, de unos mil doscientos setenta y cinco kilómetros, con una anchura que varía de cuarenta y cinco a ciento ochenta kilómetros, encontrándose rodeada de numerosos islotes, ocupando una superficie total que alcanza los ciento catorce mil quinientos cincuenta y cuatro kilómetros cuadrados. Territorio en general bajo y ondulado, cubierto en su mayor parte de vegetación tropical. Su orografía es, en Occidente, de suaves colinas y pocas elevaciones, como en Trinidad y Sancti Spiritu; en el Centro, llano; y en Oriente, la zona es montuosa y difícil, encontrándose al sur las sierras Maestra y Cristal. Su hidrografía está formada por trece ríos, siendo el mayor el Cauto. La movilidad resultaba siempre muy condicionada por la presencia de zonas pantanosas, movedizas o *tembladeras*, en las que fácilmente puede desaparecer un hombre, debido en gran parte a los numerosos pero pequeños riachuelos, intermitentes y de poco caudal estable, que desembocan formando mangles y ciénagas, o bien a causa de los bosques. Los prados o *potreros* se encontraban entremezclados con las tierras de cultivo de los cañaverales. Además, los caminos tenían que ser entretenidos periódicamente debido a la fuerte vegetación favorecida, cuando no en verano, por las lluvias torrenciales (la época de las aguas), que acababan haciéndolos intransitables. Por otro lado, su clima ardiente, cálido y húmedo, propiciaba la presencia de la fiebre amarilla en la costa con carácter endé-



UNA TORRE CON LA ESCALERA BAJA.

mico, y en el interior de forma epidémica, siendo también frecuentes las fiebres palúdicas. El litoral cubano presenta playas bajas y arenosas, con grandes bahías, puertos cómodos y numerosos desembarcaderos. Durante la citada estación de verano, la de las aguas, de mayo a octubre, el calor era insoportable, mientras que en la de invierno o seca, desde noviembre a abril, la temperatura era agradable y muy escasas las lluvias.

Las unidades de ingenieros

Las unidades de ingenieros actuaron durante esta guerra de Cuba no solamente con unidades de guarnición de la isla, sino también con otras que, de refuerzo, habían venido procedentes de la Península como expedicionarias. Sus cometidos se dirigieron, conservando fundamentalmente sus especialidades, a trabajar principalmente en las trochas militares, como zapadores, ingenieros de ferrocarriles o de telégrafos, y a ser asignadas a las columnas de operaciones o a sus cuarteles generales. Entre estas últimas habría que añadir las pertenecientes a la especialidad de pontoneros, o destinadas como guarnición a las plazas fuertes de las principales poblaciones.

Las propias de la isla

En 1851 se crea la *Compañía de Obreros de Ingenieros de Cuba*, con una uniformidad que contemplaba alguna diferencia con respecto a las unidades de ingenieros de la metrópoli¹. Tres años más tarde se aprueba, por real orden de 7 de octubre, la propuesta del Capitán General de la isla, don José de la Concha, sobre aumento de dos compañías más, por lo que para 1855 queda modificada la entidad de la Unidad, con arreglo a la R. O. de 15 de septiembre del año anterior, constituyéndose en Batallón de Obreros, el cual se reguló por el *Reglamento de Organización de las cuatro compañías*

¹ Para completar estas unidades fue necesario elegir oficialidad en los Cuerpos de Infantería, a los que se les concedió el empleo inmediato, para compensarles el atraso que por este motivo pudieran sufrir en su carrera. Estos oficiales que no eran ingenieros, y la tropa de estos batallones, llevaban en el cuello del uniforme, como emblema en vez de los castillos, un zapapico cruzado sobre una fagina. Su uniforme era igual que el del regimiento de Ingenieros, pero con la diferencia de usar morrión con pluma blanca, y como distintivo una fagina con un pico y una pala enlazados al cuello y el botón con el lema *Obreros de Ingenieros*. Se adoptó para la tropa, además del traje de diario, campaña y trabajo, la blusa y pantalón de dril azul listado con kepis para el primero, y sombrero de jipijapa para los últimos, llevando en la blusa cuello y bocamangas de merino encarnado con sardinetas blancas en éstas y castillos en aquél.

de obreros de Ingenieros del Ejército en Cuba², que ya se había previsto por real decreto del 8 de mayo de 1844, del ministerio de la Guerra.

Posteriormente, por real orden de 16 de junio de 1856, toma el nombre de *Batallón de Ingenieros*, y se regula por el *Reglamento para la Organización y Servicio del Batallón de Ingenieros del Ejército en la Isla de Cuba*³. En 1860, por real orden de 29 de junio, se incrementa hasta seis el número de las compañías del batallón, y en 1864, por real orden de 21 de marzo, hasta ocho compañías⁴. Para atender las muchas necesidades, por disposición del Capitán General de la isla, de noviembre de 1871, se creó una nueva compañía de ingenieros denominada de *Depósito*. Más tarde, el 9 de marzo de 1874, se crea otra compañía de Obreros. Por una nueva disposición, de 3 de diciembre del mismo año, se organizaron tres compañías de obreros y bomberos de color que quedan agregadas al batallón de Ingenieros y dependientes de los jefes del mismo, pero con capitanes y subalternos del Arma de Infantería y de Bomberos⁵, agregándose posteriormente tres compañías de milicias de color y encontrándose todas en operaciones.

² En ella se especificaba para cada compañía, como pie y fuerza: ciento cincuenta de tropa y cuatro oficiales. En cuanto a la Plana Mayor para las compañías dispondría de un 1º y 2º comandantes de batallón. Su cometido sería el servicio en las obras de fortificación y edificios militares, trabajos de parque y demás, que estuviesen a cargo del Cuerpo de Ingenieros. Al reorganizarse se le reconoce a esta unidad la antigüedad que tenía, perteneciendo al Cuerpo de Ingenieros los mandos correspondientes a jefe y capitán y los de teniente y subteniente a Infantería.

³ El *Batallón de Ingenieros*, organizado sobre la base del antiguo Batallón de Obreros, se componía de cuatro compañías de ciento cincuenta hombres, con la siguiente organización: *Mando*: un teniente coronel, un primer comandante, dos capitanes, un médico, un capellán, siete primeros capitanes, seis segundos capitanes, seis tenientes y trece subtenientes. *Plana Mayor*: un armero, un tambor mayor, un cabo de cornetas y un trompeta. *Tropa*: seis sargentos primeros, treinta sargentos segundos, cincuenta y cuatro cabos primeros, cuarenta y ocho cabos segundos, doce cornetas, doce tambores, ciento ochenta soldados de primera y quinientos cincuenta y ocho soldados de segunda.

⁴ La fuerza en revista en 1862 era de dos jefes, treinta oficiales y ochocientos cuarenta y tres de tropa, quedando los capitanes de Infantería autorizados a mandar compañía en el Batallón de Ingenieros. El despliegue en los sucesivos años es el siguiente: en 1867, concentrado en La Habana, con su 2ª Compañía destacada en Pinar del Río; para 1869 hay que añadir los de la 7ª en Santiago de Cuba y de la 8ª en Puerto Príncipe. En 1870 las unidades se encuentran de la siguiente forma: la 2ª y 3ª compañías en Puerto Príncipe, la 5ª en Bayamo, la 8ª en Santiago de Cuba y el resto en La Habana. El año siguiente: las 1ª, 5ª y 6ª compañías en operaciones en campaña y el resto sin variación. En 1875 queda con dos compañías en cada una de las comandancias generales de Santiago y de Centro.

⁵ El Cuerpo de Bomberos (del comercio) se instituyó en Cuba el 12 de diciembre de 1835, con el nombre de *Batallón de Honrados Obreros y Bomberos de La Habana*, contando con una organización militar. El cuerpo lo mandaba un coronel presidente, contando con seis compañías (con un capitán, seis oficiales—algunos procedieron, por un cierto tiempo, del antiguo Batallón de Pardos y Morenos—, cinco sargentos y ciento diez hombres cada una) y una sección de Sanidad.

Ya en 1875 se había aprobado el *Reglamento para la Organización y Servicio de los Empleados Subalternos del Cuerpo de Ingenieros en la Isla de Cuba*, que después se ampliaría a todo Ultramar. Por él se creaba un personal que tuvo gran importancia en las fortificaciones y obras públicas⁶.

Como consecuencia de las diversas unidades disponibles, por real orden de 6 de julio de 1877 se dispone que con las dieciséis compañías disponibles (diez compañías a ciento cincuenta de tropa europea cada una, prácticamente formando dos batallones, tres compañías de milicias de color y tres compañías de obreros de color) se organizase un regimiento, compuesto de dos batallones con ocho compañías cada uno, por lo que contaba con dos mil sesenta hombres como tropa. En 1880 reduce sus batallones a seis compañías cada uno, mas una compañía de Depósito para ambos, que se vuelven a reducir en 1882, por orden general de 11 de mayo, a cuatro compañías por batallón. Por esta disposición se aumentaría la plantilla del Cuerpo en aquella isla, en un coronel, un teniente coronel, dos comandantes y siete capitanes⁷.

⁶ Por él se crean: los Maestros de Obras Militares –encargados de las obras y servicios–, que refunden a los Maestros Mayores y a los Maestros de Obras, y a los Celadores de Fortificación, a los que les corresponde la vigilancia en la ejecución y la conservación, así como la contabilidad.

Sus plantillas eran: dieciocho Maestros de Obras Militares (los dos de 1ª clase, uno en cada una de las Comandancias de La Habana y Santiago de Cuba) y catorce Celadores de Fortificación (tres en La Habana y dos en Santiago de Cuba).

⁷ Las unidades se distribuyen de la siguiente forma:

Para 1877:

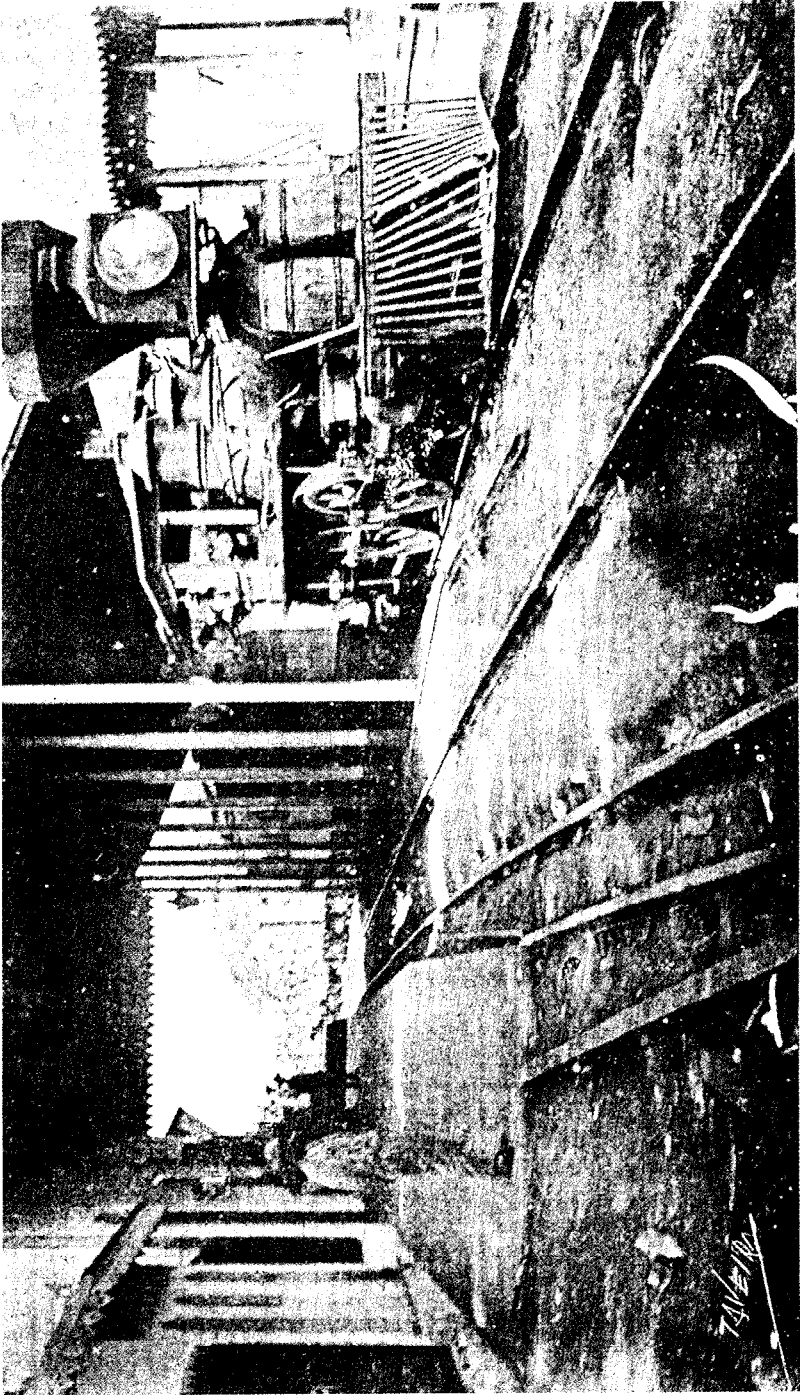
- Con la Comandancia General de Cuba, en la 1ª Brigada Guantánamo: la 3ª compañía de color.
- Con la Comandancia General de Holguín, en la 2ª Brigada Tunas: la 5ª compañía.
- Con la Comandancia General de Bayamo, en la 2ª Brigada Bayamo: la 1ª compañía.
- Con la Comandancia General del Centro, en la 2ª Brigada Caunao: la 3ª compañía.
- Con la Media Brigada de Ferrocarriles: la 7ª compañía y media de la 9ª compañía (telegrafistas).
- Con las fuerzas ocupadas en los trabajos: el resto (nueve compañías de ingenieros y obreros y media de telégrafos).

Para 1878:

- Con el segundo comandante: las 1ª, 2ª, 4ª, 6ª y 8ª compañías, en la trocha.
- Las 3ª, 7ª y compañías de telégrafos, en Puerto-Príncipe.
- La 5ª compañía en Victoria de las Tunas.
- El resto en La Habana.
- Las compañías agregadas de milicias de Cuba se encontraban: la 1ª compañía en Santiago, la 2ª en la trocha y la 3ª en Maravi-Abajo.
- Todas las compañías de obreros de color en la trocha.

Para 1882:

- Del 1º Batallón: la 1ª compañía en Santiago, la 2ª en Ciego de Ávila, la 3ª en Puerto-Príncipe y la 4ª en La Habana.
- Del 2º Batallón: la 1ª y 3ª compañías en la trocha y la 2ª y 4ª en La Habana.



ESTACION DE CARGO DE AVILA.

Por orden general de 10 de julio de 1884, las tropas de ingenieros quedan reducidas a un batallón con seis compañías. El 5 de diciembre el Capitán General eleva una propuesta al ministerio de la Guerra, en función de las instrucciones recibidas para alcanzar una mayor economía a expensas de reducir el Cuerpo de Ingenieros, que *presta un buen servicio*. En consecuencia, se ordena, el 7 de enero de 1885, continúe como Batallón Mixto de Ingenieros de Cuba, con dos compañías de zapadores, dos compañías de ferrocarriles y dos compañías de telégrafos. En 1886 el batallón seguía contando con cerca de mil hombres. En 1893 se aumenta a seis compañías, que al año siguiente vuelven a quedarse en cuatro (una compañía de telégrafos, otra de ferrocarriles y dos de zapadores), como consecuencia de una reducción general, poco meditada, y falta de previsión en todas las unidades del ejército, por lo que al siguiente se solicita y aprueba el aumento de las dos compañías desaparecidas (una de ferrocarriles y otra de telégrafos), que posteriormente sería ampliada con una segunda compañía de telegrafía óptica. Su labor en la construcción de las trochas se desarrollaba en tres campos diferentes, pero muy interrelacionados: la fortificación, que permitiría y aseguraría el establecimiento de los puntos de apoyo de las comunicaciones y de las líneas férreas, construyéndose numerosos acuartelamientos, torres y *blocaos*; el tendido, entretenimiento y explotación del ferrocarril, que permitiría el transporte de materiales y personas, y las comunicaciones telegráficas y ópticas, únicos medios para asegurar el enlace y, con ello, la operatividad de la maniobra, la eficacia de la fortificación y el transporte ferroviario. Los enlaces con telegrafía eléctrica y en especial óptica fueron fundamentales, siendo numerosísimos los enlaces realizados⁸.

Las procedentes de la Metrópoli

Mientras tanto, en la metrópoli, por real orden de 24 de junio de 1876 se ordena que el 4º Regimiento de Ingenieros, que dispone de dos compañías de telégrafos, prepare una de ellas con destino a Cuba, que sale el 20 de di-

En total: quince jefes, sesenta y tres oficiales (entre ellos veintisiete empleados subalternos que se encuentran distribuidos) y novecientos noventa y ocho de tropa.

⁸ Se remite la consulta a la obra *Historia Militar de las Transmisiones*, del general Carlos Laorden Ramos, ed. Novograph, Madrid, 1981, por su mucha y detallada referencia de los numerosísimos enlaces realizados, primeramente por el Batallón Mixto y posteriormente por el de Telégrafos. Unidades que forman la historia del Regimiento de Transmisiones (más conocido por el de El Pardo), a quien está dedicada la mencionada obra.

ciembre de 1895, formando parte de la 8ª expedición⁹, del puerto de Santander, a bordo del correo *Antonio López*, llegando a La Habana el 8 de enero del siguiente año.

Dentro de las unidades de refuerzo se encuentra el Batallón Expedicionario que organiza el 3º Regimiento de Zapadores-Minadores, de guarnición en Sevilla, los que serían llamados *peninsulares*. Este 1º batallón estaba compuesto de seis compañías, al mando del teniente coronel don Manuel Marsella y Armas¹⁰. Entre las máximas condecoraciones que le serían concedidas se encuentra la Cruz Laureada de San Fernando al soldado Juan Espinosa Tudela, por la acción de Potrero Congreso, el 9 de diciembre de 1895, e igualmente, con la misma recompensa, al primer teniente Ri-

⁹ El número de expediciones realizado entre 1895 y 1897 fue de doce, en los que se movieron hasta ciento cincuenta y dos vapores, y en los que se dieron las siguientes circunstancias:

- En las seis primeras se enviaron tropas regulares, normalmente unidades completas.
- Durante el final de la 6ª y principio de la 7ª se empiezan a enviar recluta voluntaria, prófugos, penados, desertores y corrigendos.

- Durante el final de la 7ª y en las dos siguientes, nuevamente tropas regulares.

- En la 10ª expedición se enviaron recluta voluntaria y algunos prófugos y penados.

- En las siguientes, con un número mayor de transportes, unidades sueltas para cubrir bajas.

El número de transportados fue de 182.864 hombres, distribuidos de la siguiente forma:

- Generales: 40.

- Jefes: 651.

- Oficiales: 6.107.

- Tropa: 176.066.

Solamente se envió a Ultramar personal perteneciente a Ingenieros para la campaña de Cuba, y lo fue en la siguiente cuantía:

- 6 compañías y Pl. M. de un Bon. 3º Regto. de Zap. Min.: 1.000 hombres.

- 4 compañías y Pl. M. de un Bon. 4º Regto. de Zap. Min.: 670 hombres.

- 4 compañías de Zap. a 160: 640 hombres.

- 2 compañías y Pl. M. de un Bon. de Ferrocarriles: 336 hombres.

- 2 compañías de Ferrocarriles: 324 hombres.

- 3 compañías de Telegrafía Óptica: 450 hombres.

- 1 compañía de Telegrafía Eléctrica: 150 hombres.

- 2 compañías del Tren de Puentes: 264 hombres.

Total: 3.834 hombres.

¹⁰ Su traslado se llevó a cabo en dos viajes, uno formando parte de la 6ª expedición, que embarcan en Cádiz, el 31 de julio de 1895, en el vapor correo *Ciudad de Cádiz*. Al siguiente mes, el día 23, sale del mismo puerto, en el vapor correo *Luzón*, otra expedición. De igual forma, el 20 de diciembre de 1895, formando parte de la 8ª expedición, zarpa del puerto de Santander, a bordo del correo *Antonio López*, una compañía telegráfica, formada en noviembre del mismo año, que llega a La Habana el 8 de enero del siguiente. El historial de este Batallón Expedicionario durante su campaña en Cuba no puede ser más meritorio: participa en numerosos combates, así como en la fortificación, realizando con la 6ª compañía, al mando del capitán Borra, trabajos para la defensa de Santiago, con obras de carácter de campaña y semipermanente, debido a la urgencia de los acontecimientos que se avecinan, en las baterías de Punta Gorda y el Morro. También fortifica La Habana, para lo que es reforzada con dos compañías más, con lo que alcanzarían un total de mil hombres, regresando a la Península en 1898.

cardo Álvarez Espejo y González de Castejón, por la acción de Ceja de Toro, el 4 de octubre de 1896.

El 4^o Regimiento de Zapadores-Minadores también destaca a Cuba un batallón expedicionario de seis compañías que, al llegar a la isla, es destinado a ocupar la línea militar de Mariel a Majana y realizar importantes obras en la trocha de Júcaro a Morón. Asimismo envía una compañía de telegrafía óptica en marzo, así como dos compañías de ferrocarriles que desembarcan el 24 de abril de 1896. Posteriormente, con otra expedición, enviaría cuatro compañías de zapadores-minadores para cubrir bajas, dos compañías de ferrocarriles y las dos compañías de telegrafía organizadas en julio, una óptica y otra eléctrica, que desembarcan en octubre¹¹.

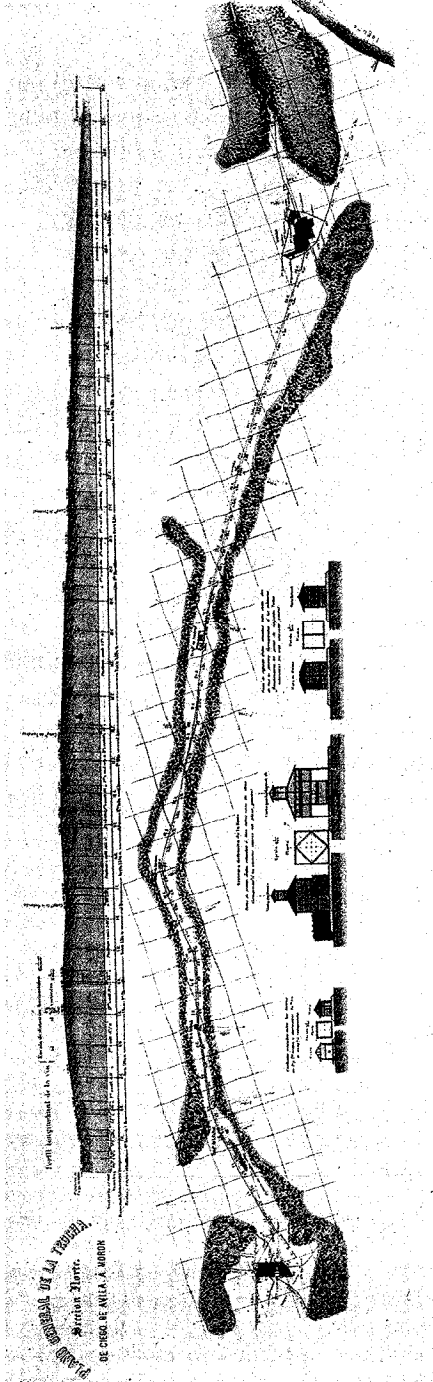
Igualmente, por real orden de 9 de noviembre del mismo año, se organiza una compañía expedicionaria de telegrafía óptica, que embarca a finales de mes en el vapor correo *Montevideo*. El 3 de enero de 1898 el Capitán General de Cuba solicita, para el empleo con los convoyes de arrastre en los ríos del departamento oriental, de ancho cauce, que no permite el uso de puentes provisionales, el envío de dos unidades del tren de puentes Birago. Asimismo se organiza, por real orden de 11 de enero de 1898, una compañía expedicionaria de ferrocarriles.

Se cifra en ochenta mil el número de soldados enviados por la metrópoli entre los años 1895-96, como refuerzo de las unidades de Cuba, cuya fuerza presente en 1894 era de diecinueve mil diez hombres. Concretamente entre mayo y agosto, el número de soldados llegados en las tres expediciones fue de once mil setecientos setenta, por lo que la guarnición de la isla al finalizar el año se puede calcular en ciento ochenta y seis mil. Al año siguiente continuarían enviándose otras expediciones, realizándose el apoyo de las unidades de ingenieros con las procedentes de las 6^a, 8^a, 9^a y 10^a expediciones.

El Plan de Operaciones

En esencia debería contemplar, en su forma más sencilla, unas líneas, algo más que cordones de vigilancia, que, apoyadas en algunos fuertes, per-

¹¹ Forma parte de la 9^a expedición, que embarca en el vapor correo *Montevideo*, en el puerto de Barcelona, el 5 de mayo de 1896, y cinco días más tarde el resto del batallón y una compañía de telegrafía óptica, así como dos compañías de ferrocarriles. Formando parte de la 11^a expedición, embarcaría un nuevo contingente para Cuba, en el puerto de Santander, el día 12 de septiembre de 1896, en el vapor extraordinario *Don Álvaro de Bazán*. Esta expedición, constituida por cuatro compañías de zapadores-minadores para cubrir bajas, está compuesta por dos compañías de ferrocarriles y las dos compañías de telegrafía organizadas en julio, una óptica y otra eléctrica.



mitieran la impermeabilización de ciertas zonas, como serían las del Occidente, más ricas y libres de la insurrección. Deberían ser complementadas por acciones reducidas, de no muy largo recorrido, desde fortines convenientemente distribuidos, que actuarían como bases de partida. Estas líneas de bloqueo se destinarían a interceptar el paso de recursos y elementos. Dado que la defensa se orientaría contra un enemigo interno, formado por grupos de poca entidad que jamás se reuniría en grandes masas, sino en casos excepcionales, sus objetivos se limitarían a ataques contra poblados pequeños y a sabotajes al ferrocarril. Su manera de combatir no buscaba la ocupación del terreno, sino el crear la inquietud y la alarma con golpes de mano para, a continuación, disgregarse en pequeños grupos que pudieran vivir sobre el país y marchar sin impedimenta. Por lo tanto, no debería afectar a las principales poblaciones de la costa, mucho más protegidas, sin que fuera necesaria la utilización sistemática de sus antiguas fortificaciones permanentes. Este Plan, exclusivo para la guerra contra la insurrección, sería ampliado con el que se confeccionó para la guerra hispano-norteamericana (1898).

Consistía en dividir el teatro de operaciones en sectores y situar en cada uno de ellos un *centro militar*, constituido por un fuerte, con otras instalaciones para alojamiento, enfermería, depósitos, etc. que, con una guarnición muy conocedora de la zona del terreno asignada pudiera, con prontitud y de forma desahogada, vigilar, informar y, en su caso, combatir contra un enemigo que, al encontrarse alejado de sus bases de partida, forzosamente se debería encontrar en inferioridad. Al amparo de estos centros, cuyo número llegó a ser excesivo, se concentró el campesinado, dando lugar a la formación de verdaderos poblados. Este plan fue utilizado por primera vez, con gran éxito, durante los años 1870 al 1873, y mantenido posteriormente durante mucho tiempo. Asimismo, formaba parte del Plan la construcción de una o de varias *líneas militares* que, de la forma más continua posible y de norte a sur, obstaculizaran el paso de las partidas insurrectas a determinadas zonas, con lo que quedaría reducido el teatro de la guerra. Esta actitud, que no se debe interpretar como de exclusiva defensa, sino temporal y localizada, de bloqueo a las penetraciones del enemigo, como una forma más de combate, permitiría con el tiempo un considerable ahorro de personal, y el poder pasar a la ofensiva en el lugar y momento oportunos, en principio una vez que se hubiesen pacificado el Camagüey y Las Villas.

Con este ahorro de fuerzas se pudo disponer, en 1869, de ocho a diez mil hombres que, unidos a los existentes en la zona, permitió asegurar las poblaciones de Tuna, Bayamo, Jiguani, Manzanillo y Santiago de Cuba, del departamento Oriental. Plazas que no estaban amenazadas con su ocupación, pero sí de la agresión de las fuerzas insurrectas, que mantenían su principio

táctico de no aferrarse al terreno como conquista, sino buscar la destrucción del enemigo. Los propósitos que se buscaban con esta guerra eran dos: uno, el de la pacificación —lo más rápido—, creando el menor trauma posible, pero con una acción decidida e intensa, y, el otro, el de la colonización ordenada, mucho más lento y meditado. Por ello, y para la primera opción, se concibió un plan que respondía a un sistema de trochas y centros, en el que el concepto de líneas militares se habría de complementar, en previsión de futuras guerras, con el establecimiento de unas colonias militares, próximas a estas líneas, formadas con personal licenciado o reservistas que, convenientemente organizadas, pudieran pasar a combatir con prontitud¹². Estos establecimientos, una vez terminada la guerra, habrían de servir de base para desarrollar el segundo de los propósitos, la gran colonización de una Cuba que estaba esperando su factible y merecido desarrollo.

El 28 de enero de 1896 sale de España el general Weyler y toma el mando, reorganizando la fuerza de Ultramar, una guarnición que llega a alcanzar los doscientos mil hombres. Lleva proyectado su Plan de Operaciones, en el que incluye la concentración de la población situándola en zonas militares y ciudades fortificadas, dividiendo Cuba para las operaciones en distritos. Aunque no llegó a darse la orden de concentración general, de hecho se abandonaron muchas haciendas azucareras. Su plan es aislar a Maceo en Pinar del Río, pertrechando y fortificando de una forma eficiente la línea Júcaro-Morón de la guerra anterior, que se encontraba abandonada. Para cubrir estos cometidos se organizaron las tropas de ingenieros en las especialidades necesarias que, en múltiples ocasiones, deberían actuar como infantería.

LAS TROCHAS MILITARES

Estos caminos o atajos, más o menos anchos, desbrozados en la maleza del terreno, eran las únicas vías de comunicación importantes entre los diferentes poblados de Cuba. Existía por entonces un camino central que unía, en su parte más estrecha, las poblaciones situadas a uno y otro lado de la costa, por lo que, teniendo en cuenta que el enemigo era interior, se decidió construir sobre ella una primera gran línea de bloqueo que dividiera la isla. Más tarde, y en función de los planes de operaciones, se construirían

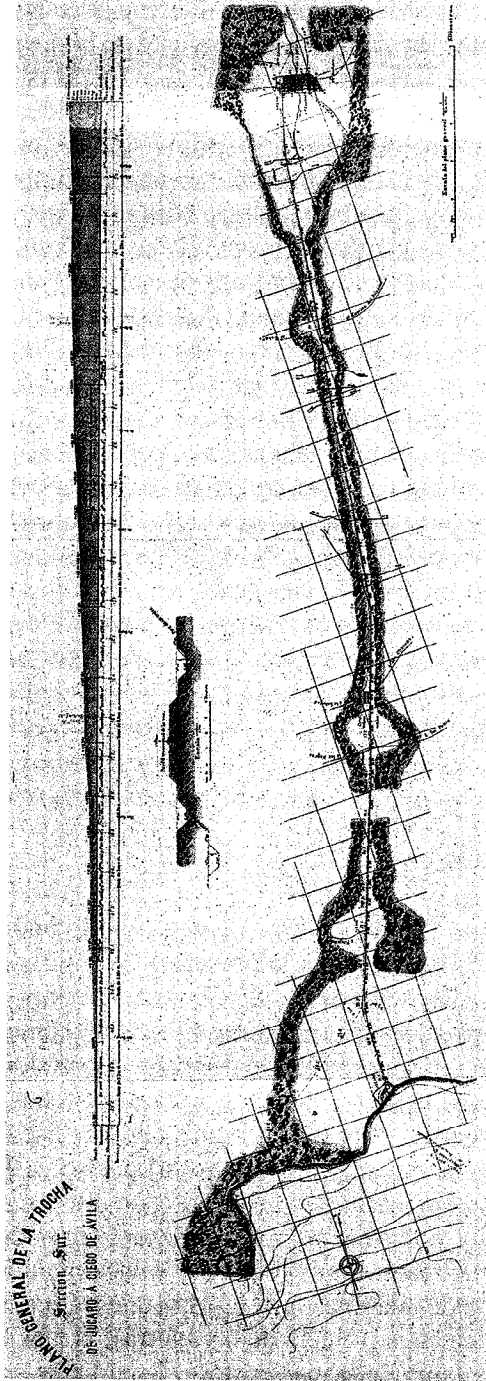
¹² Ya por real decreto de 27 de octubre de 1877 se habían concedido terrenos baldíos para los licenciados, sin que diera resultado, por lo que se pensó en hacer un nuevo estudio, para lo cual se nombró una Comisión de Colonias Militares, por real decreto de 21 de octubre de 1881, que emitió su informe y disposiciones generales el 18 de junio de 1883.

más en otras zonas. Conviene, por tanto, diferenciar en las trochas militares aquellos caminos que facilitaban el movimiento de las tropas y la marcha de los convoyes, de aquellas otras que constituyen líneas de detención o vigilancia y que disponen de un cierto grado de fortificación.

Para su construcción era necesario, primeramente, crear la plataforma donde asentar la fortificación, utilizando un terreno despejado, con un trazado no muy amplio, y situado en el lugar idóneo. Como queda dicho, ninguno con estas condiciones podría proporcionar más ventajas que la trocha de Júcaro a Morón, que ya se encontraba despejada de maleza, y ser el sitio de paso obligado para aquel que quisiese trasladarse del Oriente al Occidente. Para perfeccionarla sólo sería necesario habilitar nuevas salidas a las vías o caminos existentes, rectificar algunos trazados, así como despejar de maleza y arbolado ambos flancos de la trocha. Trabajo que, por el momento, no parecía ser muy laborioso y, por lo tanto, de rápida ejecución. Con posterioridad se deberían construir los fuertes, que habrían de estar convenientemente comunicados, para lo que abrirían caminos y levantarían torres ópticas detrás de las barreras intermedias de detención. Esta defensa fija se combinaría con la acción móvil de vanguardias y retaguardias, completándose más tarde con el telégrafo eléctrico y el tendido del ferrocarril o *tranvía*, que aseguraría con los *coches-fuertes* la rapidez y la seguridad en la comunicación, así como la movilidad en la defensa y en la vigilancia, permitiendo, asimismo, la acumulación de las fuerzas para el ataque.

La Trocha Júcaro-Morón

Durante los años 1869 y 1870 la insurrección no pudo consolidarse en la región de Las Villas, debido a la presencia de columnas enviadas en su persecución desde las poblaciones de Ciego de Ávila y de Morón, donde habían sido reforzadas las guarniciones. Con ello, al tener que retirarse, se concentraron y organizaron en el departamento Central, manteniendo para un futuro inmediato la peligrosidad de nuevas incursiones. Esto reafirmó la idea de establecer una línea militar que, apoyándose en dichos puntos, permitiera su comunicación, así como con el puerto de Júcaro, por donde entraban los abastecimientos de las tropas. Con ello nacería un diseño estratégico, táctico y poliorcético más avanzado, formado por fuertes que dispusiesen de una buena comunicación y enlace, para lo que sería necesaria la instalación de una línea férrea y otra telegráfica. Fue la primera de las trochas, la única en la primera de las guerras, la más famosa, la de mayor importancia y también la más costosa. Igualmente se la denominó del



Oeste, así como *antigua* una vez que se construyeran las restantes. Tenía por objeto la defensa de Las Villas y las comarcas de Occidente, a lo largo de unas diecisiete leguas cubanas —sesenta y dos kilómetros—, que impedía el paso de los insurgentes localizados concretamente en Camagüey y, en general, en el departamento de Oriente, quedando aislada la defensa del resto de las poblaciones de este departamento y desligado de la trocha. Venía a hacer realidad una idea con la que poder perfeccionar el plan militar previsto, confirmada por escrito el 28 de septiembre de 1871, pero que ya a finales de 1869 el ministerio de la Guerra había autorizado no solamente para la organización de las trochas, sino también para la creación de *líneas vivas* o acordonamientos.

Como queda dicho, se encontraba en el centro de la isla, en su parte más estrecha y totalmente llana, y se disponía a partir de las serrezuelas de Camagüey y los montes de Las Villas hasta las llanuras de la costa. Unía, por tanto, el puerto de Júcaro, por el sur, y a Morón, por el norte, junto a la albufera de La Leche. Su facilidad de construcción fue más aparente que verdadera, por las dificultades encontradas para el desbroce del bosque y la manigua, aún más acusadas por lo insalubre de la zona, por lo que fueron muchos los muertos debido a la inclemencia del clima y a las enfermedades endémicas del trópico, además de por el esfuerzo en el servicio, pues de día se trabajaba en el tajo y por la noche tenían a su cargo la vigilancia. En el acondicionamiento de la fortificación trabajaron, en su principio, todas las fuerzas combatientes, además de los ingenieros militares (tanto zapadores como telegrafistas), a quienes se les encargaría y responsabilizaría posteriormente de dicho cometido, así como bomberos, obreros de la milicia de color y presidiarios. Se construyó de prisa, incompleta, sin proyecto uniforme y definitivo e inicialmente muy mal, lo que obligó a ser mejorada casi de continuo.

La perfectibilidad de la obra

Esta característica de los trabajos efectuados por los ingenieros, al disponer que las obras puedan continuarse perfeccionando sucesivamente, quedó muy acusada a lo largo de los casi treinta años que duró la construcción de la trocha, reflejada, según las épocas, en el aumento progresivo de su grado de fortaleza. Las primeras obras corresponden a 1869, después del alzamiento de Las Villas, intensificadas al año siguiente y consistentes en la tala de una zona de un ancho de doscientos a cuatrocientos metros, donde debería montarse la organización defensiva. Estaba constituida por una serie de

fuertes de madera aprovechando que había bosques inmediatos, sin modelo unificado, situados cada mil ochocientos metros, que, en principio, no eran más que bohíos y que, por supuesto, no contaban con artillería. Eran más o menos grandes y estaban rodeados de una trinchera o foso, enlazados a su vez por unos pequeños fortines, con una guarnición de ocho o diez hombres, que en la época de lluvias se inundaban. Entre estos puestos militares y los fuertes se colocó una ligera e incompleta estacada del lado de Puerto-Príncipe, construida con pedazos de palma o de madera mala, muchas veces caída y que fácilmente se pudría, sin conseguir impedir el paso del enemigo.

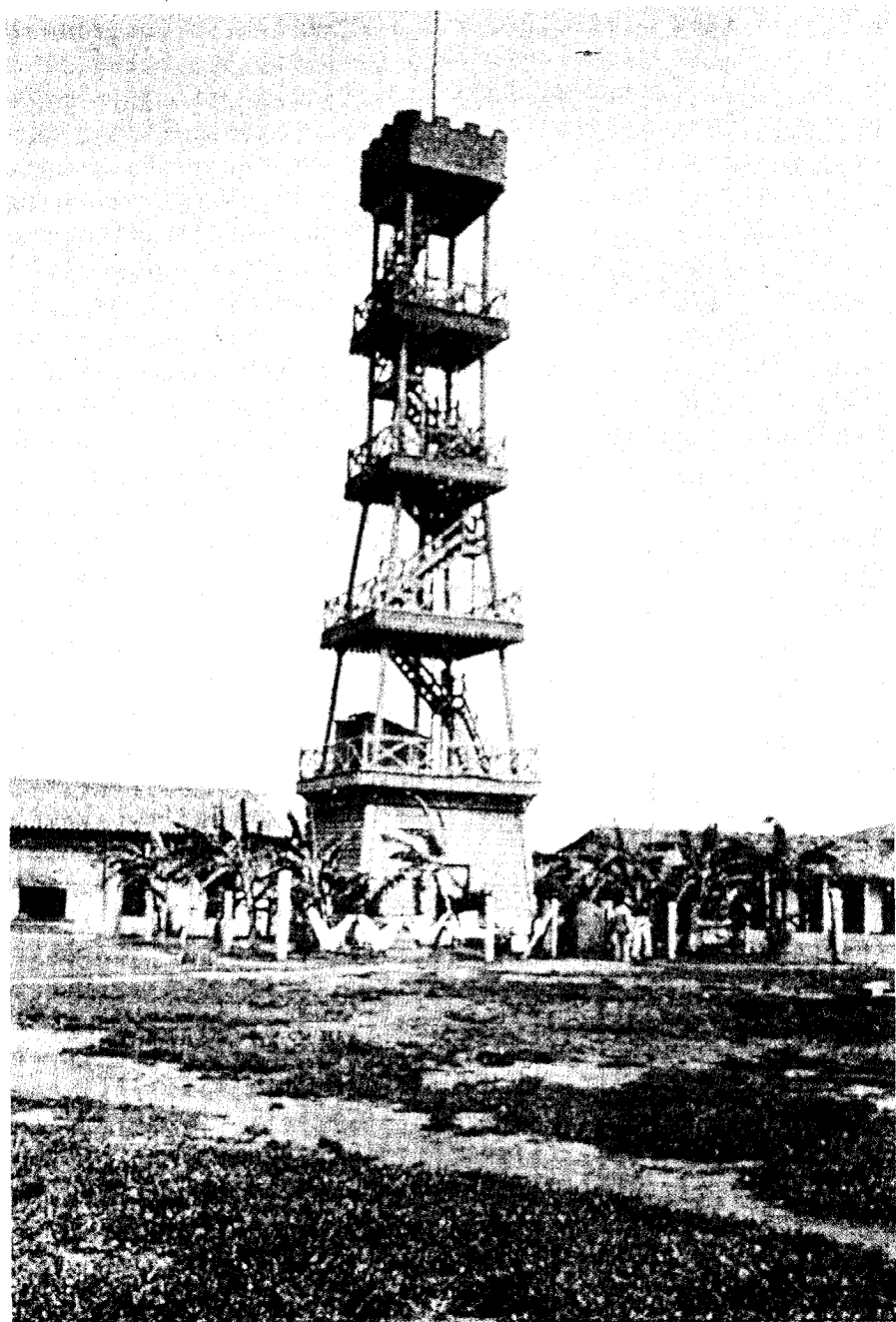
La falta de control y dirección de la obra, una ejecución desacertada, con personal no cualificado, que le llegaba a dar un carácter particular sin contar con el resto de las obras de la línea, que llegaba incluso a improvisar su ubicación y orientación, forzosamente debería entrañar un mal resultado. Por ello habría que denominarla como una fortificación de campaña, ni tan siquiera semipermanente, muy discontinua y ligera, a la que su clasificación respondería, en su caso, más por la temporalidad de la obra que por el grado de su fortaleza. De hecho, más que detener lo único que podía hacer era dificultar su paso, estableciendo una vigilancia en la que, a la dificultad que supondría la de un terreno tan cubierto, especialmente por la noche, pese a los escuchas, habría que añadir la falta de personal suficiente. Para mayor inconveniente, las posibilidades de movimiento se verían complicadas por una pobre red de comunicaciones, en la que los caminos, algunos mal llamados *reales*, faltos de firme y de obras de fábrica, al no encontrarse suficientemente consolidados, estaban sujetos a inundaciones por las frecuentes lluvias. Respecto a la otra vía de comunicación, el tan necesario ferrocarril, éste no se terminaría hasta dos años después de concluida la guerra.

Para 1871 contaba con diecisiete fuertes, distanciados en una legua, colocándose posteriormente y retrasados otros dieciséis en los intervalos. A retaguardia de esta doble línea se establecieron cuatro potentes destacamentos, con infantería y caballería, situados en Chambas, Marroquín, Lázaro López y el Arroyo de los Negros, estando unos y otros enlazados por telégrafo. En las partes más cubiertas de bosque se levantaron garitones de madera con una altura de seis o siete metros sobre el suelo y en algunos trayectos despejados se pusieron estacadas y fosos. Con ello las dos terceras partes de la isla quedarían protegidas gracias a la guarnición de la trocha y de la zona de Las Villas, que en tiempos del general Cevallos era de dieciséis mil hombres. En 1874 el capitán general Concha, marqués de La Habana, realiza una inspección a la trocha, a la que encuentra en condiciones lamentables, lo que le inclina a considerar su posible abandono y dedicarse a impulsar la trocha del este. No obstante, pronto cambia de

opinión y asigna la orden de su reforma al brigadier Acosta¹³, que fortifica Ciego de Ávila y Morón favoreciendo, igualmente, el enlace entre los fuertes. Utilizó para dichos trabajos de fortificación: tres compañías de ingenieros, tres de bomberos, tres de milicias de color agregadas a ingenieros y cuatrocientos presidiarios. Asimismo se rectificaron los caminos, haciéndolos más traficables, y se decide que el ferrocarril que se construía a retaguardia de la trocha se alargue hasta Morón. Conocida ya la organización y cómo debía estar construida la línea militar y su vanguardia, se hacía necesario fijar su guarnición como elemento indispensable para activar dicho obstáculo. Y así, a primeros de 1874, en que ya se contaba con una gran sección de ferrocarril y otra aún mayor de línea telegráfica, ésta compuesta por quince mil hombres pertenecientes a la Tercera División, aunque a finales del año y primeros del siguiente quedara tan mermada que se llegó a la conveniencia de suprimir el servicio de vigilancia. Esta decisión cambiaría el favorable resultado que había conseguido durante los años 71, 72, 73 y parte del 74: impedir que fuera atravesada por los insurrectos, facilitando el paso de Máximo Gómez y, como consecuencia, la invasión de Las Villas.

El coronel de Ingenieros Miguel Goicoechea, jefe de la trocha, trató de mejorarla en 1875, alambrándola en algunos tramos con tendido de cuatro órdenes. Participaron en la reconstrucción los coroneles Armiñán y Domínguez, aunque más tarde su trabajo sería baldío al ser abandonados y destruidos los fuertes por el brigadier Ampudia, en cumplimiento de las órdenes del conde de Valmaseda. Nuevamente el capitán general Concha considera la conveniencia de abandonar la trocha del oeste, y esta vez también la del este, pese al criterio del general Figueroa. Esta decisión entrañaría la destrucción de dieciséis torres telegráficas, dieciséis fortines del campo atrincherado de La Embarrada, del puente de Jiquí y de dieciséis kilómetros de ferrocarril. Además los fuertes de Guaimarao y de Cascorro tendrían que ser abandonados a su suerte y, al perder su línea de aprovisionamiento, deberían abastecerse para tres meses. Afortunadamente, tal vez porque influyese la proximidad de su relevo, esta determinación no llegó a llevarse a efecto. No obstante, la guarnición de la trocha se redujo sensiblemente, por lo que esta línea defensiva perdería importancia, aunque muchas veces con su efecto moral había conseguido, por el momento, desanimar las intenciones de paso de los insurrectos.

¹³ El brigadier Acosta, en su libro *Compendio histórico del Pasado y Presente de Cuba*, al referirse a la actuación de los ingenieros en Cuba, manifiesta que *la fuerza del Cuerpo de Ingenieros convendría se aumentase y dedicase exclusivamente a los trabajos de las líneas, construcción de hospitales y fortificación permanente de campaña*.



TORRE HELIOGRÁFICA DE CIEGO DE AVILA

El año 1876 se amplió la línea telegráfica que hasta entonces había sido la propia paralela al ferrocarril, y el número de fortines entre Morón y Júcaro, que llegó a ser de veintinueve. Asimismo se continuó el perfeccionamiento de la línea defensiva, llegando a ser de treinta y tres el número de pequeños fuertes, distribuidos cada mil quinientos o mil ochocientos metros, en comunicación telegráfica, situados a lo ancho de una zona estratégica de unos quinientos metros de ancho. También se aumenta y mejora la línea defensiva mediante el empleo de materiales fuertes ubicando, al norte de la trocha, entre Ciego de Ávila y Morón, en una longitud de treinta y cuatro kilómetros, hasta treinta y seis torres de primer orden, separadas mil metros, y a retaguardia, en los intervalos, otras de segundo orden, con lo que formaban una segunda línea. A vanguardia y retaguardia del conjunto se construirían garitones distanciados unos cuarenta metros. Al sur, entre Júcaro y Ciego de Ávila, en una distancia de veintiséis kilómetros, se colocaron de igual forma veintisiete torres de primer orden y veintiséis de segundo. La guarnición era de unos cinco mil hombres, encontrándose destacados unos cien en cada fuerte. Igualmente se mejoró el necesario cruce de fuegos, muchas veces no factible a causa de la maleza y el bosque, con lo que se pudo potenciar el apoyo a las guerrillas montadas desplegadas a vanguardia, así como a las de retaguardia de esta doble línea, en la que se podrían concentrar cómodamente hasta seis columnas volantes para atender cualquier maniobra.

A partir de 1877 se mejoró notablemente la trocha, alcanzando un grado de mayor permanencia, pues se instalaron sobre el camino de Camagüey a Las Villas, en sus puntos claves, tres grandes campamentos (Domínguez, La Redonda y Piedras), para otras tantas columnas de ochocientos a mil doscientos hombres con misión, al igual que las guarniciones de Júcaro, Ciego de Ávila (punto central del despliegue) y Morón, de acudir prontamente ante la presencia del enemigo que intentase forzar la línea. No formaban una línea fija, y para que la vigilancia no cesase un momento, entre las posiciones existían partidas y rondines volantes que recorrían los intervalos, confrontándose con el enemigo que intentase cruzar procedente de Camagüey, con lo que mantenían de esta forma una trocha activa que permitiría, caso de no poder rechazarlo, dar aviso por el camino más pronto a la fuerza de la trocha, quien, a su vez, enlazaría telegráficamente con los núcleos o columnas concentrados en Morón, Piedras, La Redonda, Ciego, Domínguez y Júcaro. Más a vanguardia, y también no sujetas al terreno, se ubicaban puestos avanzados de caballería en trece secciones, de treinta o cuarenta hombres, en zonas próximas a cruces o salidas de caminos, a unos diez kilómetros a Oriente de la línea, lo que dio en llamarse la *trocha camagüeyana*, que se relevaban frecuentemente, sin que acamparan dos no-

ches en el mismo sitio, enlazándose para cualquier novedad con las laterales y la retaguardia. Para 1878 la trocha llegó a contar con una guarnición de veinte mil hombres, que, veinte años más tarde, llegaría a ser de más de veinticinco mil soldados. Durante la segunda de las guerras se encontró casi desguarnecida, quedando de hecho cerrada definitivamente hasta Morón en 1897.

Al objeto de mejorar la defensa, se presentó un proyecto, redactado por el capitán de Ingenieros Pastor el 24 de octubre de 1894, para dotar a la vía militar de la trocha de fácil comunicación con la costa, único medio de que ésta pudiera alcanzar sus fines estratégicos. Más tarde, el 11 de abril de 1896, encontrándose de capitán general Weyler y de comandante militar de la trocha Federico Alonso Gasco y Lavedana, el comandante de Ingenieros José Gago¹⁴, antiguo ayudante del general Weyler, que había demostrado su valía en Filipinas, presentó un *Estudio de un Proyecto de reconstrucción de la Trocha, Base para la organización de las obras*¹⁵, que fue aprobado en el mes de marzo y al que se dio como plazo de terminación hasta febrero del siguiente año, puesto que pronto se irían a emprender las operaciones hacia Las Villas.

A la llegada del general Weyler no existían vestigios de la trocha antigua; solamente unos pocos restos de cimentación de edificios a lo largo de la vía férrea. Igualmente habían sido destruidos los campamentos de materiales ligeros de Domínguez, Colonias, Redonda, Sánchez, Piedra y Jicoitea. Su plan abarcaba dos tipos de obras: las permanentes, que deberían subsistir durante la paz, y las pasajeras, solamente para ser utilizadas durante la guerra. Entre las primeras se encontraban las torres, separadas un kilómetro, con guarnición prevista de paz o de guerra; cada diez se construyó un

¹⁴ Durante la campaña del general Weyler en Filipinas, se encargó de la construcción de la trocha de Tukuran, entre el fuerte del mismo nombre y la bahía Panguill. Tenía una longitud de veintiocho kilómetros y fue finalizada en marzo de 1890.

¹⁵ Éstas eran las siguientes:

- La construcción de fortines permanentes de mampostería ordinaria e hidráulica, con cubierta de hierro galvanizado para veinte o veinticinco hombres, esparcidos cada kilómetro, sobre la vía férrea.

- La dotación de luz a dichos fortines, mediante proyectores (mecheros de gas acetileno con refractores) u otro medio, para obtener la iluminación del terreno anterior hasta la distancia mínima de quinientos metros.

- El cierre del espacio intermedio mediante torpedos terrestres, auxiliados de estacadas, talas, alambradas y demás medios que marquen el terreno y demás circunstancias.

El sistema de torpedos terrestres a adoptar sería el modelo Pfund Schmid, constructor de Zurich (Suiza), al que se le introducirían algunas reformas estudiadas en cuanto al cuerpo y la espoleta del artefacto, estimándose que el número necesario sería de unas cuatro mil, por lo que harían falta unos doscientos kilogramos de algodón pólvora. Asimismo habría que contar con material para los proyectores, como mecheros, reflectores, etc.

cuartel cabecera de compañía para la atención de las diez torres más próximas y, con el mismo criterio, se levantaron dos edificios cabecera de batallón. Para la designación de las torres se sustituyó la clásica del nombre de un santo o la toponímica, por el número del kilómetro en que se habrían de emplazar, desde la torre uno hasta la torre sesenta y ocho. Asimismo, variaba la disposición de las destacadas a ambos lados del camino que, partiendo de los fortines, se irían separando para encontrarse a la mitad de la distancia de uno a otro formando ángulo, lo que facilitaría la defensa. Dado que se preveía el establecimiento general de aparatos telefónicos en cada torre, para enlazar con sus campamentos y los inmediatos, sería necesario disponer de cien servicios completos de equipos de telefonía y de noventa kilómetros de hilo conductor. También, al no cruzar la trocha ninguna vía de agua ni existir manantiales, se tuvo que resolver tan importante problema con la construcción de pozos tubulares, uno por campamento, con una profundidad de veinte a treinta metros. Con todas estas mejoras se pretendía dar un grado de permanencia a la fortificación para, si no imposibilitar con carácter absoluto el paso de las partidas enemigas, por lo menos llevar a sus mayores límites las dificultades materiales. Para adquirir todo este numeroso y caro material habría que luchar primero en los despachos de Madrid para conseguir la autorización de un presupuesto adicional, convenciendo al Gobierno, y luego contra las barreras burocráticas de la Administración¹⁶. Un fiel reflejo de estas dificultades, a las que hay que sumar la mucha descoordinación existente, producto también de la distancia, fue la decisión, en el último momento, del día 5 de septiembre, del general Weyler desde Cuba. Había optado por suspender una petición que se consideró de gran importancia, como fue la adquisición de torpedos para la trocha¹⁷. Además, propuso que se hiciese un nuevo estudio del tipo de su iluminación para que fuera eléctrico¹⁸.

¹⁶ Para realizar la compra se designó al capitán de Ingenieros Miguel Gómez Tortosa, que, en comisión, se trasladó a la metrópoli y al extranjero (Francia y Suiza) con el encargo de conseguir las adquisiciones antes de finales de agosto o primeros de septiembre. En consecuencia, por real decreto de 17 de junio de 1896, se aprueba la compra de los proyectores, convenida con la casa F. Barbier & Cía., especializada en faros y aparatos de proyección. El pedido fue de setenta proyectores de luz de lámpara oxhídrica, con sus correspondientes accesorios, y de cien teléfono, junto con noventa mil metros de hilo de bronce silicioso. Fueron embarcados el 4 de septiembre en el vapor español *Vivina*, en el puerto de Liverpool.

¹⁷ Se acordó utilizar uno que fuese reglamentario, eligiéndose el modelo de los ingenieros suizos Pfund y Schmid, sin que finalmente fuese utilizado como defensa accesoria en las obras de fortificación de la trocha.

¹⁸ Así se hace, comprobándose que para éste el cambio supondría un encarecimiento de ocho veces más y una pérdida del triple de tiempo en su ejecución, por lo que se adopta el sistema previsto.

En consecuencia, la fortificación utilizada en la guerra de 1895-98 fue prácticamente de nueva planta, iniciada por el comandante Gago en el mes de abril con una compañía y media de ferrocarriles, hasta el mes de agosto, en que recibió el fuerte refuerzo de las unidades de ingenieros venidas de la Península –en principio trescientos treinta y tres hombres–, así como de otras de infantería, para el despeje de la zona. Estaba formada a lo largo de toda la trocha por sesenta y ocho torres¹⁹, setenta y cinco block-hauses o blocaos en los puntos entre medio de las torres, y entre cada una de ellas y el block-haus se colocaron tres abrigos para escuchas, con un total de cuatrocientas garitas con aspilleras. Las torres eran hermosos y sólidos baluartes, todas iguales menos las situadas al norte y al sur ya que, al ubicarse en zonas pantanosas, necesitaron una cimentación diferente. Y así, al norte, próxima a la laguna de La Leche, se construye la estación o paradero de San Fernando, en honor al patrón del Cuerpo, levantada sobre fango. Eran de mampostería, de planta cuadrada de cinco metros de lado, con dos pisos. El piso bajo disponía de cuatro aspilleras en cada cara que permitía la defensa en todas las direcciones, mientras en el segundo había cinco matacanes en cada cara; en él se instalaban el depósito de oxígeno para la iluminación y el aparato telefónico. La única entrada se hacía a través de una escalera que daba a la segunda planta y que se replegaba como la de los barcos. En su centro se elevaba, con una altura de catorce metros, una armadura de madera forrada con carriles, constituyendo una especie de garita observatorio, donde estaba instalado el sistema de iluminación, que proporcionaba una luz blanca tan intensa que, según las especificaciones, permitía la lectura sin dificultad a quinientos metros del foco. El portillo de la alambrada se encontraba frente a ella, por lo que se podía fácilmente batir por el fuego.

Los block-haus eran de madera y con un solo piso de planta cuadrada, protegido con un parapeto de grava y una puerta forrada de plancha de acero, siendo la cubierta de hierro galvanizado. De los setenta y cinco

¹⁹ En la construcción de las torres se utilizó el sistema moderno de los encofrados, al tener que repetir un mismo trabajo de mampostería un gran número de veces, así como el de la especialización de los equipos de trabajo, con lo que se consiguió, además de velocidad en la construcción de las torres –una por día–, un gran ahorro de jornales, teniendo en cuenta, tal como comentaba el autor de la obra, que *el jornal de un obrero ordinario en la Trocha es de dos pesos y medios, y si es de punta hasta cuatro pesos, es decir, la paga de un coronel en España* (José Gago: *Memorial de Ingenieros*, año 1898). En el piso bajo de la torre se encontraba una tinaja para el agua, que se llenaba desde fuera con un sifón, así como un excusado inodoro, para que ningún individuo de la guarnición tuviera que salir de noche de la torre. Durante su construcción, para dar seguridad a la tropa que debería realizar la obra, le acompañaba una compañía de infantería, para la que rápidamente se acondicionaba una caseta transportable con cubierta de hierro galvanizado, mientras debiera dar la protección.

construidos solamente se armaron sesenta y dos, quedando los del tramo de Morón a La Laguna en sustitución de las torres. Los abrigos para los escuchas tenían una superficie de cuatro y medio metros cuadrados, con cubierta de plancha de hierro galvanizado y defendida por un parapeto, dispuestos en dos líneas, de tal modo que los de la segunda cubrieran los intervalos de los de la primera. Protegiendo los intervalos, en el centro, como queda dicho, se hallaban los block-hauses y, repartidas, seis garitas o puestos de escucha, formando todo este conjunto la segunda línea²⁰. A vanguardia se dispuso de una alambrada general, con piquetes de madera, a dos metros de distancia, al tresbolillo, y alambre espinoso dispuesto en cuatro órdenes, con faldón, y los hilos tendidos sin tensarlos, cubriendo un ancho de seis metros, aprovechando durante el avance de su construcción para la colocación de los postes telefónicos. A retaguardia se edificaron hasta siete cuarteles defensivos para cabecera de compañía y dos para batallón, con dos pisos, de tal modo que el parapeto pudiese presentar una línea continua de fuegos, contando, además, en las proximidades de las explanadas, con una obra de planta circular muy característica, como era el tambor defensivo.

El ferrocarril²¹, paralelo a esta línea, discurría a unos ochenta metros detrás de la segunda, habiéndose chapeado la manigua en unos ciento cincuenta metros a cada lado. Asimismo se procedió a la construcción de los edificios para la fábrica de oxígeno y demás elementos para el funcionamiento del alumbrado. Igualmente se aumentó el número de estaciones heliográficas con las de Morón e isla de Furiguanó, hasta completar la red, por lo que el enlace quedaba asegurado y doblado por telégrafo óptico y eléctrico en las líneas del camino y del ferrocarril. El personal de ingenieros que intervino en la reconstrucción de la trocha fue de mil doscientos soldados que, dependientes de la Comandancia General de la Trocha, estaban repartidos entre las fuerzas correspondientes en las líneas de la trocha y la vanguardia, así como en los trabajos de aquélla, entre los que se contaban nueve compañías de ingenieros y obreros, media de telegrafía, dos compañías de transportes, un batallón de libertos y un número variable de confinados.

²⁰ De hecho no acababa la trocha por el norte en el mar, pues una vez ocupada la isla de Turiguano, el teniente coronel de Ingenieros Urzáiz terminó, el 24 de abril de 1897, tres fuertes que la completarían. Posteriormente, para cubrir el hueco del mar se colocaron lanchas con alambradas, con lo que quedaría la línea en forma continua de norte a sur, como complemento de la trocha Júcaro-Morón.

²¹ Algunas de sus especificaciones eran: ancho de 1,45 m., trazado de 68 km., con una pendiente máxima del 7%, radios mínimos de 350 m., carriles de acero de, al menos, 29 kg./m. litro, y tendido sobre mil ciento sesenta y siete traviesas de madera dura por kilómetro.

La vulnerabilidad de la fortificación

El empleo de la línea defensiva ha existido siempre, desde la muralla de los romanos para defenderse de los escoceses, hasta las líneas Maginot y del Atlántico, pasando por la muralla china. Todas han sido muy importantes y han cumplido su misión, pero ninguna consiguió un bloqueo perfecto, pues todas fueron franqueadas en alguna forma. Esta línea defensiva no sería una excepción, y menos en sus primeras épocas, en las que a la debilidad de la obra habría que sumar la poca experiencia de las tropas que la guarnecían. La difícil inviolabilidad de la línea defensiva, pese al poco éxito de los intentos del cabecilla Agramonte, quedaría más tarde demostrada en numerosas ocasiones, ante un enemigo decidido y audaz, que indudablemente contaría con el apoyo y la información de sus oficiales de Ingenieros, y así:

– Aunque a principios de 1874 las fuerzas insurrectas tenían previsto forzar el paso en fuerza de la trocha de Júcaro a Morón, para la invasión de Las Villas y más tarde de la parte occidental de la isla, ésta sólo lo fue con carácter limitado. Así, a primeros de mayo de 1874, aprovechando la debilidad de la línea y del cordón de fuertes y avanzadas, fue atravesado por varias partidas, entre ellas la del caudillo cubano Pancho Jiménez, al que acompañaban de setenta a cien hombres, que se infiltraron por varios puntos, como Las Vegas, Dulcenombre, Pendengoras y Derramaderos, en pequeños grupos, con intención de atacar después el poblado de Marroquín, aunque con posterioridad perdería, ante el hostigamiento de las fuerzas de retaguardia, su potencia de hombres, armas y caballos, quedando disuelta.

– Ese mismo año, una vez llegada la época de las lluvias, en la que se suspendían las operaciones, se produce el paso del cabecilla insurrecto Carrillo, con quinientos hombres en parte dispersos, pero que le permitió, con los doscientos restantes, dar un golpe de mano sobre Morón. También Ramón Roa y los cien hombres que le acompañaban pudieron atravesar la trocha, distribuidos por diferentes puntos.

– Finalizado este período de tiempo, el Capitán General decide iniciar las operaciones del plan de campaña de invierno contra el departamento Central, para lo cual saca unidades de la trocha. Entre tanto se esperan unos refuerzos –que no llegan– para sustituir dichas fuerzas, por lo que ésta queda debilitada no solamente en su línea de vigilancia, sino también en la propia línea de detención. Esta circunstancia favorece a Máximo Gómez, que, en la noche del 3 al 4 de noviembre, penetra por diferentes puntos con ochocientos de a caballo y trescientos infantes e invade Las Villas, sembrando la inquietud en todo el territorio e intentando el día 5 la voladura, sin éxito, de los puentes del ferrocarril con dinamita, aunque sí logra batir por el fuego de sus armas el ferrocarril. Por todo ello el plan de operaciones espa-

ñol previsto tiene que ser anulado, regresando el ejército de maniobra a la zona de Las Villas. Esta situación hace que para el resto de la guerra, la trocha, que no ha sido totalmente abandonada pero sí muy desguarnecida, pierda valor y retrase en años la pacificación de la zona hasta 1877.

– En 1875, en la noche del 5 al 6 de enero, es atravesada por Máximo Gómez, pomposamente ascendido nada menos que al empleo de general de división, por varios puntos entre los fuertes 12, 14 y 15 del sur.

– El 30 de octubre de 1895 la cruza nuevamente Máximo Gómez, que el 17 de noviembre ataca el fuerte Pelayo y el 18 el de Río Grande. El 29 de noviembre del mismo año cruza otra vez la trocha en las proximidades de Ciego de Ávila con mil quinientos hombres, que, aunque reciben el fuego desde el fuerte de la Redonda, pudieron cortar su alambrada y forzar el paso. Para favorecer esta infiltración a Las Villas, Maceo tiene que realizar un ataque de diversión a Morón.

– Al año siguiente, después del combate de Pinar del Río, se quiso intentar su paso en fuerza en las proximidades de Guanajay, sin conseguirlo, teniendo que luchar en Jobo.

– El 18 de septiembre de este mismo año pasó una partida formada por seiscientos insurrectos, con un convoy de munición, con dirección a Las Villas, entre Concepción y Santa Teresa.

– A mediados del mes de octubre, cuando la trocha está reconstruyéndose, Serafín Sánchez la atraviesa con sesenta hombres, mientras Cabrera y otros cabecillas siguen la línea de demarcación con un ingente número de insurrectos, con la intención de reunirse con Carrillo en Neiva.

Los estados de opinión

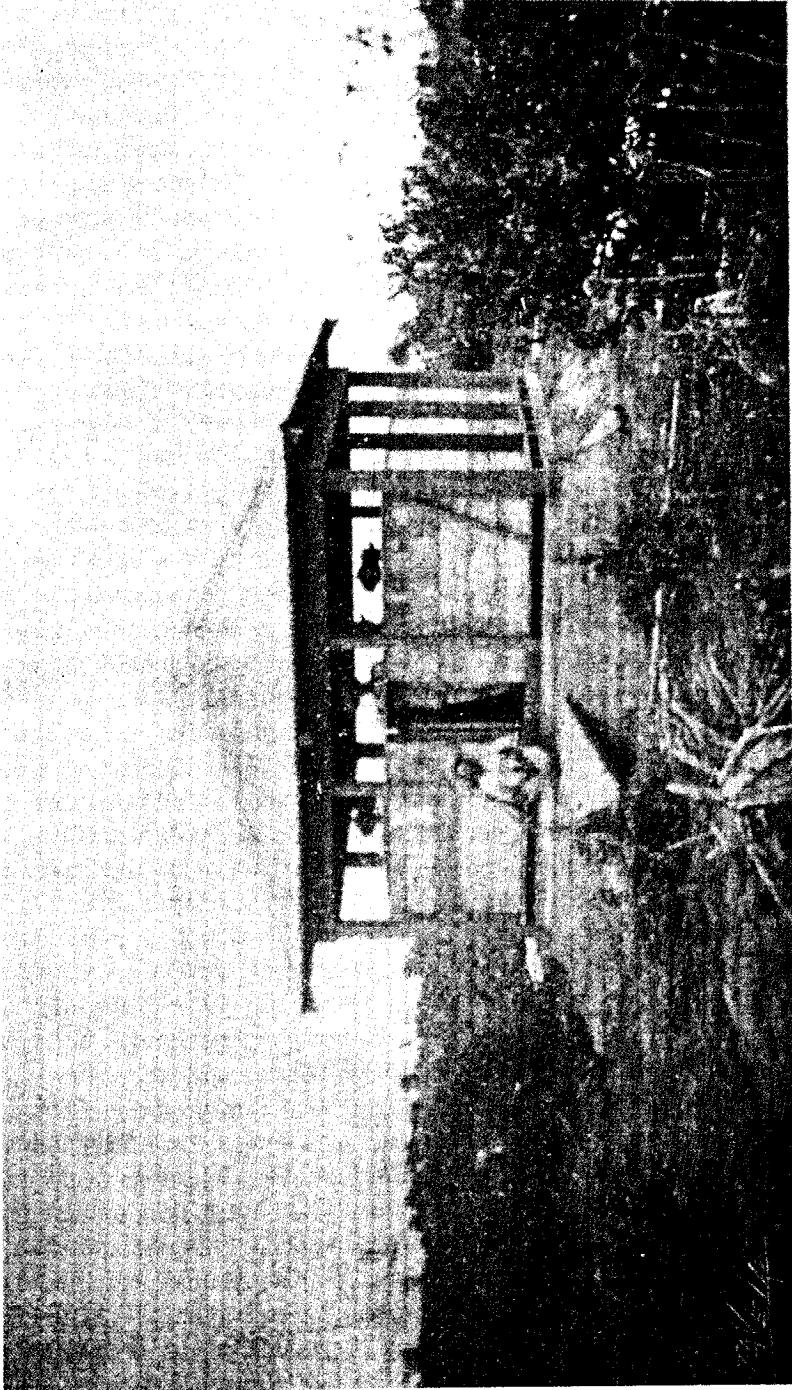
Éstos fueron de lo más variados, desde los más favorables, que mantenían que su grado de operatividad era grande, como el del general Cevallos o el de Félix de Echauz y Guinart, para quien *la Trocha Transversal había sido la mejor obra realizada*, hasta los muy negativos. Participaron de esta última opinión múltiples mandos como el general de Ingenieros Manuel Portillo, para quien en 1872 *la pacificación de Las Villas no fue debida a la Trocha*; la del brigadier Francisco Acosta y Albear, que se refería a *la imperfecta y mal atendida Trocha*; la de Francisco González Arenas, el inventor de la trocha, cuyo testimonio era que *esto no es trocha ni línea militar, es una estacada que no sirve para nada*; la del coronel de Estado Mayor Luis Cubas, que decía *no poder considerarse en manera alguna como una verdadera línea militar*, o la de los muchos que pensaban que era una línea de troncos mal defendida.

La opinión del capitán general Martínez Campos, con ocasión de su visita de inspección a la trocha, tampoco podía ser más desalentadora. De ella decía que *servía para poco y nos costaba mucho, que sólo había sido una línea de observación y racionamiento* (abastecimiento) *y su valor era más bien como obstáculo moral, y que sus más de cien torres para su defensa no serían impedimento para el ataque de un enemigo decidido*. En 1872 el general Riquelme, comandante en jefe del Centro y de Oriente, partidario de la trocha, a la que consideraba como *baluarte único y formidable*, estimó indispensable la construcción de las de Bagá-Zanja y la de Nipe-Aserradero. Para valorar estas opiniones es conveniente situarlas en el tiempo, pues la trocha fue cambiando sucesivamente de importancia para la defensa, aunque no fuera siempre a mejor, para acabar siendo perfecta.

La trocha Bagá-Zanja (Trocha del Este)

Fue la segunda trocha que se construyó y también la más acertada, aunque su resultado no fuera tanto como se esperaba. Se situó en el límite oriental de Camagüey, dejando entre las dos trochas el departamento del Centro, con objeto de impedir el paso de los insurrectos al de Las Tunas. Su construcción tenía menor razón de ser que la del Oeste, pues no parecía ser tan importante el paso de los insurrectos, ni sería una base de operaciones, pues sus extremos se apoyaban en puntos poco importantes, como San Miguel y La Zanja. Según su proyecto, se extendía desde el puerto de Bagá, en la costa norte, hasta el estero de Zanja, al sur. Fue mejor dirigida que la anterior y su organización debería tener un desarrollo de veintidós leguas cubanas —unos noventa y cuatro kilómetros— sobre el que se chapeó y limpió una faja de cuarenta a cincuenta metros, con fuertes situados cada mil metros, con torres de madera de dos pisos, los cuadrangulares, que tan buen resultado habían dado en la trocha del oeste, y con fortines intermedios. Tenían las obras el inconveniente de no permitir el cruce de fuegos desde ellas, pues no disponían de campos de tiro despejados, ni estar acondicionadas para la instalación de la artillería. Igualmente se disponía de una estacada vertical de palos gruesos, existiendo un proyecto posterior sobre la conveniencia de que ésta se construyera con troncos que sobresalieran por lo menos dos metros del suelo, de *jiqui*, que tenía una gran dureza y que, enterrado, no se pudre.

Tuvo, entre otras ventajas, la de permitir el aprovisionamiento de los fuertes de Guaimano y Cascorro. La ejecución correspondió en todo momento al Cuerpo de Ingenieros. También llamada del Este, se empezó a construir durante la primera de las guerras, con posterioridad al inicio de la



UN BLOKHAUS.

de Júcaro-Morón, pero sólo se hizo algo más de la mitad y cincuenta y dos kilómetros —la cuarta parte— de la vía férrea a retaguardia, abandonándose en 1870. Hasta que en 1873, el teniente general Pieltain, Capitán General, Gobernador Civil y General en Jefe del Ejército en Cuba, al organizarlo decide la continuación rápida de esta trocha, y que se vuelva a mejorar en lo posible la de Júcaro a Morón, asegurando ambas por medio de vía férrea que la deberían recorrer al máximo, al objeto de poder disminuir su guarnición. Para ello se solicitó de los finqueros su ayuda mediante el envío de mil quinientos negros que, en el último momento, fueron sustituidos por chinos, decisión funesta, pues el uso de una mano de obra mucho más endeble provocó retrasos en la construcción. Además, supuso el dedicar al ejército fundamentalmente a estos trabajos, con lo que se desatendió la misión principal de perseguir al enemigo y, a la larga, como resultado, se tuviera que abandonar la construcción de esta trocha.

La trocha Nipe-Aserradero

Con el general Concha, en 1874, se proyecta esta trocha con un largo trazado de más de cien kilómetros, a través de grandes montañas e inmensos bosques, y que no pasó de la intención, quedando sólo como un camino militar desde el Aserradero a Palma Soriano, desde el que poder operar sobre la Sierra Maestra. Atravesaría por Guadalupe, Dos Palmas, Arroyo Blanco, Juliana a Puerto Nipe. Su construcción hubiera sido poco menos que irrealizable, en cuanto a la cantidad de mano de obra necesaria y su dificultad para el transporte de materiales, sin que su resultado justificase tal decisión.

La trocha Mariel-Majana

Su construcción en dicha zona fue motivada por una serie de razones, tales como: ser la línea más corta entre las costas del norte y sur de la isla, y la facilidad que presentaban sus comunicaciones férreas con La Habana y de caminos con Guanajay y Artemisa. Su longitud total desde la bahía del Mariel al fuerte de la Majana era de cuarenta kilómetros, siendo utilizada como uno de los elementos base de las operaciones por el general Weyler, dándole una organización lógica, mediante el empleo de una fuerza fija —la línea militar— y otra móvil, con las columnas de persecución. Su objeto era aislar Vuelta-Abajo, impidiendo el paso a las provincias de La Habana y Matanzas y aislando en la provincia de Pinar del Río a los núcleos insu-

rectos de Quintín Banderas, Antonio Maceo y otros cabecillas, que se vieron obligados a retirarse hacia Oriente y reduciendo la insurrección, todo lo más, al Camagüey y Santiago de Cuba. No obstante, se tiene noticia del paso del primero de ellos, en solitario y de forma apresurada, durante una gran tempestad.

Al dividir el campo enemigo tenía que actuar en sus dos frentes. Los núcleos más importantes se encontraban en los ingenios, caseríos y poblados de Mariel, Cañas, Zayas, Cañitas, San Francisco, Guanajay, El Cayado, Capote, San José, El Portazgo, Artemisa, El Pontón, La Gabriela, Santa Ana, Montoto, Neptuno, Maravillas y Ciénaga, que fueron unidas, en principio, por una débil línea de trincheras de poco fondo y algunos block-hauses, con una vanguardia de vigilancia. Con posterioridad se ampliarían y perfeccionarían con obras como las llamadas El Rey, Reina Regente y Tenerife, de planta diferente. Los poblados más importantes fueron puestos en estado de defensa, como Guanajay. Unos tres kilómetros al noreste se encontraban los fuertes de Inda y Artemisa, con las ruinas del antiguo poblado de Cayajabos fortificadas, siendo el material más utilizado la madera del árbol de la palma, que abundaba por la zona, pero que fácilmente se pudría.

La guarnición total era de ocho mil novecientos treinta y dos de infantería, mil ciento sesenta y nueve de caballería (incluía infantería de marina para ambas) y mil cuarenta y nueve de artillería. Las tropas de ingenieros, con un total de setecientos siete hombres, se distribuyeron, en 1896, a lo largo de las tres zonas en que se dividió con arreglo a lo siguiente: de Mariel a Guanajay (doce kilómetros), de Guanajay a Artemisa (catorce kilómetros), y de Artemisa a Majana (catorce kilómetros). Dio excelentes resultados, combinando la vigilancia y la protección en la extensa bahía de Mariel, con botes. Con frecuencia se encontraba estacionado allí el cañonero *María Cristina*, el cual no pudo impedir fuese atravesada por Quintín Banderas, con treinta hombres, y también por Maceo. Igualmente fue cruzada por tres puntos distintos, por las cercanías de Mariel, por Artemisa y por Mangas (que en realidad no pertenecía a la trocha, pero que sí distaba unos kilómetros), con intención de realizar reconocimientos conducentes a verificar el estado de resistencia, así como su vigilancia.

Respecto a la clase de obras que se utilizaron, se basaba en los block-hauses Amigó²², y de atrincheramiento en los ingenios en la loma Congo con parapetos de tierra, con revestimiento interior de piedra en seco, de per-

²² Este modelo de block-haus, invento del capitán de Ingenieros don Arturo Amigó, se empleó también para defender las obras de arte y estaciones de ferrocarriles más importantes de las líneas férreas de La Habana a Batabanó, a Matanzas y a Pinar del Río. Tenía la gran ventaja de ser

files débiles. En los terraplenes de las obras, banquetas de los atrincheros y piso de las garitas, se procuró que estuviesen unos treinta centímetros en alto para evitar los encharcamientos de las lluvias. Relacionado también con el agua, pero en el caso opuesto, cuando ésta faltaba durante la seca, estaba la falta de manantiales, menos en la primera zona, que además disponía del río Cañas. Al encontrarse la fortificación de la parte de Majana más débil, el general Arolas envió al capitán José de León con cuarenta ingenieros y sesenta infantes a construir un fuerte en dicha plaza, entre los días de Jueves Santo y Domingo de Pascua, que fue entregado a las fuerzas de Marina de los cañoneros *Almendares* y *Dardo*, que tuvieron que contener, a los pocos días, un fuerte ataque de los insurrectos, que también atacarían la trocha Mariel-Artemisa para intentar pasar municiones a los rebeldes de la provincia de La Habana. El 9 de noviembre de 1896 fue visitada e inspeccionada por el general Weyler, iniciándose a continuación las operaciones sobre las fuerzas rebeldes, que dieron un excelente resultado, lo que permitió que el 24 de diciembre se retirara de la línea la artillería y hasta ocho batallones de infantería. A partir de este momento la trocha quedó tranquila.

La trocha Jaimiqui-Sitio Nuevo (Jaimiqui)-Mampostón

En mayo de 1897 se inició la construcción de esta línea defensiva en Pinar del Río, estando a cargo de la dirección de las obras el capitán de Ingenieros Alemán y de la ejecución una sección de ingenieros. Se encontraba ubicada en la zona de cultivos de tabacos de gran calidad de Remates (Ciénagas), apoyada en los pueblos fortificados de Juan López (o La Fe) y Cortés (con el fuerte de Mosquitos), y estaba formada por fortines cada doscientos cincuenta metros para cuarenta hombres, con trincheras y abrigos, protegidos todos por una alambrada que, partiendo de La Jarreta, que contaba con un fortín en El Gato, pasaba por Mampostón, los fuertes de Encinas y Remates, Las Martinas con un fortín en Tumbas, fuerte de Benito, Los Serranos con un fortín en Palmarito, La Montañesa, Cayo de los Babineyes, y otro en Mangas, y el poblado de Grifa al que defendían otros dos fortines. El camino de Guanés a Cortés estaba cubierto por los fuertes de Paso Real y Liosca y el de Guanés a La Fe, por los de San Julián y Blanquizaral. Otra lí-

construido por piezas en el taller de la Maestranza del Cuerpo, en La Habana, poder ser transportado con gran facilidad y armarse con mucha rapidez. Era de planta cuadrada de cinco metros de lado y constaba de dos pisos, con una cubierta de cinc, a cuatro aguas, que acababa en una linterna para el vigilante, cerrándose la entrada con una puerta blindada y aspillera.

nea defensiva formada por block-haus partía de Remates hacia la Ensenada de la Furnia, y pasaba por Cayuco, Cuevas las Vacas —donde existía otro fortín—, Coloma, Gener, acabando en Jaimiquí.

Las medias trochas o líneas militares

Fueron construidas y utilizadas durante la Guerra Chica las de: Palmillas-Esles-Amarillas y Caibarién-Placetas y durante la Guerra de la Independencia (1895-1898) fueron levantadas las de Santo Domingo-Ranchuelo, destinadas para hacer frente a los desembarcos en la Punta de Corrientes (Bahía de Jicotea y playas del Salado y de Guanes) y Arroyos de Mantua-Guanes.

EL FINAL

La fortificación utilizada durante las campañas de 1868-1898 no fue exclusivamente la de las trochas militares. También se tuvo que preparar la defensa inmediata de las plazas de La Habana y Santiago de Cuba, para lo cual fue necesario mejorar las viejas defensas existentes, añadiendo a las del frente del mar, que eran prácticamente las únicas, las de nueva planta en tierra. Igualmente se construyeron otros fuertes aislados fundamentales para la protección de las provincias y el ferrocarril. Toda esta organización del terreno, base de un plan de operaciones, en principio sólo para la guerra de los cubanos insurrectos, sería insuficiente contra la acción del nuevo enemigo, el ejército de los Estados Unidos de América. Si en toda historia es obligada la cita del tiempo, viene bien la referencia al calendario de los últimos días con los que recordar los postreros acontecimientos. Sucesos que habrían de conducirnos a lo que se ha venido llamando, con disgusto general y como sentimiento nacional, *el desastre*.

El 26 de enero entra en el puerto de La Habana el crucero norteamericano *Maine*, produciéndose su voladura accidental, reconocida posteriormente, el 15 del mes siguiente. Este mismo día entra en Santiago de Cuba el buque *Alicante* con dos mil hombres para reforzar la plaza, ayuda que se repite el 11 de marzo con la llegada a dicho puerto del *Montserrat*, con personal para cubrir bajas en el departamento de Oriente. En este mes se incrementa la tensión política con los Estados Unidos, primero porque el día 23 MacKinley amenaza con someter al Congreso el suceso del *Maine* y sus posibles consecuencias en las relaciones con España, y después, el 29, al exigir a España que finalice las

hostilidades, mediante un armisticio con Cuba, que dure hasta el 1 de octubre. Antes, el día 26 de marzo, la flota española que estaba concentrada en Santiago de Cuba realiza una salida de su bahía. El 1 de abril, España contesta satisfactoriamente a la propuesta formulada, pero, en previsión de no ser aceptada, el General en Jefe recomienda que a partir de este momento se prepare la defensa de los puertos y la construcción de baterías en Santiago y Guantánamo.

Nuevamente se presiona forzando el final al recibirse, el 20 de abril, un ultimátum para que España renuncie inmediatamente a la soberanía de Cuba y retire sus tropas, preludio del siguiente y premeditado paso de los Estados Unidos de América por el que declaran la guerra a España. El general Linares recibe al mismo tiempo la comunicación de que la brigada de refuerzo de Marina ya no irá a reforzar a Santiago, como estaba previsto, y que solamente podrán enviar una compañía de ingenieros y otra de zapadores, como así ocurre el día 30, procedente de Manzanillo (general Aldave). En consecuencia, se ordena de inmediato un repliegue que permita la concentración de medios en los puntos importantes, e iniciar con urgencia la fortificación de campaña en las zonas de Guantánamo, con una compañía de ingenieros, y de Santiago con una compañía de ingenieros de ferrocarriles, otra de zapadores y una sección de telégrafos.

Durante los días 21 y 22 de junio el ejército norteamericano (V C.E.), al mando de Shafter, compuesto por tres divisiones, con un total de dieciocho mil hombres, desembarca en Daiquiri y en Siboney. Los primeros días de julio serán de grandes acciones. El día 1 se combate en Aguadores y en las colinas de San Juan y Caney, cayendo herido en esta última el coronel Caula, que se había hecho cargo del mando, como más antiguo, a la muerte del general Vara de Rey. Solamente recordar que el combate de Caney había durado nueve horas, que por parte española únicamente había quinientos hombres, luchando contra seis mil quinientos (trece veces más) y que la pérdida de vidas fue casi igual para el atacante que para el defensor. El día 3 de julio la flota española combatiría durante cuatro horas frente a Santiago, quedando destruida en tan sólo quince minutos. Con ello queda sellada la suerte de Santiago, la de la guerra de Cuba y la liquidación del imperio colonial español en tierras de América. El 8 de julio se propone un canje de prisioneros y la evacuación de algunos poblados; dos días más tarde Estados Unidos no acepta esta evacuación y exige la rendición, que el día 16 se hace efectiva en Santiago de Cuba y su distrito militar (1ª División del 4º Cuerpo de Ejército, también llamada del Este o de la provincia de Oriente), que contaba con un contingente de veinte mil hombres. El coste de esta guerra de 1895 a 1898 fue para el ejército español de dos mil ciento sesenta y tres muertos.

Con la firma del Protocolo de Paz en Washington, el 12 de agosto, se da por finalizada la guerra hispano-norteamericana. Con ella terminaba también la confrontación con el pueblo cubano, en una guerra violenta, casi fratricida, de malos tratos y desmanes, pero también llena de heroicidades por ambos bandos, pero de la que, tras la enmienda Platt, a la larga tampoco saldría vencedor. Solamente quedarían beneficiados los norteamericanos, que el 17 de agosto tomarían posesión de Cuba. El 16 de noviembre se firmaba el acuerdo hispano-norteamericano para la evacuación final de Cuba y el 10 de diciembre, en París, el Tratado de Paz entre España y EE.UU. de América, por el que se perdían las Antillas de Cuba y Puerto Rico. Bajo la presión y la vejación del vencedor, éste estipulaba que a mediodía del 1 de enero de 1899, o antes *si fuera posible*, tenían que haberse evacuado las tropas que guarnecían Cuba. Nuestra bandera sería arriada y no volvería a ondear en aquellas tierras tan entrañables para España y sus soldados, su pueblo, se marcharía con amargura tras vivir la pena y la nostalgia de la lejanía, el sufrimiento del clima y la secuela de la enfermedad, dejando en esas islas los cuerpos rotos de nuestra mejor juventud.

Solamente en sus tres últimos años, desde el 4 de mayo de 1895 al 30 de junio de 1898, el costo de las operaciones se cifró en más de mil quinientos millones de pesetas. Pero el precio en muertos sería mucho mayor: setecientos cincuenta y ocho en combate; ocho mil seiscientos veintisiete a causa de las heridas; trece mil trescientos trece por la fiebre amarilla y cuarenta mil ciento veintisiete por otras enfermedades. De ellos correspondían al Cuerpo de Ingenieros seiscientas ochenta bajas. A la pérdida de nuestra más querida y valiosa provincia de Ultramar era necesario añadir, arrastrados por la mala política de Madrid, tan elevado tributo de sangre y sufrimiento.

En verdad que España perdió todo, menos el honor de su Ejército.

DOCUMENTACIÓN

Fuentes de información

Archivo de los regimientos 2 y 4 de Zapadores-Minadores.
 Archivo General Militar de Segovia.
 Archivo y Biblioteca del Palacio de Oriente.
 Archivo y Biblioteca del Servicio Histórico Militar.
 Archivo y Biblioteca Nacional.

Electrónica CD Rom

Biblioteca Nacional. Base de datos CSIC.
 Biblioteca Nacional. Bibliografía española desde 1976.
 Biblioteca Nacional. "Biblioteca sin Fronteras".

Bibliografía

- PIRALA CRIADO, Antonio: *Anales de la Guerra de Cuba*. Editor Felipe González Rojas, Madrid, 1895. Biblioteca Nacional (BN) 2/55081-3.
- Anuario Militar*.
- RAMOS ZÚÑIGA, Antonio: *Las armas del ejército mambí*. La Habana, 1984. BN, HA/76950.
- SEQUERA MARTÍNEZ, Luis de: *Aportación del Ejército al ferrocarril español*. Inédito.
- LORENTE Y HERRERO, Luis: *Bloqueo y Sitio de Santiago de Cuba*. Memorial de Ingenieros. Madrid, 1898.
- ESCALERA, Juan V.: *Campaña de Cuba. Recuerdos de un soldado*. 1876. BN, HA/10078.
- MÜLLER Y TEJEIRO, José (Teniente de navío): *Combates y Capitulación de Santiago de Cuba*. Ed. Felipe Marqués. Madrid, 1898.
- MOYA Y JIMÉNEZ, FRANCISCO: *Consideraciones militares sobre la campaña de Cuba*. 1901. BN, HA/15372.
- UN CATALÁN: *Consideraciones militares sobre la campaña de Cuba*. 1898. BN, HA/12835.
- SERVICIO HISTÓRICO MILITAR
- *Colección Aparici*.
 - *Colección de Documentos de Ultramar*: Legajos núms. 18.6.51, 21.6.21, 38.6.6, 52.2.12, 68.1.1., 69.6.3. y 181.5.5.
 - *Colección de Documentos del Depósito Histórico del Ejército*.
 - *Colección General de Documentos*.

- GUERRERO, Rafael: *Crónica de la guerra de Cuba*. BN, HA/8457-61.
- MARTÍNEZ ARANGO, Felipe: *Cronología crítica de la Guerra Hispano-Cubano-Norteamericana*. 1950. BN, 9/112367.
- IBARRA MARTÍNEZ, Francisco: *Cronología de la Guerra de Cuba*. Instituto Cubano del Libro, 1976. BN, HA/58484.
- HUGH, Thomas: *Cuba. La Lucha por la Libertad (1762-1970)*. Ed. Grijalbo, S. A. Barcelona, 1973. BN, HA/48450-3.
- Diarios Oficiales*.
- CAPEL, H.; SÁNCHEZ, J. E.; MONCADA, O.: *De Palas a Minerva*. Serbal/CSIC, 1988.
- CASTILLO MELÉNDEZ, Francisco: *La defensa de la isla de Cuba en la Segunda Mitad del Siglo XVII*. Diputación Provincial de Sevilla, 1898. BN, HA/75644.
- PEZUELA, Jacobo de la: *Diccionario Geográfico de Cuba*. Establecimiento Mellado, 1863. SHM, L-36-3 (10-11-12-13).
- GONZÁLEZ PARRADO, Julián: *Divagaciones militares*. 1886. BN, HA/17518.
- GÓMEZ RUIZ, Manuel y ALONSO JUANOLA, Vicente: *El Ejército de los Borbones. Tropas de Ultramar. Siglo XVIII*. Tomo III. SHM, 1992.
- FERNÁNDEZ-RÚA, J. L.: *España 1898*. BN, HA/18811, HA/32572.
- CAMPS Y FELIÚ, Francisco: *Espanoles e insurrectos*. Imprenta Álvarez y Cía., 1890. BN, HA/10805.
- Establecimiento de Colonias Militares en Ultramar*. 1883. BN, HA/24914.
- Estados de las Fuerzas y Material enviado con motivo de la Campaña en Cuba*. BN, HA/8264.
- OCHANDO Y CHUMILLAS, Federico: *El General Martínez Campos en Cuba*. Imprenta Fontanet. Madrid, 1878. BN, HA/8841.
- FLORES, Eugenio Antonio: *La Guerra de Cuba*. Hijos de M. G. Hernández. Madrid, 1895. BN, 2/34119.
- REPARAZ, G.: *La Guerra de Cuba. Estudio Militar*. La España Editorial. Madrid, 1896. BN, 2/44095.
- VELASCO, José María: *Guerra de Cuba. Causas de su duración y medios para terminarla*. 1871. BN, HA/19142.
- MARTÍ, José: *Guerra del 68*. 1983. BN, HA/76298.
- GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *La Guerra Hispano-Americana*. Imprenta Cuerpo de Artillería. Madrid, 1901. BN, HA/12426. SHM 1901-61.
- GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *La Guerra Hispano-Americana. Barcos, Cañones y Fusiles*. Imprenta Cuerpo de Artillería. Madrid, 1901. SHM, INGS. F-11-28.
- GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *La Guerra Hispano-Americana. El Bloqueo y la*

- Defensa de Costas*. Imprenta Cuerpo de Artillería. Madrid, 1901. SHM, INGS. F-11-41.
- GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *La Guerra Hispano-Americana. La Habana*. Imprenta Cuerpo de Artillería. Madrid, 1901. SHM. INGS. L-7-21.
- GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *La Guerra Hispano-Americana. Santiago de Cuba*. Imprenta Cuerpo de Artillería. Madrid, 1901. SHM. VII-4331.
- Guía de los ferrocarriles de la Isla de Cuba*. 1872. BN, HA/11274.
- VARIOS: *Historia de la Nación cubana*. Ed. H.N.C., S. A. La Habana, 1952.
- Guía de Forasteros de los años 1854-1898*.
- ARANTEVAE, Enrique: *Guía Telegráfica de Cuba en 1871*. 1871. BN, HA/15914.
- SOULERE, Emilio A.: *Historia de la insurrección de Cuba*. Establecimiento Juan Pons. Barcelona, 1879. BN, HA/11645-6.
- LAORDEN RAMOS, Carlos: *Historia Militar de las Transmisiones*. Ed. Novograph. Madrid, 1981.
- BARRIOS Y CARRIÓN, Leopoldo: *Importancia de la Historia de las campañas y en especial la Guerra de Cuba*. 1893. BN, HA/14335.
- SANTOS MIÑÓN, Francisco J.: *Juan Espinosa Tudela: Laureado Zapador de la Guerra de Cuba (1874-1924)*. Editorial Confederación Española de Cajas de Ahorros. 1990.
- ECHAUZ Y GINART, Francisco de: *Lo que se ha dicho y lo que hay que hacer en Cuba*. 1872. BN, HA/25469.
- BARQUÍN, Ramón, M.: *Las luchas guerrilleras en Cuba*. Coronel del Ejército cubano. Editorial Playor. Madrid, 1975.
- G. POLAVIEJA, Camilo: *Mando en Cuba*. Sucesores de Rivadeneyra. Madrid, 1896.
- Memoria sobre la creación de colonias militares en la Isla de Cuba*. Vda. e hijos de J. A. García. Madrid, 1881. BN, HA/32144.
- WEYLER, General: *Mi Mando en Cuba*. Ed. Felipe González Rojas. Madrid, 1911. BN, HA/1290.
- VARIOS: *Museo Militar*. Evaristo Ullastres Ed., Barcelona, 1883. Tomo III.
- SÁNCHEZ HORTAL, Eduardo: *La Reconstrucción en Cuba. Proyecto sobre la reconstrucción con individuos de Tropa formando colonias militares por las Reservas del Ejército*. Madrid, 1882. BN, HA/24812, HA/14821.
- Reglamento para el Servicio del Cuerpo de Ingenieros*. BN, HA/17312.
- Sobre los útiles que componen los Parques de Ingenieros*. BN, V-C-19022-12.
- La Ilustración Española y Americana* (Revista).
- RED. Boletín del Centro de Transmisiones del Ejército. Año I, nº 5, octubre de 1948. Año VII, nºs 52, 53 y 54, octubre, noviembre y diciembre de 1952; nºs 69, 73, 74 y 75, marzo, julio, agosto y septiembre de 1954.

Cartografía

Cartografía y Relaciones Históricas de Ultramar. Ed. por Servicio Histórico Militar.

PIRALA CRIADO, Antonio: Plano General de la Trocha en *Anales de la Guerra de Cuba*, tomo II, p. 221.

Cartoteca Histórica del Servicio Geográfico del Ejército. 1974. Índice América (Cuba 1-390).

Servicio Histórico Militar. Carpetas 1 a 262 de Cuba (C-103, 169 y 202).

Servicio Histórico Militar. *Catálogo General Cartoteca*, 1981: Volumen I, Sección b, grupo 7 (5274-5695), (7287-7288); Volumen II (10819-13595), (19682-19812).

Microfilms

Servicio Histórico Militar. Rollos 1 al 97. Cuba (Ultramar).