

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

SUPLEMENTO NÚM. 22



PRINCIPALES ACCIONES NAVALES
DE LA GUERRA DE LOS DIEZ AÑOS DE CUBA
(1868-1878)

Año XXXIII

2015

Núm. 131

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

PRINCIPALES ACCIONES NAVALES
DE LA GUERRA DE LOS DIEZ AÑOS DE CUBA
(1868-1878)

Manuel Rolandi Sánchez-Solís
Investigador Histórico





CONSEJO RECTOR:

- Presidente:* Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Vicepresidente y Director:* José María Mora y Cayetano, capitán de navío.
- Redactor Jefe:* José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R).
- Vocales:* José Cervera Pery, general auditor y periodista; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; César Goday Buján, capitán de navío, Departamento de Historia; Juan de la Herrán Vidaurrázaga, coronel de Intendencia de la Armada, Departamento de Cultura Naval; Eduardo Brinquis Crespo, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; Francisco Santamaría Álvarez, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución:

Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración:

Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 312 44 27.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es



<http://publicaciones.defensa.gob.es/>

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: cuarto trimestre de 2015.
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN: 0212-467-X.
NIPO: 083-15-091-7 (edición en papel).
NIPO: 083-15-092-2 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.
CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).



En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de sus autores.

Manuel Rolandi Sánchez-Solís es licenciado en Ciencias Geológicas por la Universidad Complutense de Madrid (1976), diplomado en Hidrogeología (1981) e investigador histórico. Miembro de numerosas instituciones nacionales e internacionales relacionadas con su profesión, es autor de unas cincuenta publicaciones históricas y técnicas que han visto la luz en diferentes medios editoriales especializados —publicaciones entre las que cabría destacar *Sublevaciones republicanas en Cartagena (1885-1886)* y *Las intenciones del arsenal naval y del castillo de San Julián*— y colaborador asiduo de medios especializados como la *Revista de Historia Militar*, la *Revista de Historia Naval*, los *Cuadernos Republicanos* y *Cartagena Histórica*, de cuyo consejo editorial forma parte. En materia naval, ha publicado una decena de artículos relacionados con la Marina del Sexenio (1868-1874) y la Marina colonial, y trabaja en estos momentos en un libro sobre las acciones navales durante la sublevación cantonal de 1873-1874.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació, pues, de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

**PRINCIPALES ACCIONES NAVALES
DE LA GUERRA DE LOS DIEZ AÑOS DE CUBA
(1868-1878)**

ÍNDICE

	Págs.
Resumen	9
Introducción	9
Las expediciones navales de los insurgentes	11
La importancia de las expediciones navales: organización, lugares de partida y principales puntos de apoyo	11
Principales expediciones navales de los insurgentes: puertos de salida, escalas intermedias y recorridos	14
Travesías y acciones de desembarco. Normas y códigos de señales utilizados	19
Las expediciones navales más relevantes de los insurgentes	21
Captura del vapor mercante español <i>Comanditario</i> (finales de marzo de 1869)	21
Expedición del vapor inglés <i>El Salvador</i> (mayo de 1869)	22
Expedición del vapor <i>Perrit</i> (11-12 de mayo de 1869)	24
Expedición del vapor <i>Anna</i> (enero de 1870)	25
Expedición del vapor <i>George B. Upton</i> (mayo de 1870)	27
Expedición del vapor norteamericano <i>Hornet</i> (enero de 1871)	29
Tercera expedición del vapor norteamericano <i>Virginus</i> (junio de 1873)	30
Captura del vapor mercante español <i>Moctezuma</i> (noviembre de 1877)	31
Principales acciones de la Marina de Guerra española durante el conflicto	31
Introducción	31
Fuerzas navales de la comandancia general de Cuba y estrategia y plan general de defensa naval de Cuba y Puerto Rico	35
Principales actuaciones de las unidades de la Marina de Guerra española (Escuadra de las Antillas y Fuerzas Sutiles)	37
Apresamiento de la goleta inglesa <i>Galvanie</i> (enero de 1869) .	39
Bombardeo de posiciones insurgentes en las proximidades del puerto de Guanaja (mediados de marzo de 1869)	39
Apresamiento del bergantín goleta <i>Mary Long</i> (finales de marzo de 1869)	39

	Págs.
Recuperación del vapor mercante español <i>Comanditario</i> (31 de marzo de 1869)	41
Captura de un pailebote (principios de abril de 1869)	43
Acción contra los expedicionarios desembarcados del vapor <i>Perrit</i> (16 a 20 de mayo de 1869)	43
Detención de la goleta británica <i>La Nave</i> (junio de 1869)	43
Captura y fusilamiento del cabecilla rebelde Tomás Martínez (febrero de 1870)	43
Apresamiento de la goleta norteamericana <i>Seiba</i> (marzo de 1870)	43
Apresamiento del general insurgente Domingo Goicurúa y de los hermanos Diego Alonso y Gaspar Agüero (mayo de 1870)	43
Apresamiento de la goleta inglesa <i>John Grey</i> (junio de 1870)	46
Apresamiento del pailebote inglés <i>Margaret & Jessey</i> y del balandro <i>Guanabani</i> (septiembre de 1870)	46
Operación de castigo en la zona de Cienfuegos (septiembre-octubre de 1870)	46
Persecución del vapor <i>Hornet</i> y operación de captura en tierra de varios de los desembarcados (enero de 1871)	46
Operación contrainsurgente en la costa de Gibara (julio de 1871)	47
Apresamiento de los cabecillas insurgentes Cavada y Osorio en Cayo Cruz (junio-julio de 1871)	47
Apresamiento del secretario del presidente Céspedes en Cayo Romano (septiembre de 1871).....	50
Actuación contrainsurgente en la zona de Río Cauto (diciembre de 1871)	51
Ataque insurgente al cañonero <i>Cauto</i> (mayo de 1872).....	51
Persecución y apresamiento del vapor norteamericano <i>Virginius</i> (31 de octubre de 1873)	51
Defensa del fuerte de Guamo, en el río Cauto (1 de noviembre de 1873)	57
Defensa de la ciudad de Manzanillo frente a un violento ataque insurgente (10 de diciembre de 1873)	58
Actuaciones de las fuerzas de Infantería de Marina	58
Fuentes	62

Resumen

La Guerra de los Diez Años de Cuba (1868-1878), desde el punto de vista naval, registró una continua pugna entre las expediciones filibusteras que llegaban por mar a la isla —cerca de medio centenar, con expedicionarios, armamento y material de diferente tipo como ayuda para los insurgentes— y las acciones de la Marina de Guerra y del Ejército español destinado en la isla por impedir las y anularlas. En esta lucha desigual, las fuerzas de la Marina española desarrollarían una importante y eficaz labor de vigilancia y protección del litoral costero cubano, así como de seguimiento, inspección y, en su caso, apresamiento de buques filibusteros —en el curso de la contienda consumó unos doce apresamientos en la mar o en la costa, entre ellos el del conocido vapor norteamericano *Virginus*, a finales de octubre de 1873, que estuvo a punto de desencadenar un peligroso conflicto bélico con Estados Unidos—. A estas tareas se unirían las continuas operaciones conjuntas con las fuerzas del Ejército o de apoyo a estas —en su mayor parte ejecutadas por mar y a bordo de unidades de la Armada—, con desembarco de tropas de Infantería de Marina y de marinería que participaron en numerosos combates en tierra operando, integradamente y de manera conjunta, con las columnas del Ejército a lo largo de prácticamente todo el conflicto.

Palabras clave: Guerra de los Diez Años, acciones navales, apresamiento del *Virginus*.

Introducción

DURANTE diez largos años —concretamente entre octubre de 1868 y febrero de 1878—, la isla de Cuba —todavía, en aquellos años, bajo soberanía española— se vería sometida a una prolongada y compleja insurrección armada, que se extendería fundamentalmente por sus provincias orientales (Puerto Príncipe y Oriente) y constituiría la primera de las tres guerras independentistas cubanas que se desarrollaron durante la segunda mitad del siglo XIX.

En esta larga y desigual lucha contra las fuerzas armadas españolas, los insurgentes cubanos nunca llegarían a ocupar capital de provincia alguna, ni ninguna de las ciudades importantes de la isla, aunque sí conseguirían controlar buena parte del campo y de las escasas comunicaciones de la zona oriental. Esta circunstancia redundaría en un mayor protagonismo de la Marina de Guerra española en todas las operaciones de la contienda (transporte de tropas, desplazamientos internos entre las guarniciones, avituallamientos de las mismas, operaciones contra insurgentes en el mar y en la costa, vigilancia del litoral, etc.), pues la mayor parte de estos menesteres debían realizarse por mar y a bordo de unidades de la Armada. Esto aparte,

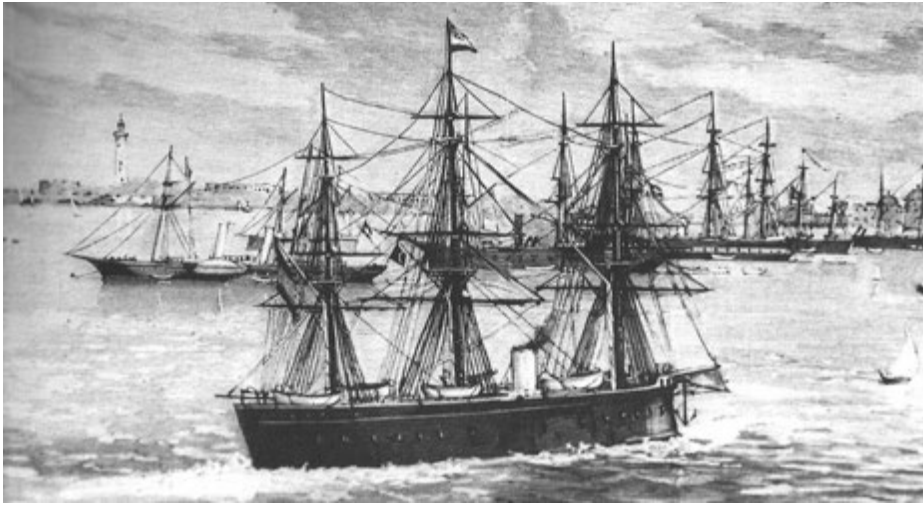


Figura 1: Grabado de la Escuadra de las Antillas a principios de los años setenta del siglo XIX
(*La Ilustración Española y Americana*)

una de las características más relevantes de esta contienda, al menos desde el punto de vista naval, sería la continua pugna entre las expediciones filibusteras, que llegaban por mar a la isla con expedicionarios, armamento y material diverso de ayuda para los insurgentes, y las acciones de la Marina de Guerra y del Ejército español destinado en la isla por impedirlos. Ello fue así por la condición insular del teatro de operaciones, que hacía que las únicas ayudas que podían recibir los insurgentes debían llegar obligadamente por mar y en pequeñas embarcaciones que los dirigentes independentistas cubanos fletaban en diferentes «países amigos» (Venezuela, Colombia, Perú, Chile, México, Haití y República Dominicana, principalmente) o «complacientes» con los insurgentes (tal Estados Unidos y alguna colonia británica de la zona, como las Bahamas o Jamaica). Del éxito de estas expediciones marítimas dependía la supervivencia misma de la lucha armada de los insurgentes, toda vez que carecían de otra vía para proveerse de armas, y, con ello, finalmente, la posibilidad de que la guerra terminara decantándose hacia uno u otro bando, como así fue, porque mientras que los españoles disponían de una absoluta superioridad militar —con mandos profesionales y experimentados, mayor número de combatientes, artillería de campaña, armamento, buques de guerra...— y de la posibilidad de renovarla y reponerla con absoluta libertad, adquiriendo legalmente armamento y unidades navales en los mercados internacionales, o fabricándolos en sus propios arsenales e industria armamentística, aparte de transporte seguro por mar protegido por sus unidades navales, los insurgentes debían adquirirlo y transportarlo a la isla de forma clandestina y siempre en inferioridad de condiciones con respecto a sus oponentes.

Así las cosas, cuando, transcurridos seis años del conflicto, la Marina de Guerra española consiguió controlar e impermeabilizar virtualmente todo el litoral costero cubano —hecho que se consumó, a finales de 1873, con el importante apresamiento del vapor filibustero *Virginus*—, las expediciones navales de los insurgentes se suspenderían prácticamente. Las dos últimas, residuales y de escasa importancia, se registrarían en 1875. Fracasadas estas, la insurrección quedó irremisiblemente condenada al fracaso y a la subsiguiente negociación y rendición final, que se verificaría en la paz de El Zanjón de febrero de 1878.

Las expediciones navales de los insurgentes

La importancia de las expediciones navales: organización, lugares de partida y principales puntos de apoyo

Como ya se ha comentado anteriormente, las expediciones navales exteriores de apoyo a las fuerzas insurgentes durante la Guerra de los Diez Años cumplieron un papel crucial, como se comprueba de «la relación directa entre la entrada de armas y la reactivación de las operaciones militares de los rebeldes», en palabras de la investigadora M.^a Dolores Domingo en su excelente trabajo «Las expediciones a Cuba: apoyo a la insurrección cependista, 1868-1878». Esta interrelación fue tan determinante que sin el estudio detallado de las expediciones navales no es posible entender cabalmente el desarrollo de la guerra, en la que los rebeldes alcanzaron sus mayores éxitos por lo general poco después de la llegada de expediciones de ayuda, al tiempo que sus principales fracasos acontecieron en su mayoría en períodos en que se vieron privados, por un espacio prolongado, de ayuda externa.

Comenzando por su organización y financiación, la mayor parte de las expediciones corrieron a cargo de determinados dirigentes insurgentes que operaban tanto desde el exterior (integrados en la Junta Central Republicana de Cuba y Puerto Rico) como desde el interior de Cuba (Junta Revolucionaria de La Habana). Entre estos dirigentes cabría destacar a los hermanos Francisco Javier e Hilario Cisneros y a Manuel y Rafael Quesada, así como a Miguel Aldama, José Varona, Néstor Ponce de León, José Posee, Carlos del Castillo, Antonio Fernández Bramosio, José Antonio Echevarría, José Manuel Mestre, Agustín Santa Rosa, Juan Bellido de Luna, Juan Arnao y José Morales Lemus, este último designado «Ministro Plenipotenciario de la República en Armas» en Nueva York.

Pero, a la ya de por sí compleja combinación de dificultades como conseguir las financiaciones necesarias, adquirir los buques idóneos, buscar las tripulaciones, reclutar voluntarios, obtener el armamento y los permisos y papeles «en regla» de los fletes, luchar contra las inclemencias meteorológicas y esquivar a los buques de guerra españoles y de otras naciones neutrales, se añadiría la de las disidencias y luchas internas entre los partidarios de la



Figura 2: Dirigentes independentistas cubanos de la Guerra de los Diez Años (*La Ilustración Española y Americana*)

ya comentada Junta Central Republicana de Cuba y Puerto Rico y otros grupos disidentes. Estos enfrentamientos condicionarían el que las expediciones no tuvieran una dirección y una organización única, sino varias y entrecruzadas, llevadas a cabo por los diferentes grupos de poder dentro del bando insurgente, con todo lo de negativo que significaba para el éxito final de las mismas. Con el apoyo de la citada junta actuó el general Francisco Cisneros, que fue quien organizó las importantes expediciones de los vapores *Salvador*, *Mary Lowell*, *Henry Burden*, *Perrit*, *Anna* y *George B. Upton*, mientras que el general Manuel Quesada —enfrentado al mencionado órgano— sería el artífice de un segundo centro de operaciones que organizó las expediciones del *Hornet*, el *Florida* y el *Virginus*. A estos dos grupos principales, especializados en el transporte de grandes contingentes de armas y hombres, se añadiría un tercero, capitaneado por José Varona, que se encargaría sobre

todo del transporte de correspondencia y documentación secreta, para el que solían utilizarse embarcaciones más pequeñas, como las balandras *Velocidad* y *Wave*.

También participaron en la organización y financiación de algunas de las expediciones varios ciudadanos extranjeros. Como el militar norteamericano Thomas Jordan, Henry Reeve, *el Inglesito*, y el canadiense William O’Ryan, que llegaron a Cuba durante los años 1869-1870 —los más activos del conflicto con las expediciones de los vapores *Perrit* y *Anna*—, o el civil Thomas L. Dorwin, también norteamericano, quien se ocupó del equipamiento y tripulación del vapor *George B. Upton* en mayo de 1870. Asimismo son de destacar el general venezolano Manuel Garrido y otras señaladas autoridades de algunos de los países denominados «amigos» de los insurgentes, como Perú, Chile, Venezuela, Colombia, México, Haití y la República Dominicana.

En el caso de Perú, país que había estado en guerra con España en 1866 —integrado en una coalición con Chile, Ecuador y Bolivia—, y con el que no se firmaría un tratado definitivo de paz hasta 1879, su gobierno, en combinación con el de Venezuela, armó a principios de 1867 el vapor chileno *Meteoro* y



Figuras 3 y 4: bandera de los insurgentes cubanos de la época y armas utilizadas por estos durante el conflicto (Museo del Palacio de la Capitanía General de La Habana)

otros buques corsarios para transportar a Cuba un ejército libertador, operación que sería otra vez dismantelada por las autoridades norteamericanas en el mismo puerto de origen cuando la flotilla ya se disponía a zarpar hacia Cuba. Dos años después, en agosto de 1869, otra tentativa parecida, que

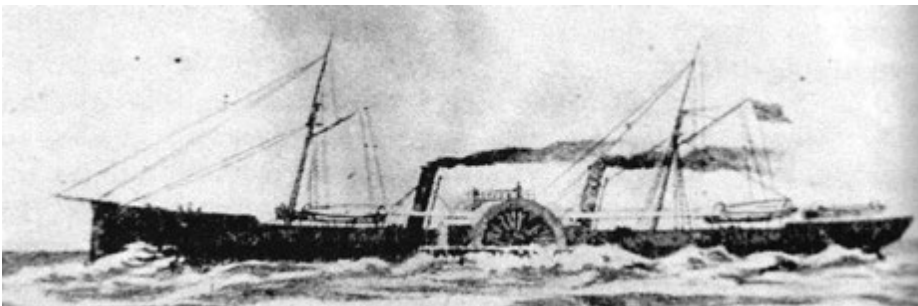


Figura 5: Vapor mercante de bandera norteamericana *Virginus*, que realizó cuatro viajes a la isla de Cuba transportando expediciones armadas para los insurgentes, siendo apresado en el cuarto, frente a las costas de Jamaica, por la corbeta española *Tornado* (31 de octubre de 1873)

pretendía asaltar un buque mercante español atracado en el puerto neoyorquino y montarle algunas piezas de artillería para combatir en corso contra la Marina española destinada en Cuba, sería otra vez descubierta y abortada eficazmente, en esta ocasión en una operación conjunta de los servicios de información españoles y la policía norteamericana. Algunos años más tarde, en el verano de 1874, volverían a intentarlo con una nueva expedición armada en la que iban enrolados nada menos que tres hijos del ultraliberal Mariano Ignacio Prado, expresidente peruano, junto con varios militares de dicho país. El gobierno norteamericano volvería a interceptar y a desbaratar la tentativa en el puerto de Nueva York.

También las autoridades colombianas y venezolanas de la época organizaron y financiaron algunas expediciones armadas en apoyo de los insurgentes cubanos. Tal fue el caso de la llamada Legión Colombiana, un contingente de cerca de 300 combatientes —entre los que se encontraban los futuros generales Castillo Zúñiga y Francisco Mosquera— que, embarcados en el vapor *Hornet*, en enero de 1871, consiguieron desembarcar en las costas cubanas y unirse a los independentistas en armas. También es reseñable la llamada «expedición de los burros» (mayo-junio de 1873), que partió de Puerto Cabello (Venezuela), a bordo del vapor *Virginus*, transportando setenta expedicionarios venezolanos, los cuales tomaron el nombre de «Vanguardia Venezolana de la Expedición Bolivariana» y desembarcaron con abundante armamento y munición y cincuenta acémilas para su transporte por las sierras cubanas.

Principales expediciones navales de los insurgentes: puertos de salida, escalas intermedias y recorridos

Según datos de la historiadora cubana Milagros Gálvez Aguilera, procedentes de su minuciosa e interesante investigación «Expediciones navales en la Guerra de los Diez Años», las expediciones armadas que se organizaron para desembarcar en las costas cubanas durante este conflicto fueron cincuenta y ocho. De ellas, unas cuarenta consiguieron «tocar tierra», es decir, desembarcar la totalidad o parte de los hombres y el material que transportaban, junto con documentación y correspondencia secreta, aunque doce de ellas, que representaban el 21 por 100 del total, «fracasaron después de efectuado el alijo», al ser localizadas y apresadas por fuerzas de la Marina de Guerra o del Ejército español. Del resto, aproximadamente una decena se suspendieron o se frustraron en tierra (antes de partir, o bien se malograron a causa de problemas durante la travesía (accidentes, tormentas, naufragios).

De las aproximadamente cuatro decenas de expediciones consumadas, algo más de una treintena se conocen con cierto detalle, sobre todo las seis que pueden considerarse más importantes a tenor del cargamento que transportaban y de su repercusión directa y posterior en la marcha de la guerra. Nos referimos a las expediciones de los vapores *Salvador*, *Perrit*, *Anna*, *George B. Upton*, *Hornet* y *Virginus*.



Figura 6: Lugares de desembarco en la isla de Cuba de las principales expediciones navales de los insurgentes. Las numeraciones pueden identificarse en el texto de páginas posteriores

Cronológicamente, las mencionadas expediciones fueron las siguientes:

<i>Buque</i>	<i>Fecha</i>	<i>Puerto de embarque</i>	<i>Escalas realizadas</i>
Goleta inglesa <i>Galvanie</i>	Finales de diciembre de 1868	Nassau (Bahamas británicas)	Puerto Plata (República Dominicana)
Goleta inglesa <i>Galvanie</i>	Enero de 1869	Nassau (Bahamas británicas)	Puerto Plata (República Dominicana) y cayo Romano (Cuba)
Goleta <i>Louisa Wilson</i>	Mayo de 1869	Nueva York (EE.UU.)	Santo Domingo (República Dominicana)
Vapor español <i>El Salvador</i>	Mayo de 1869	Cayo Hueso	San Thomas, Cuba (bahía de Nuevas Grandes, Nuevas-Manatí) y Nassau
Goleta inglesa <i>Galvanie</i>	1869	Nassau	Puerto Plata, Cuba (cayo Romano)
Vapor americano <i>Don</i>	1869	Nueva York	Norfolk
Vapor <i>City of Antwerp</i>	1869	Liverpool (Inglaterra)	Nueva York y Cuba
Vapor <i>Java</i>	1869	Liverpool (Inglaterra)	Nueva York y Cuba
Vapor <i>Nevraska</i>	1869	Liverpool (Inglaterra)	Nueva York y Cuba
Vapor <i>Eagle</i>	1869	Nueva York	Nassau

Vapor <i>Mary Lowell</i>	1869	Nueva York	Veracruz (México)
Vapor <i>Mary Henry Burden</i>	1869	Jacksonville	Fernandina, Stirup Key (península de Florida), San Salvador, Rum Key, Long Island, Racoon Key
Vapor <i>Perrit</i>	Mayo de 1869	Nueva York	Bahía de Nipe (costa NE Cuba), Kingston y Nueva York
Vapor <i>Yacht</i>	1869	Nueva York	Charleston, Green Key y Cuba
Vapor <i>Anna</i>	Enero de 1870	Nueva York	Charleston, Green Key y Cuba (playa Covarruvia, Manatí)
Balandra norteamericana <i>Velocity</i>	1870	Cayo Hueso	Nassau, Santo Domingo y Cuba
Goleta <i>Mautrise</i>	1870	Jamaica	Puerto Príncipe (Haití) y Kingston (Jamaica británica)
Goleta inglesa <i>Virginia</i>	1870	Montecristi (República Dominicana)	Santiago de Cuba
Goleta <i>Seiba</i>	Marzo de 1870		Cuba (Punta Tarquino)
Vapor norteamericano <i>George B. Upton</i>	Mayo de 1870	Nueva York	Cabo Cañaveral (Florida), Cuba (Punta Brava, bahía de Manatí) y Colón (Panamá/ República de Colombia)
Vapor norteamericano <i>George B. Upton</i>	Junio de 1870	Aspinwall (entonces República de Colombia, y actualmente Colón, en la costa atlántica de Panamá)	Cuba (cerca de Punta Brava, bahía de Manatí) y Nueva York
Goleta inglesa <i>John Grey</i>	Junio de 1870	Nassau (Bahamas británicas)	Cuba
Vapor español <i>El Salvador</i>	Agosto de 1870	Nassau (Bahamas británicas)	Santo Domingo, bahía de Casilda (S de Las Villas Trinidad/Cuba)
Buque de vela <i>Silemtiun</i>	1870	Amberes (Bélgica)	Nueva York, Cuba y Nueva York
Buque de vela <i>Chieftain</i>	1870	Londres (Inglaterra)	Cuba
Balandro norteamericano <i>Champion</i>	1870	Los cayos (Haití)	Santiago de Cuba
Goleta <i>Billie Bults</i>	1870	Nueva York	Curazao, Maronte (isla de Jamaica) y Nueva York
Vapor norteamericano <i>Virginus</i>	Octubre de 1870	Nueva York	Curazao, La Guaira y Puerto Cabello (Venezuela) y Cuba (Boca de Caballo)
Goleta norteamericano <i>Wave</i>	1870	Cayo Hueso	Tampa y Cuba

Vapor norteamericano <i>Hornet</i>	Enero de 1871	Nueva York	Wilmington, Nassau, Aspinwall (actual Panamá), Cuba (Punta Brava, bahía de Manatí) y Puerto Príncipe (Haití)
Vapor norteamericano <i>Florida</i>	1871	Nueva York	República Dominicana, San Thomas y Cuba
Vapor norteamericano <i>Webster</i>	1871	Nassau (Bahamas británicas)	Nueva York, Cayo Hueso y Cuba
Vapor norteamericano <i>Virginius</i>	Junio de 1871	Puerto Cabello (Venezuela)	Maracaibo (Venezuela) y Cuba
Goleta norteamericana <i>Watehmann</i>	1871	Colón Aspinwall	Puerto Cabello (Venezuela)
Vapor <i>Eduard Stuart</i> (o <i>Edgar Star</i> , según otras versiones)	1872	New London	Cuba
Vapor <i>Fanny</i>	1872		Cuba
Barca norteamericana <i>E.A. Canhron</i>	1873	Filadelfia (EE.UU.)	Santiago de Cuba
Vapor norteamericano <i>Virginius</i>	Mayo-junio de 1873	Aspinwall	Cuba
Vapor norteamericano <i>Virginius</i>	Octubre de 1873	Kingston (Jamaica británica)	Jeremie (Haití), Pierto Príncipe (Haiti) y bahía de Comito (Haití)
Goleta inglesa <i>Laura Pride</i>	1875	Puerto Príncipe (Haití)	Cuba
Goleta <i>Octavia</i>	Agosto de 1875	—	Punta Tarquino (Cuba)

Además de estas expediciones, que fueron las más importantes, hubo otras de menor entidad protagonizadas por pequeños vapores y buques de vela como el *E.A. Canhron*, *Velocidad* y *Wave*, utilizados principalmente para el envío de correspondencia y documentación secreta.

Las expediciones mantuvieron cierta regularidad temporal durante los seis primeros años del conflicto, aunque alcanzaron su apogeo durante el bienio 1869-1870, en el que se registraron hasta un total de veintiocho (el 70 por 100 del total de la guerra). A partir de octubre de 1873, tras la captura del vapor norteamericano *Virginius* en su cuarta incursión sobre las costas cubanas, y el posterior fusilamiento de la mayor parte de sus tripulantes y expedicionarios, las expediciones filibusteras prácticamente se suspendieron. Las dos últimas de las conocidas de forma documentada, casi anecdóticas, fueron ejecutadas en 1875 por las goletas inglesas *Laura Pride* y *Octavia* y apenas tendrían repercusión sobre la marcha de la guerra por lo escaso de sus cargamentos.

En cuanto a los buques utilizados, en su mayoría —en una veintena de casos— se trató de pequeños y ligeros vapores de ruedas de menos de 500 toneladas de desplazamiento —algunos incluso inferiores a las cien— y con

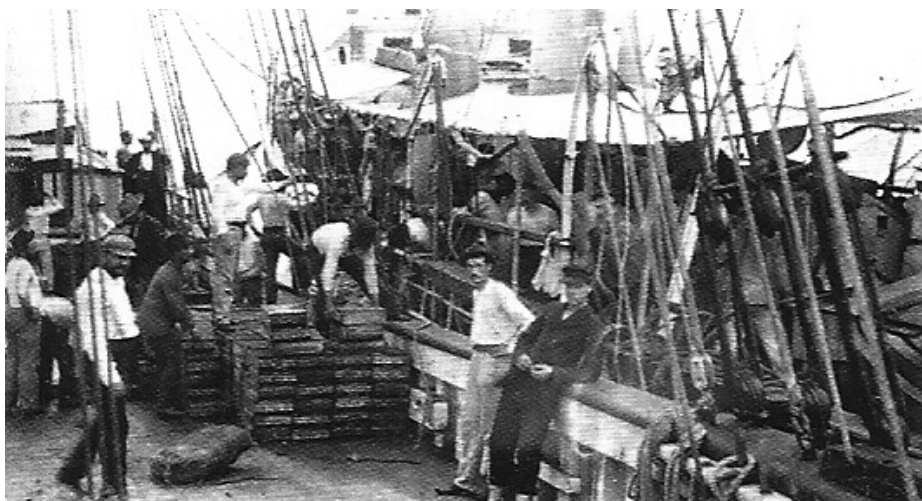


Figura 7: Transbordo de armas a un buque filibustero de los insurgentes cubanos durante la Guerra de los Diez Años

banderas, patentes y tripulaciones casi siempre norteamericanas o británicas, aunque también se utilizaron algunas embarcaciones más pequeñas de vela, del tipo goleta y balandra, así como banderas de otros países. Los vapores más famosos fueron los norteamericanos *Virginius*, que consiguió culminar con éxito sus tres primeros viajes a las costas cubanas, hasta su apresamiento en el cuarto; *Gerge B. Upton*, con dos viajes; *Perrit, Anna* y *Hornet*, los tres con un solo viaje, así como el de bandera inglesa *El Salvador*, también con dos viajes, aunque el segundo de ellos terminaría en un rotundo fracaso.

Otro aspecto a destacar es el de las estrictas medidas de seguridad y protección que observaban las expediciones, con objeto de evitar, en lo posible, las acciones de los servicios de información españoles, muy bien distribuidos por todos los posibles puertos de salida o de escala habitual de las expediciones, y de las autoridades locales en el caso de los países neutrales. Como indica M.^a Dolores Domingo en su obra ya mencionada, por lo general el armamento no se embarcaba en el mismo puerto de salida de las expediciones, pues allí solía actuar un mayor número de espías e informadores españoles, de manera que las armas y municiones se transbordaban en otros puntos intermedios previamente concertados, por lo habitual fuera de los puertos y desde pequeñas goletas y bergantines, más fáciles de camuflar. Así se evitaba que las autoridades portuarias localizasen los verdaderos cargamentos, a los que por otra parte servían de tapadera las mercancías legales que aparecían en la documentación oficial de los fletes, a fin de dar a sus patentes de navegación y sus tripulaciones una apariencia de «estar en regla» en caso de que sufrieran inspecciones en alta mar por buques de guerra, tanto españoles como norteamericanos o británicos.

Como puntos más habituales de salida, en la documentación manejada aparecen los puertos norteamericanos de Nueva York (en doce ocasiones), Cayo Hueso (tres), Jacksonville (una), Filadelfia (una) y New London (New Hampshire, una); los metropolitanos británicos de Liverpool (en tres ocasiones) y Londres (una), o los de sus colonias en el Caribe de Nassau (Bahamas, en cuatro ocasiones) y Jamaica (una); el entonces puerto colombiano de Aspinwsall (actualmente Colón), en la costa atlántica de Panamá (en dos ocasiones), el haitiano de Puerto Príncipe (una), el dominicano de Montecristi (una) y el belga de Amberes (una).

Las expediciones no solían dirigirse directo hacia su destino final, sino que realizaban una o varias escalas, en las que recogían parte de las armas o de los expedicionarios y repostaban. Como puntos más habituales de estas escalas aparecen los puertos norteamericanos de Charleston, Norfolk, Rum Key, Green Key, Long Island, Racoon Key y Cabo Cañaveral (Florida); los de las colonias británicas de Nassau (Bahamas), Santo Thomas y Maronte (Jamaica); los dominicanos de Santo Domingo y Puerto Plata; los haitianos de Puerto Príncipe y la bahía de Nipe; el holandés de Curazao, el mejicano de Veracruz y los venezolanos de La Guaira y Puerto Cabello (Boca de Caballo).

En todos ellos, tanto en los de salida como en los de escala, los expedicionarios disponían de «gente amiga» que les ayudaba y protegía. Entre esta gente amiga se contaban incluso autoridades locales, que en algunos casos cometían la imprudencia de organizar actos y fiestas de homenaje y de despedida que alertaban a los agentes españoles locales, quienes trasladaban rápidamente la novedad a las autoridades de Cuba para que pusieran en alerta a las unidades de la Marina. En algunos de estos puertos amistosos los insurgentes disponían de almacenes para depositar sus armas y pertrechos y documentación. Por ejemplo, el almacén 16 del muelle sur en el puerto de Brooklyn-Nueva York, los almacenes de depósito en el de Nassau, o la casa de los señores Maal en La Guaira (Venezuela).

Travesías y acciones de desembarco. Normas y códigos de señales utilizados

Pero las expediciones no siempre conseguían su objetivo de desembarcar en las playas cubanas los hombres, armamento y pertrechos que transportaban. Cuando lograban no ser desmanteladas en su mismo puerto de origen — como sucedió en dos ocasiones en el puerto de Nueva York, como señalamos más arriba —, debían afrontar los peligros de una travesía de alto riesgo, pues el buque expedicionario emprendía la aventura a solas, sin ningún buque armado de apoyo — nunca se reunieron convoyes —, evitando las rutas habituales y rutinarias de navegación y, en muchos casos, sin que los expedicionarios conociesen demasiado bien la costa ni el punto concreto donde debían desembarcar. Los avatares a que se enfrentaban podían ser tanto encuentros inesperados y subsiguientes persecuciones por parte de unidades de la Marina de Guerra española — o incluso de la norteamericana o la británica, aunque



Figuras 8 y 9: Izquierda, expedicionarios rumbo a la isla de Cuba a bordo de un buque filibustero. Derecha, desembarco de armas en algún punto de la isla

estas en muy contadas ocasiones—, lo que les obligaba a arrojar sus cargamentos al mar para evitar la localización de pruebas durante los previsibles registros de los buques, como rigores meteorológicos, como ocurrió, por ejemplo, en 1872 con la goleta norteamericana *Wave* en aguas de la Florida, donde un fuerte temporal provocó su naufragio y el fallecimiento de toda su tripulación, incluido el capitán, José Varona, y el director de comunicaciones exteriores de Cuba Libre.

Después, y cuando ya se había conseguido superar los problemas de la salida de puertos y de la larga travesía, comenzaban las tribulaciones de la aproximación a la costa, cuya franja de seis millas era precisamente la más vigilada por las unidades de la Marina de Guerra española, y donde el desembarco de los expedicionarios y el material transportados se veía complicado adicionalmente porque las autoridades españolas, cuando tenían noticia de un eventual desembarco, apagaban los faros pertinentes de los doce repartidos por la isla.

Así las cosas, para intentar aumentar la eficacia de las expediciones, la Junta Cubana de Nueva York y el dirigente Francisco Javier Cisneros acordaron con Carlos Manuel de Céspedes, presidente de la República de Cuba en Armas y jefe de su poder ejecutivo, un plan general en el que se señalaban los sectores y puntos de la costa cubana más convenientes para los desembarcos, que quedaron fijados en el tramo de litoral comprendido entre Nuevitás y Baracoa, en la costa norte o atlántica de la isla, y entre Punta Maysí y Cabo Cruz, y Cienfuegos y Trinidad, en la costa sur o caribeña. Ambas zonas correspondían a las zonas costeras de las provincias de Oriente y Puerto Príncipe, es decir, aquellas en que los insurgentes operaban con mayor pujanza.

Seleccionados los puntos más convenientes, que generalmente hacían coincidir con pequeñas ensenadas o bahías apartadas de las grandes rutas marítimas y de los puestos militares costeros del Ejército español, así como con zonas relativamente controladas y «aseguradas» por las fuerzas insurgentes, los puntos en cuestión se les comunicaban a los «jefes de mar y de guerra» de las expediciones, a quienes también se les hacía saber la fecha aproximada prevista para el desembarco. Esta nunca era exacta, porque las comunicaciones con el exterior resulta-

ban muy lentas y complicadas, al controlar las autoridades españolas el servicio de telégrafos de la isla, y la duración del viaje de las expediciones era siempre imprevisible, de modo que se colocaban vigías en la costa y en puntos sucesivos, a intervalos regulares, hasta los campamentos más próximos de los insurgentes.

Aunque los desembarcos solían producirse al amparo de la noche, se diseñó un código de señales para comunicarse con los vigías de tierra mediante columnas de humo durante el día y luces por la noche. De acuerdo con estos códigos, las embarcaciones expedicionarias debían permanecer alejadas de la costa hasta observar una columna de humo que les indicaba el lugar exacto donde podían desembarcar, que estaba ocupado y «asegurado» por fuerzas propias. En esos casos, el barco enarbolaba bandera cubana y se acercaba a la costa con un hombre apostado a proa que describía tres círculos con una bandera blanca. Si, por el contrario, no observaban ninguna señal de humo en tierra, o tres humaredas separadas entre sí por cincuenta pasos de distancia, el buque expedicionario, infiriendo que había tropas españolas en las proximidades y los insurgentes no controlaban suficientemente la zona, abortaba el desembarco y se dirigía hacia alta mar. Como ya se ha comentado antes, los desembarcos casi siempre se efectuaban de noche, guiados los expedicionarios con «humaredas y hogueras claras» que desde la costa les marcaban el rumbo a seguir, las cuales eran contestadas desde los buques con linternas de colores (azul, roja y blanca) colocadas en triángulo. También, y en algunas ocasiones, se utilizaron «sistemas de transmisión letra por letra» y otros métodos de signos convenidos —con frases enteras de un vocabulario acordado previamente— que combinaban números y letras y se transmitían por medio de largos palos con banderas o pañuelos atados en su extremo.

Las expediciones navales más relevantes de los insurgentes

Dentro de la larga lista de acciones y expediciones navales llevadas a cabo por los insurgentes cubanos, cabría destacar las que tuvieron una repercusión efectiva en la marcha de la guerra, por el número de expedicionarios y el volumen de armamento y pertrechos que consiguieron desembarcar en la isla.

Captura del vapor mercante español *Comanditario* (finales de marzo de 1869)

En la noche del 23 de marzo de 1869, el vapor mercante español *Comanditario*, de la Compañía General Cubana de Navegación, que hacía el servicio regular de cabotaje, dos días a la semana, entre los puertos de La Habana y Cárdenas, fue asaltado y ocupado por un grupo de 27 insurgentes armados. Estos, encabezados por Angel Loño, habían subido a bordo en el puerto de La Habana como supuestos pasajeros, y perpetraron el asalto a las 23.30, a la altura de Punta de Guane, muy cerca de la entrada al puerto de Matanzas (fig. 6, punto 1). La acción contó con la colaboración interna del sobrecargo del vapor, Juan Bautista Osorio Borrero —natural de Puerto Príncipe y alférez de navío de la

A ULTIMA HORA.

La goleta americana *John Johnson*, entrada esta tarde en nuestro puerto procedente de Boston y New Port, ha conducido á su bordo á D. Francisco Conto y D. N. Ferrer, pasajeros del vapor *Comanditario*, á los cuales recogió en Cayo Sal. Segun hemos oido, dichos señores manifiestan que en la misma noche de su salida de esta ciudad fueron asaltados en sus literas, cuando estaban durmiendo, por varios hombres armados, entre los cuales reconocieron á algunos de los pasajeros embarcados á última hora, los que les hicieron levantarse, lo mismo que al resto del pasaje, y á una parte de la tripulación, encerrándolos á todos en la cámara hasta la mañana siguiente, que los echaron en el Cayo. También se nos ha dicho, refiriéndose al mismo conducto, que el que capitaneaba á los individuos que efectuaron ese acto de piratería era un hombre de estatura bastante alta, en extremo delgado y no muy bien vestido.

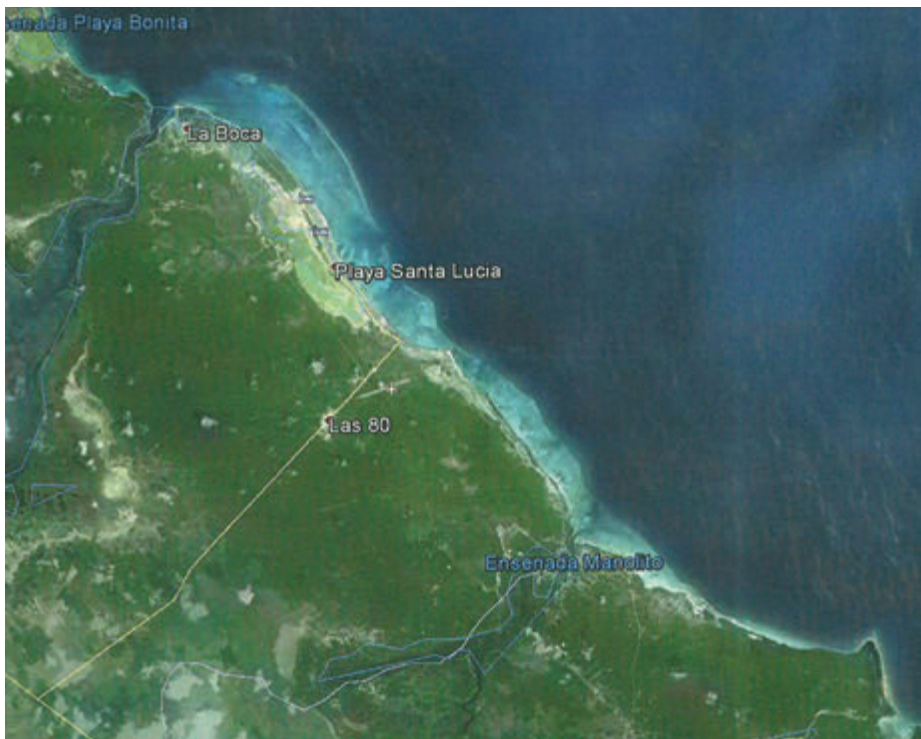
Marina española ya retirado, que se había pasado a la mercante un año antes—, el piloto Eloy Camacho y los maquinistas Juan López, Antonio Roig, Joaquín Aguiar y Pedro Hombrón. El capitán del buque, Telmo Jofre, el resto de la tripulación y 78 pasajeros, seis de ellos mujeres, fueron encerrados en sus camarotes y, a primera hora de la mañana siguiente, desembarcados en Cayo Palanqueta, banco de Cay Sal (Bahamas), frente al archipiélago cubano de Sabana (fig. 6, punto 2), con una magra provisión de agua, arroz, tasajo y galleta. La intención de los insurgentes era artillar el vapor en la isla británica de Santomás y convertirlo en el primer buque de guerra de las fuerzas cubanas, para que con el nombre de *Yara* actuara en curso contra la Marina de Guerra española. Pero la aventura del neonato *Yara* apenas duraría ocho días. El 31 de marzo, y tras navegar varios días a vela entre los cayos Grand y Little Stirup, fue avisado por otros buques mercantes, que dieron aviso a las autoridades españolas de Cuba. El *Comanditario* sería localizado en el canal norte de Nueva

Figura 10: Noticia del *Diario de la Marina* de La Habana sobre los servicios del *Comanditario*, de la línea de vapores entre Cárdenas y La Habana, y sobre su captura por un grupo de insurrectos (28 de marzo de 1869)

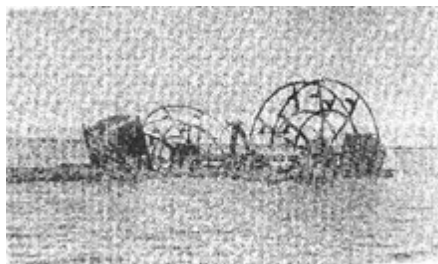
Providencia —donde, escaso de combustible, estaba intentando embarcar carbón para sus máquinas— por el vapor español de guerra *San Quintín*, la cañonera *Luisa* y el vapor mercante armado *Marsella*, que tras una breve persecución lograron capturarlo en un cayo próximo con seis tripulantes a bordo. Otros seis se ahogaron cuando huían a nado hasta la costa, y el resto, unos quince, consiguieron escapar. Pocas horas después, el *Comanditario* entraba en el puerto de La Habana remolcado por el *San Quintín*.

Expedición del vapor inglés *El Salvador* (mayo de 1869)

Organizada en Cayo Hueso (EE.UU.) y Nassau (Bahamas, colonia británica), y comandada por Rafael de Quesada, sería la primera expedición importante que consiguió desembarcar en las costas cubanas. Lo hizo en la bahía de Nuevas Grandes, en el límite entre Nuevitas y Manatí (fig. 6, punto 4), el 13



de mayo de 1869. A bordo de dicho vapor iban 171 expedicionarios junto con un cañón, 900 fusiles y abundantes municiones. Las autoridades españolas intentaron evitar, aunque sin éxito, que los insurgentes adquiriesen este vapor en Nassau y que realizara viajes clandestinos hacia Cuba, aunque meses después (agosto de 1869) sí conseguirían que *El Salvador* fuera detenido y apresado por unidades de la Royal Navy cuando transportaba armas blancas y de fuego junto con varias banderas de los insurgentes cubanos. Este mismo vapor intentaría un segundo desembarco en agosto de 1870, esta vez en la bahía de Casilda (sur de Las Villas/Trinidad), con el marino mercante cubano Juan Bautista Osorio como jefe o ayudante de mar. La intentona fue descubierta por las tropas españolas, que apresaron o mataron a la mayor parte de los cuarenta expedicionarios.



Figuras 11 y 12: Lugar de desembarco de la expedición del vapor inglés *El Salvador*, el 13 de mayo de 1869, en la bahía de Nuevas Grandes, en el límite entre Nuevitas y Manatí, y restos del citado vapor de ruedas en la bahía de Casilda, tras el fracaso de su segundo desembarco en agosto de 1870

Expedición del vapor *Perrit* (11-12 de mayo de 1869)

Esta expedición, posiblemente la de mayor importancia de toda la Guerra de los Diez Años, fue organizada por la Junta Central Republicana de Cuba y Puerto Rico, establecida en Nueva York. En la operación, a cuyo mando estuvo el ingeniero cubano Francisco Javier de Céspedes —quien contó con Juan Bautista Osorio como, nuevamente, jefe o ayudante de mar—, se transportó a las costas cubanas un importante cargamento de armas y municiones, exactamente 6.050 armas de todo tipo, por un valor de más de 40.000 pesos, junto con un total de 200 expedicionarios. Ciento veinte de ellos eran cubanos, y entre ellos se hallaba el coronel insurgente Francisco Grave de Peralta, hermano de los generales rebeldes Julio y Belisario. Los ochenta voluntarios restantes procedían sobre todo de Estados Unidos (así, el mayor general norteamericano Thomas Jordan, al frente de una compañía de los denominados «Rifleros de la Libertad»), Venezuela y México, junto con un polaco (Estanislao Melo-



Figura 13: Lugar de desembarco de la expedición del vapor *Perrit* (11 y 12 de mayo de 1869) en el estero de Canalito y la península de El Ramón, que divide las amplias bahías de Banes y de Nipe, situados en la zona nororiental de la isla de Cuba, próxima a la ciudad de Holguín

wicht), un húngaro e, incluso, un español (Manuel Suárez). El vapor partió del puerto de Nueva York a principios de mayo de 1869, y en una escala secreta recogió el importante cargamento de armas y municiones: 4 obuses de 12 cm, 4 cañones de bronce de 12 cm y 2 carros de artillería, 50 granadas de percusión con fulminantes y 50 proyectiles esféricos para cañón, 200 cápsulas para cañones, 4.000 fusiles Springfield y 51 Remington con sus respectivas bayonetas, 50 carabinas Remington, 200 revólveres, botes de metralla, 800.000 cartuchos para rifles calibre 58 y 10.000 para carabinas Berdam, 4.000 cartuchos de Colts, 50.000 fulminantes para fusil y pistolas, así como abundantes armas blancas (sables, machetes, hachas...) y numeroso material militar y de campaña (cureñas, alzas para piezas de acero, escobillones, atacadores, cargas de metralla, plomo para fabricar balas, sillas de montar, cananas, correajes y cartucheras, cornetines, zapatos, platos metálicos, calderos...) Además, el vapor transportaba abundante correspondencia y documentos para el presidente cubano, Carlos Manuel Céspedes —incluida una «espada de honor»—, enviados por Morales Lemus, presidente de la Junta Central Republicana de Cuba y Puerto Rico, con valiosa información secreta sobre posibles acciones a realizar, actitud de las autoridades y estado de la opinión pública norteamericana. El vapor consiguió desembarcar entre el 11 y el 12 de mayo de 1869 la mayor parte de su carga en el estero de Canalito y la península de El Ramón, que divide las amplias bahías de Banes y de Nipe (en la zona nororiental de la isla de Cuba, próxima a la ciudad de Holguín [fig. 6, punto 3]). El cargamento desembarcado se transportó el 13 de mayo hasta el paraje de La Cueva, próximo a Holguín. Pero la operación fue descubierta por las tropas españolas, que entre el 16 y el 20 de mayo, con unidades de la Marina y del Ejército, lanzaron contra los insurgentes un ataque en la zona de El Rondón y Canalito, próxima a la bahía de Nipe, donde consiguieron recuperar buena parte del material desembarcado.

Expedición del vapor *Anna* (enero de 1870)

El dirigente Francisco Javier Cisneros y la Junta Central Republicana de Nueva York fletaron el vapor *Anna*, una especie de remolcador de vapor de 72 toneladas de desplazamiento, 90 pies de eslora y 22 de manga que desarrollaba de 3 a 5,5 nudos de velocidad máxima. El *Anna* se puso al mando del capitán Rudolph Sommers, a quien auxiliaban como segundo Juan B. Osorio y como piloto Eloy Felipe Camacho. La expedición, que tuvo un coste de 41.000 dólares, había partido de Nueva York el 29 de diciembre anterior comandada por Francisco Javier Cisneros como jefe de mar y el coronel canadiense William A. Ryan como jefe de tierra. Entre los veintún expedicionarios restantes son de reseñar los coroneles Melchor Agüero y James Clancy, los comandantes Charles Mayer y Juan Ariosa, y los capitanes Tom Lillie Mercer, Simón Gratz, Oscar Céspedes (hijo del presidente Carlos Manuel de Céspedes), Juan Rius Rivera y Emilio Mola. Tras una escala en el puerto norteamer-



Figura 14: Lugar de desembarco de la expedición del vapor *Anna*, en la ensenada de la playa de Covarruvia, entre Manatí y Nuevas Grandes, llevado a cabo entre el 19 y el 20 de enero de 1870

ricano de Charleston —donde el bergantín norteamericano *Timothy Field* le transbordó un importante cargamento de armas y municiones (compuesto por 2 cañones, 384 proyectiles de artillería, 1.260 fusiles, 50 revólveres y abundante munición para armas largas y cortas, así como medicinas y ropa)—, el vapor conseguiría desembarcar en la ensenada de la playa de Covarruvia, entre Manatí y Nuevas Grandes (fig. 6, punto 5), entre las ocho de la tarde del 19 y las cinco de la mañana del 20 de enero, tras un intento fallido debido al fuerte temporal y a problemas técnicos del buque. La presencia en la zona de tres unidades de la Marina española evitó que se descargasen la totalidad de las municiones, ante el temor de los expedicionarios a ser descubiertos y apresados. Con el vapor *Anna* ya de regreso hacia Nassau, los expedicionarios desembarcados serían atacados dos días después (22 de enero de 1870) por tropas españolas, que les hicieron varias bajas y provocaron la pérdida de una parte del cargamento. El resto pudo finalmente destinarse a pertrechar a las tropas de Las Tunas, Jiguaní y Bayamo, dirigidas por los generales insurrectos Antonio Maceo, Francisco Vicente Aguilera, Marcana y Julio Grave de Peralta, lo que posibilitó, en los meses siguientes, las acciones de Río Abajo, Majibacoa, La Irma y La Candelaria de Unique. Finalmente, denunciado por uno de sus propios tripulantes, el vapor *Anna* sería detenido en Green Cay (islas Vírgenes, bajo soberanía norteamericana) por las autoridades estadouniden-

ses, que decomisarían el resto de la carga de armamento que transportaba. Un mes después, la Junta Central Republicana de Nueva York (propietaria del buque) vendería el vapor en Nassau.

Expedición del vapor *George B. Upton* (mayo de 1870)

Esta expedición fue organizada durante el primer semestre de 1870 por el general insurgente Francisco Javier Cisneros y financiada por la Junta Central Republicana de Cuba y Puerto Rico, presidida en aquellos momentos por Miguel Aldama, con el apoyo de Néstor Ponce de León y José Posse. Durante los primeros días de mayo de dicho año, la Junta consiguió fletar en el puerto de Nueva York el vapor *George B. Upton* y que el capitán norteamericano Teófilo (algunos autores lo denominan Thomas) L. Dronin se encargara del equipamiento del buque y del reclutamiento de su tripulación, en la que actuaba como primer oficial el también norteamericano Rudolph Sommers. Acaudillando la expedición, compuesta por unos 180 hombres,

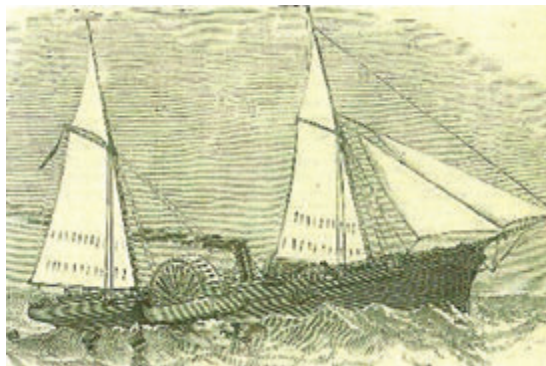


Figura 15: Punta Brava (bahía de Manatí), lugar de desembarco de la expedición del vapor *George B. Upton*, efectuado durante las noches del 23 y 24 de mayo de 1870

iban el propio Francisco Javier Cisneros como jefe de mar y el comandante Gaspar Betancourt como jefe de tierra, quienes contaron con el auxilio de Alberto Fernández y Juan Bautista Osorio como ayudantes de mar. Al anochecer del 14, con toda su documentación en regla y sin ningún cargamento de armas, para evitar las sospechas de los inspectores norteamericanos, el vapor zarpó del puerto de Nueva York, y a media noche, en Barnegal Sight, no muy lejos de la salida de la bahía de Nueva York, se abarló con la goleta *Queck Step*, que lo estaba esperando. La goleta le transbordó el cargamento de armas que transportaba. Tras siete días de navegación, sorteando la vigilancia de los buques españoles de guerra, en la noche del 22 de mayo los expedicionarios se acercaron a la bahía de Manatí, en la costa norte y atlántica de la provincia cubana de Oriente, pero no consiguieron desembarcar y decidieron alejarse de la costa para evitar a los cañoneros españoles. Por último, el desembarco de expedicionarios y armamento se produciría en Punta Brava, bahía de Manatí (fig. 6, punto 7), durante las noches del 23 y 24 de mayo y se terminó a las dos de la madrugada del 25, aunque, por agotamiento del personal, no pudo desembarcarse la totalidad el armamento y del material transportado, que regresaría en las bodegas del barco nuevamente a Colón (Panamá), donde fondeó el 31 de mayo siguiente. En total, se consiguió desembarcar a 177 hombres del denominado «Batallón de Cazadores de Hatuey», a las órdenes por el comandante Gaspar Betancourt y de otros oficiales como José Urioste, Francisco Payrol, Rafael de la Rúa, Emilio Loret de Mola, J. Jordán, Luis Eduardo de Cristo, Juan Castro Palomino y Manuel Pimentel, junto con una importante parte del cargamento de armas y de medicinas transportado, aunque no en su totalidad. Se componía este de 1.666 fusiles Enfield y 73 Springfield, 180 carabinas Spencer, 128.000 cartuchos metálicos para las Spencer y 300.000 para los fusiles, 20 sables, 246 machetes y 4 toneladas de pólvora. Estas fuerzas se incorporarían, poco después, al denominado «2.º Batallón de Las Tunas» del ejército insurgente. Tras su desembarco, la expedición sería atacada en tierra por fuerzas del Ejército español, que conseguirían hacerle varias bajas y prisioneros y arrebatarle parte de su cargamento, del cual consiguió llegar al ejército insurgente de Las Tunas solamente 800 fusiles y 180 carabinas. Desde Colón (Panamá), donde el vapor *George B. Upton* fue recibido por el coronel Loño y quince insurrectos más, con un pequeño cargamento de armas y municiones, el vapor regresaría a Cuba, donde acertaría a desembarcar muy cerca de Punta Brava. Tras este segundo desembarco, el vapor se dirigió al puerto de Nueva York, en el que fondearía el 20 de junio. El gobierno español formularía una dura protesta ante las autoridades norteamericanas (oficio de 29 de junio de 1870, presentado al G.S.C. por el diplomático español Mauricio López Roberts) al considerar que el vapor *George B. Upton* había violado la Ley de Neutralidad, por lo que pediría al secretario norteamericano de Estado, Hamilton Fish, la confiscación del citado vapor y su puesta fuera de servicio.

Expedición del vapor norteamericano *Hornet* (enero de 1871)

Había partido a las seis de la tarde del 31 de diciembre del puerto de Colón (Panamá/Colombia), desde el que se dirigió a Nassau para aprovisionarse de carbón. Unos días más tarde se trasladó a aguas cubanas, donde consiguió desembarcar en Punta Brava, en la bahía de Manatí (fig. 6, punto 7), uno de los mayores contingentes de expedicionarios y armas de toda la contienda. El vapor bordeó prácticamente toda la costa oriental de la isla en busca de las señales acordadas para efectuar el desembarco, y en su travesía fue avistado por el cañonero español *Yumiri*, hacia las cinco de la tarde del día 7, frente a Punta Guinchos, a unas dos millas de Puerto Padre. Tras una corta persecución, en la que el cañonero llegó a hacerle dos disparos de cañón que no le alcanzaron, el *Hornet* consiguió escapar y dirigirse a la bahía de Manatí, en cuya ensenada entró hacia las once de la noche del mismo día 7. Tras un primer desembarco de reconocimiento, realizado en un bote por los dirigentes Agüero, Mosquera, Castrillón y el colombiano José Rogelio del Castillo, una hora más tarde se comenzó a efectuar el desembarco de toda la tropa y el material transportado, compuesto por 60 colombianos, cuatro cubanos y un teniente de artillería alemán, que componían la denominada «Legión Colombiana», mandada por el conocido General O’Ryan y entre los que se encontraban los futuros generales Castillo Zúñiga y Francisco Mosquera, junto con dos cañones de montaña de bronce, con su parque y munición correspondientes, 1.000 carabinas Springfield, 100 fusiles Remington de grueso calibre, 200 rifles Char, 200 revólveres, dos toneladas de pólvora, un millón de cartuchos de fusilería, 20 cajas de machetes, dos docenas de espadas, 200 monturas aparejadas, tiendas de campaña y abundantes cajas de medicinas y ropa. Realizado el desembarco, que terminó hacia las cinco de la mañana del 8, el *Hornet* partió hacia aguas haitianas llevando a bordo a Cisneros y al General O’Ryan, que no quisieron desembarcar ante el temor de ser detenidos por los españoles. En el curso de esta travesía fue localizado y perseguido nuevamente por dos cañoneros españoles, que no consiguieron atraparlo. En cuanto a los desembarcados, mandados por Calixto Agüero, deambularon un par de días por los alrededores sin conseguir contactar con el ejército insurgente, hasta que fueron localizados por fuerzas españolas que les atacaron por tierra y mar los días 9 y 10 de enero y lograron eliminar o apresar a la mitad de los expedicionarios, además de capturar parte del cargamento desembarcado (un cañón, cajas de municiones y varias banderas). Los 31 expedicionarios supervivientes conseguirían por último contactar con las fuerzas insurgentes del mayor general Vicente García, tras una penosa marcha de varios días. En lo que respecta al vapor *Hornet*, a su llegada al puerto haitiano de Puerto Príncipe, los comandantes de los cañoneros españoles que lo perseguían bloquearon el puerto y demandaron de las autoridades haitianas la entrega del vapor y de su tripulación, a la que acusaron de piratería, contrabando de armas y repetidas violaciones del derecho internacional. Intervinieron las embajadas de España y Estados Unidos en Puerto Príncipe, la primera exigiendo su entrega inmediata,



Figuras 16 y 17: A la izquierda, José Rogelio del Castillo Zúñiga (1845-1925), integrante de la «Legión Colombiana», que fue transportada a Cuba a bordo del vapor *Hornet* y desembarcó en Punta Brava (Manatí) el 7 de enero de 1871. En el «Ejército Libertador» cubano alcanzaría el grado de general. A la derecha, grabado del vapor norTEAMERICANO *Virginus*, que entre 1869 y 1873 hizo cuatro viajes clandestinos a la isla de Cuba transportando expedicionarios y armamento para los insurrectos

bajo amenaza (5 de octubre de 1871) de intervenir militarmente si no le entregaban el buque, y la segunda oponiéndose a la entrega, alegando el pabellón norTEAMERICANO del vapor y el derecho de España a recuperar el buque y hacerse cargo de sus tripulantes. El asunto se resolvió pocos meses después con el envío a la capital haitiana de la cañonera norTEAMERICANA *Congress*, que se hizo cargo del vapor en enero de 1872 y lo escoltó hasta los puertos norTEAMERICANOS de Baltimore y Nueva York, donde los tribunales estadounidenses juzgaron a sus tripulantes y resolvieron que «el vapor no tenía derecho a utilizar el pabellón norTEAMERICANO». Sin embargo, de poco sirvió esta resolución judicial porque, poco después, el vapor, rebautizado con el nombre de *Cuba*, se convirtió en el primer buque de guerra de la «Marina cubana».

Tercera expedición del vapor norTEAMERICANO *Virginus* (junio de 1873)

A comienzos de 1873, y tras limpiar fondos en la colonia francesa de Martinica, el vapor *Virginus* se desplazó a Aspinwall (actual Colón, en la costa atlántica de Panamá, entonces bajo soberanía colombiana) para preparar un nuevo contingente de armas y expedicionarios hacia Cuba. Allí, el vapor español de guerra *Pizarro*, que le seguía el rastro hacía varios meses, al mando del teniente de navío José Autrán, futuro ministro de Marina durante el aciago año de 1898, intentó capturarlo, pero tuvo que desistir ante la protección

que le brindaron dos buques norteamericanos de guerra: la corbeta *Canadai-gua*, comandada por el teniente Seaton Shoroeder, y el cañonero *Kansas*, al mando del comandante Allen V. Reed. Como no podía ser menos, el comandante del *Pizarro* informó a los mandos navales norteamericanos sobre las actividades delictivas que realizaba el *Virginus* y les previno de que denunciaría al citado vapor ante la justicia estadounidense, así como que lo detendría en cuanto lo encontrara en alta mar. El *Virginus* consiguió, finalmente, salir de Aspinwall (Colón) después de que el propio gobierno colombiano pagara una deuda portuaria contraída por el citado vapor, y se desplazaría al puerto venezolano de Puerto Cabello, donde un mes más tarde embarcó a setenta expedicionarios venezolanos (la denominada «Vanguardia Venezolana de la Expedición Bolívariana»), junto con abundante armamento y munición: 780 fusiles, 400.000 proyectiles de rifle y varios barriles de pólvora y cincuenta acémilas para su transporte por las sierras cubanas, por lo que fue conocida como la «expedición de los burros». Los expedicionarios conseguirían desembarcar en las costas cubanas a mediados del mes de junio de ese mismo año.

Captura del vapor mercante español *Moctezuma* (noviembre de 1877)

Leoncio Prado, hijo del expresidente peruano Prado, consiguió capturar en noviembre de 1877, en el dominicano Puerto Plata, al vapor correo español *Moctezuma*, con el que intentaría romper varias veces la vigilancia española de la isla de Cuba. Al no conseguirlo, viéndose continuamente perseguido y acosado por unidades de la Marina de Guerra española, el vapor, al que había rebautizado con el nombre de *Céspedes, Padre de la Patria*, terminó siendo incendiado el 3 de junio de 1878, por sus propios tripulantes, en las costas de Honduras para evitar su captura por el vapor español de guerra *Jorge Juan*.

Principales acciones de la Marina de Guerra española durante el conflicto

Introducción

Como contrapartida a las expediciones filibusteras de los insurgentes, las autoridades militares españolas de Cuba intentaron evitar, con todos los medios disponibles —que eran muy importantes—, que estas alcanzaran su objetivo final de introducir clandestinamente en la isla tropas y armas.

En primer lugar, el capitán general de Cuba, general Domingo Dulce, emitió un decreto con instrucciones concretas para la detención, en aguas españolas o en los mares próximos de las islas de Cuba y Puerto Rico, de buques sospechosos de transportar «gentes, armas, municiones, etcétera, en auxilio de la insurrección». En este decreto, de 24 de marzo de 1869, se indicaba claramente que los buques detenidos, una vez comprobado que transpor-



taban cargamento de guerra, «serían considerados como piratas y quedaban bajo las Ordenanzas de la Armada, siendo fusilados sus ocupantes». Esta orden, que no respetaba las normas y prácticas internacionales de la época, ni el tratado bilateral entre España y Estados Unidos de 1795, ni las Ordenanzas de Corso de 1801, fue muy criticada por el propio gobierno español, presidido a la sazón por el general Francisco Serrano, buen conocedor de Cuba y sus problemas desde su estancia en la isla como capitán general en los años sesenta, y partidario de aplicar en la isla medidas liberalizadoras de índole tanto política como económica. De acuerdo con la normativa internacional, ni al capitán ni a la tripulación de un buque neutral se les podía aplicar la pena de muerte, aunque fuesen apresados con contrabando a bordo; ni tan siquiera ser detenidos, o confiscar el buque o los efectos que se conside-

Figuras 18 y 19: A la izquierda y a la derecha, Domingo Dulce Garay y Antonio Caballero y Fernández de Rodas, capitanes generales de Cuba, en dos ocasiones el primero (entre diciembre de 1862 y mayo de 1866, y entre enero y junio de 1869) y en una el segundo (entre julio de 1869 y noviembre de 1870)

raran de «comercio legal». En resumen, si el buque disponía de patente y tripulación en regla de acuerdo con las autoridades de su país de origen, no podía ser considerado filibustero. Esta controversia suscitó muchas protestas de los gobiernos extranjeros considerados «neutrales», como los de Gran Bretaña —por la detención de las goletas británicas *La Nave*, en junio de 1869, y *John Grey* de Nassau, en junio de 1870, sospechosas de llevar efectos para los insurgentes— y Estados



Son considerados como piratas, 1º los que roban en la mar, 2º las embarcaciones armadas en guerra que navegan sin patente legítima, y 3º los que invaden ó tratan de invadir un territorio, sin ir en son de guerra y bajo la bandera de un Estado soberano. Consideramos casi inútil decir que tanto el derecho internacional como las leyes especiales de cada Estado están basadas en las prácticas generalmente reconocidas por las naciones, y que se refieren á potencias beligerantes y á las que respecto á ellas guardan las leyes de la neutralidad. No nos encontramos en este caso, pero no constituye una excepción en nuestro favor. Ni los insurrectos de Cuba ni los que les auxilian, nacionales ó extranjeros, con hombres, armas, municiones y cualesquiera clases de pertrechos ó efectos, pueden invocar las leyes de los beligerantes ni mucho menos las de los neutrales, y los últimos, en el mero hecho de auxiliarlos, se someten á la condición de los primeros, y no tienen más remedio que el de sufrir la severidad de la ley. Sería ridículo indicar siquiera que los insurrectos no pueden dar patente legítima, y que las embarcaciones armadas en su favor son de hecho y de derecho piratas.

Son considerados como piratas, 1º. Los que roban en la mar, 2º las embarcaciones armadas en guerra que naveguen sin patente legítima, y 3º los que invaden o tratan de invadir un territorio, sin ir en son de guerra y bajo la bandera de un Estado soberano. Consideramos casi inútil decir que tanto el derecho internacional como las leyes especiales de cada Estado están basadas en las prácticas generalmente reconocidas por las naciones, y que se refieren a potencias beligerantes y a las que respecto a ellas guardan las leyes de la neutralidad. No nos encontramos en este caso, pero no constituye una excepción en nuestro favor. Ni los insurrectos de Cuba ni los que les auxilian, nacionales o extranjeros, con hombres, armas, municiones y cualesquiera clases de pertrecho o efectos, pueden invocar las leyes de los beligerantes ni mucho menos las de los neutrales, y los últimos, en el mero hecho de auxiliarlos, se someten a la condición de los primeros, y no tienen más remedio que el de sufrir la severidad de la ley. Sería ridículo indicar siquiera que los insurrectos no pueden dar patente legítima, y que las embarcaciones armadas en su favor son de hecho y de derecho piratas.

Fig. 20: Izquierda decreto de apresamiento de buques filibusteros (24 de marzo de 1869); derecha, transcripción del decreto

Unidos, como consecuencia de algunos apresamientos de ciudadanos norteamericanos que participaban en las expediciones de la goleta *Seiba* y el vapor *Hernet*, en los que consideraba que no se había respetado el artículo 7 del tratado suscrito en 1795 entre ambos países, por el que se regulaba que, en los casos de aprehensión o arresto de súbditos de uno de los países por las autoridades del otro, «se procedería únicamente por orden y autoridad de la justicia y según los trámites ordinarios seguidos en semejantes casos». Ambos gobiernos, británico y norteamericano, solicitaron repetidamente la derogación del decreto del capitán general Dulce, y el Gobierno terminó aceptando la solicitud y sustituyendo el decreto en cuestión por otro, emitido ya por el nuevo capitán general de la isla, Antonio Caballero Fernández de Rodas, el 7 de julio de 1869, por el cual se disponía que solo podrían ser detenidos «los buques que transportaran provisiones de guerra (armas, pólvora, etcétera)» y juzgados como piratas «los hombres que fueran armados», así como los buques que no llevasen bandera o que resultasen sospechosos, los cuales serían

conducidos a puerto para ser debidamente identificados. Este nuevo decreto, para facilitar las labores de control marítimo, ordenaba el cierre al comercio de importación y exportación, para cualesquiera buques —de altura y de cabotaje—, de todos los puertos del sur de la isla existentes entre el cayo Bahía de Cádiz y Punta Maysí y Cienfuegos, con la excepción de los de Sagua la Grande, Caibarien, Nuevitas, Gíbara, Baracoa, Guantánamo, Santiago de Cuba, Manzanillo, Santa Cruz de Zaza, Casilda y Trinidad, que contaban con eficientes controles aduaneros de las autoridades españolas.

Siempre siguiendo las órdenes y disposiciones del capitán general de turno —la máxima autoridad colonial de la isla—, de quien dependía directamente, desde octubre de 1853, la actuación de la Marina de Guerra española durante este conflicto fue muy importante, cumpliendo muy acertada y eficazmente en todo momento con sus principales cometidos. Estos, como ya se ha comentado anteriormente, al no existir unidades navales enemigas a las que enfrentarse o disputar el dominio del mar, consistieron en los habituales de una guerra colonial de este tipo: operaciones en la mar de vigilancia y protección del litoral costero de la isla y de las rutas de acceso a ella; seguimiento, inspección y, en su caso, apresamiento de buques filibusteros, y ataque a partidas de insurgentes que operaban en la costa. Otra faceta subrayable de la participación de la Armada en el conflicto fueron las operaciones conjuntas y de apoyo a las fuerzas del Ejército, tanto en la mar (transporte de tropas, armas, municiones y víveres) como en tierra (desembarco de tropas y avituallamientos, operaciones conjuntas en las costas o en tramos de ríos navegables e, incluso, desembarco de tropas de Infantería de Marina y de marinería y participación de las mismas en combates en tierra en conjunción con las columnas del Ejército).

A lo largo de los diez años que duró este primer conflicto independentista cubano (1868-1878), las unidades de la Marina de Guerra española destinadas en Cuba, y sobre todo sus Fuerzas Sutilas, consiguieron interceptar y apresar en la mar, o neutralizar tras su desembarco, doce expediciones armadas. Esto suponía un éxito limitado en términos relativos, al representar solo el 21 por 100 del total de las expediciones organizadas por los insurrectos, que se estiman en unas cuarenta —si bien solo seis de ellas tendrían alguna entidad—; no obstante, en términos cualitativos resultaron valiosísimas, porque no solo consiguieron apresar a alguno de los principales dirigentes y cabecillas de la insurgencia, junto con un importante número de expedicionarios y de armamento y material militar, sino, sobre todo, alcanzar un alto grado de eficacia en la vigilancia y el control de las costas de la isla, lo que terminaría por obligar a los insurgentes a suspender prácticamente las expediciones navales, que a partir de 1873 declinaron hasta tal punto que ya no se registró prácticamente ninguna importante. Y esto, lógicamente, preludiva el final de la insurrección a medio plazo pues, selladas las costas, y siendo el mar la única vía de llegada de ayudas y refuerzos exteriores, la lucha armada de los insurrectos estaba irremisiblemente condenada al fracaso y a la capitulación, como de hecho ocurrió. Pero el precio de este éxito no fue módico; a la Marina de Guerra española le costó 5.000 muertos —la mayoría a causa de enfermedades tropi-

cales; solo el 10 por 100 de los fallecidos lo hizo en acciones de guerra—, 3.240 de ellos pertenecientes a fuerzas de Infantería de Marina. En definitiva, la Armada acumuló el 6 por 100 del total de bajas españolas registradas durante esta guerra, cuyo número se cifró en 81.240 hombres, en su mayor parte pertenecientes al Ejército de Tierra y a los voluntarios.

Fuerzas navales de la comandancia general de Cuba y estrategia y plan general de defensa naval de Cuba y Puerto Rico



Figura 21: Fragata protegida *Arapiles* entrando en el puerto de La Habana

dos grandes vapores de guerra y de ruedas), integradas en la denominada Escuadra de las Antillas. A estas había que añadir medio centenar de unidades menores que conformaban las Fuerzas Sutiles del apostadero: una corbeta, una decena de vapores de guerra de diferente tipo (de 2.^a y 3.^a clase), media docena de goletas, un bergantín y una treintena de pequeños cañoneros, muy útiles todos ellos para operar en cayos y ríos costeros, zonas de bajos fondos en las que las unidades mayores, por su mayor calado, no podían maniobrar. Estas fuerzas de menor fuste se distribuían por los puertos y comandancias de Marina de La Habana, Santiago de Cuba, Cárdenas, Matanzas y Puerto Rico. Finalmente, y dentro del denominado Tren Naval del apostadero, se incluían también algunas otras embarcaciones de diferente perfil y desplazamiento, como dos o tres trasportes de hélice, tres pontones y pequeñas lanchas y remolcadores de rada.

Al frente de estas importantes fuerzas navales, que constituían la agrupación naval más poderosa de la época en toda el área americana, estuvieron tres prestigiosos y experimentados contralmirantes: José Malcampo Monge, de mediados de enero de 1869 a

Para poder desarrollar la importante labor de vigilancia y protección de las aguas y litorales de las islas de Cuba y Puerto Rico, la Marina de Guerra española destinada en la comandancia general del apostadero de La Habana, de la que dependían ambas islas, dispuso durante esos años de unas ocho unidades navales de 1.^a clase (un par de fragatas blindadas, cuatro de hélice y casco de madera y



Figura 22: Grabado de un vapor de guerra de 1.^a clase, de los seis que se integraban en la denominada Escuadra de las Antillas durante la Guerra de los Diez Años de Cuba



Presas,

Como ayer ofrecimos, publicamos á continuación la relación de las presas hechas por nuestra Marina de guerra de este Apostadero, con posterioridad al 10 de Octubre de 1868. Esta relación prueba al celo desplegado por los dignos comandantes de nuestros buques.

Pallebot inglés Galvano: Con gente y armas en Enero de 1869, por el vapor Venadito, en la bahía de la Guanaja.

Vapor español mercante Comanditario: Hecho prisionero por sus pasajeros en Marzo del 69, y apresado por varios buques de esta Escuadra á los pocos días, en una de las islas del archipiélago de las Bahamas.

Bargantía americano Mary Lowell: Con valioso cargamento de armas, municiones y otros efectos de guerra, apresado en Room Key en Abril de 1869, por la goleta Andaluza.

Balandro inglés Enterpe: Apresado por el cañonero Vigía, entre Cayo Romano y la Guanaja en 1870.

Pallebot inglés Margaret & Jessop, y balandro Guanahani: Con cargamento de armas, municiones, correspondencia, etcétera, apresado en Setiembre de 1870 por el cañonero Soldado, en los arrecifes de Cayo Cruz.

Un bote: apresado en 3 de Julio de 1871 por el cañonero Vigía, y en el cual intentaron su huida por Cayo Cruz, el titulado general Cavaña y Juan Bautista Osorio, los cuales fueron ejecutados.

Figuras 23 y 24: A la izquierda, el contralmirante José Malcampo Monge, comandante general del apostadero de La Habana entre mediados de enero de 1869 y finales de febrero de 1871, y a la derecha, noticias de la prensa de La Habana (*Diario de La Marina* de 7 de noviembre de 1873) sobre las principales capturas realizadas por la Marina de Guerra española durante esos años

mediados de enero 1871; Nicolás Chicarro Lagunechea, de enero de 1871 a marzo de 1873, y Manuel de la Rigada Leal, de mediados de mayo de 1873 a finales de septiembre de 1874, quienes contaron como segundos mandos del apostadero y mayores generales de la citada Escuadra de las Antillas con cuatro veteranos capitanes de navío con una larga experiencia en mandos de escuadras y unidades navales: Santiago Durán Lira (1866-1869), Gabriel Pita da Veiga Sollosso (1870-1871), Joaquín Navarro Morgado (1872-1873) y Luis Martínez de Arce (1873-1874).

En cuanto al Plan Estratégico para la Defensa Naval de las islas, este fue desarrollado a principios del año 1869 por el Estado Mayor de la comandancia general de Marina del apostadero de La Habana, cuyo principal promotor fue el propio contralmirante José Malcampo Monje. En él se contemplaba que, además de la utilización de las grandes «unidades de batalla» (fragatas acorazadas, protegidas y de casco de madera, y grandes vapores de guerra), para la defensa de las islas frente a posibles «flotas de combate» enemigas lo que de veras se necesitaba era «una numerosa fuerza ligera de vapor para cubrir de un modo efectivo el [complejo] litoral de la isla». Para ello se utilizaron todas las unidades disponibles de las Fuerzas Sutilas del apostadero, como los vapores de guerra de 2.^a y 3.^a clase, corbetas, goletas, bergantines goleta y los nuevos cañoneros construidos en Estados Unidos e incorporados al servicio a mediados de 1869, estos últimos con casco de madera, máquinas de vapor de 40 caballos nominales y 137 indicados y un cañón Parrot de 13 cm a proa sobre una plataforma giratoria, es decir, unidades, como se puede advertir, idóneas para el objetivo pretendido de operar en zonas de bajos fondos.

Con esta idea básica, a partir de junio de 1869 se organizaron cuatro divisiones de cruceros: la 1.^a y la 2.^a, para la vigilancia del litoral norte o atlántico de la isla, y la 3.^a y la 4.^a, para el sur o caribeño, cuya principal misión —de acuerdo con las «Instrucciones» emitidas por la comandancia general de Marina del apostadero de La Habana en junio de 1869, que posteriormente se ampliaron y complementaron en septiembre de 1874— fue cooperar en la vigilancia y control de los diferentes sectores o zonas marítimas, cuyo límite exterior estaba fijado en seis millas desde la costa o cayos que las circunvalaban pertenecientes al territorio, con el objetivo fundamental de impedir que se desembarcasen auxilios para la insurrección y que los enemigos exteriores se comunicasen con los interiores.

Principales actuaciones de las unidades de la Marina de Guerra española (Escuadra de las Antillas y Fuerzas Sutilas)

Durante este conflicto, las actuaciones de las unidades de la Marina de Guerra española destinadas en Cuba fueron muchas y prácticamente continuas: patrullas de reconocimiento de buques sospechosos, esteros, islas y cayos del litoral cubano, como de inspecciones y batidas de poblados costeros, apresamiento de alijos de armas y municiones, destrucción de campamentos de los insurgentes, captura de cabecillas, etc. Sus principales éxitos se produjeron, básicamente, por la combinación de tres factores fundamentales: un eficaz despliegue de buques apropiados para la vigilancia del litoral y las aguas próximas a la isla de Cuba, una densa red de informadores atentos a los movimientos de los buques insurgentes (cónsules en países próximos, agentes de información y confidentes tanto en el exterior como en el interior de la isla, etc.) y, por último, la siempre necesaria dosis de



Figura 25: Situación de los lugares donde se produjeron las principales actuaciones de la Marina de Guerra española durante la Guerra de los Diez Años. Las numeraciones pueden identificarse en el texto de páginas posteriores

suerte para conseguir localizar e interceptar a las embarcaciones filibusteras en algún lugar de su largo recorrido y dentro de una zona erizada de islotes, cayos y bajos arenosos..., es decir, muy extensa y compleja desde el punto de vista náutico. De entre las actuaciones más importantes destacaremos algo más de una veintena, en su mayor parte ejecutadas por las Fuerzas Sutiles del apostadero, en los litorales norte y sur de la parte oriental de la isla.

Apresamiento de la goleta inglesa *Galvanie* (enero de 1869)

Realizado por el vapor de guerra *Conde de Venadito* (teniente de navío de 1.^a clase Ciriaco Patero Martínez), en la bahía de Guanaja (fig. 25, punto A), después de que hubiera desembarcado en Cayo Romano, en su segundo viaje a Cuba, una partida de diez insurgentes.

Bombardeo de posiciones insurgentes en las proximidades del puerto de Guanaja (mediados de marzo de 1869)

Operación de desembarco y bombardeo de posiciones insurgentes en las proximidades del puerto de Guanaja, llevada a cabo por varias unidades de la Marina de Guerra del apostadero.

Apresamiento del bergantín goleta *Mary Long* (finales de marzo de 1869)



Figura 26: Fotografía aérea del banco de Bahamas

Tenemos á la vista un número del *Nassau Herald* correspondiente al 20 del que cursa, en el cual consagra un artículo al apresamiento del bergantín *Mary Long*, efectuado por la goleta de guerra española *Andaluza*, á mayor ó menor distancia de la costa de Ragged Island, y por consiguiente dentro ó fuera de las aguas inglesas de la mencionada colonia. No tenemos autori-

El vapor de guerra *Blasco de Garay* (capitán de fragata Ángel Topete Carballo) y la goleta *Andaluza* (teniente de navío de 1.^a clase Manuel Bustillos Pery) consiguieron bloquear y apresar, en el banco de Bahamas (aguas de Ragged Island, punto B de la fig. 25), al bergantín goleta *Mary Long*. Procedente de Nueva York, llevaba a bordo un importante cargamento de armas y municiones para los insurgentes: ocho cañones de disparo rápido y de proyectiles múltiples, 3.000 carabinas sistemas Peabody y Spencer, abundante munición, armas blancas y uniformes. Al estar fondea-

Figura 27: noticias del apresamiento del bergantín goleta *Mary Long* en el banco de Bahamas, procedente de Nueva York y con un importante cargamento de armas y municiones para los insurgentes

do en aguas británicas, se dio aviso a las autoridades de Nassau de que iba cargado con armas para Cuba y se le vigiló durante trece días seguidos, aunque, al decidir salir de su fondeadero para encontrarse con un monitor peruano procedente de Cayo Hueso, nada más sobrepasar las aguas jurisdiccionales británicas, la goleta de guerra *Andaluza* lo apresó y trasladó al puerto cubano de Nuevitas.



Figura 28: Goleta *Andaluza* (al mando del teniente de navío de 1.^a clase Manuel Bustillos Pery), ejecutora del apresamiento, verificado a finales de marzo de 1869

Recuperación del vapor mercante español *Comanditario* (31 de marzo de 1869)

Tras conocerse en La Habana la captura por los insurgentes del vapor mercante español *Comanditario* durante su viaje nocturno a Matanzas, y luego de localizar dicho vapor en torno a los cayos próximos a Nassau — merced a noticias enviadas desde Matanzas por los tripulantes del citado vapor, a quienes había recogido la goleta *Valeria*, y a otras noticias aportadas por el vapor mercante norteamericano *Columbia* —, la comandancia general de Marina preparó inmediatamente una operación de búsqueda y rescate del barco apresado. La tarea se encomendó a uno de los buques más rápidos de los disponibles en el apostadero: el transporte de guerra a vapor *San Quintín*, con 1.300 toneladas de desplazamiento y una potencia de máquinas de 300 caballos, al mando del teniente de navío de 1.ª clase Faustino Barreda Pérez. El *San Quintín*, en unión de las cañoneras *Luisa* y *Unión* y los vapores mercantes *Marsella* y *Dihigo*, ofrecidos por la Empresa de Correos y por su propietario, el naviero Pedro Sotolongo, después de varias horas de búsqueda por los cayos indicados, en la mañana del 31 de marzo de 1869 localizó al *Comanditario* en el canal norte de Nueva Providencia, de las islas Berry (fig. 25, punto C), cuando estaba embarcando 14 toneladas de carbón para sus máquinas. El mercante levó rápidamente anclas e intentó huir hacia la costa de Nassau, pero al ver que los buques españoles se le aproximaban peligrosamente, sus tripulantes intentaron huir lanzando varios botes al agua para dirigirse a la costa de Cayo Estribo. Seis fugitivos se ahogaron en el intento. Los quince restantes —entre los que

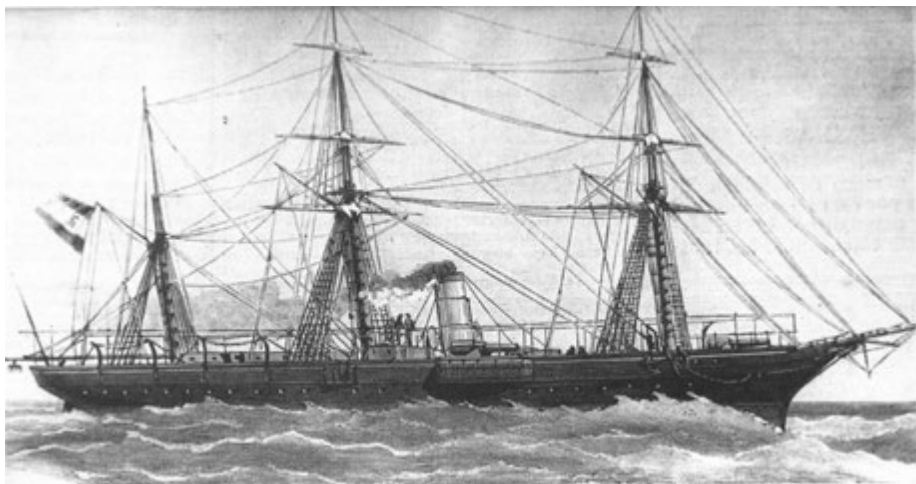


Figura 29: Transporte de guerra a vapor *San Quintín*, al mando del teniente de navío de 1.ª clase Faustino Barreda Pérez, que condujo de regreso a La Habana al vapor *Comanditario* el 6 de abril de 1869

Apresamiento del Comanditario.
 Como no podía ménos de suceder, el vapor *Comanditario*, del cual se había apoderado una gavilla de piratas, cayó en poder de los buques de nuestra marina de guerra que salieron en su persecucion. A las seis y media de esta mañana entró en nuestro puerto, remolcado por el *San Quintín*.

Con motivo de la llegada en aquel día del vapor *Comanditario*, apresado por los piratas, según conocen ya nuestros lectores, dijo el Brigadier Salcedo:

Hoy la marina de guerra
 Apresó un buque insurgente;
 Gloria á Malcampo y su gente,
 Honor y prez de aquella tierra,
 La tierra que dá aquel vino
 Y dá aquellos gorriones
 Que se baten cual leones
 Y nunca detrás del pino.

Figuras 30 y 31: Noticias de la prensa de la época (*Diario de la Marina* de La Habana) sobre la recuperación del vapor *Comanditario* por unidades de la Marina de Guerra española

estaban los cabecillas de los insurgentes— consiguieron escapar y alcanzar la costa.

El vapor *Comanditario* fue recuperado por la cañonera *Luisa* (teniente de navío Pardo de Figueroa), a la que su menor calado le permitía aproximarse más a la costa. En su interior se encontró a seis de sus antiguos tripulantes, que habían sido obligados a permanecer a bordo tras su captura por los insurgentes. El vapor tenía las válvulas abiertas, que fueron rápidamente cerradas para luego achicar el agua. Se le habían montado un par de cañones simulados en sus bandas, fabricados con maderas y envoltorios de mantas. Al poco de ser recuperado, se presentó en la zona la cañonera británica *Cherub*, cuyo comandante, el oficial L. Dacres, se entrevistó con el español para reclamarle la entrega del *Comanditario*, por encontrarse en sus aguas jurisdiccionales, y comunicarle que no tenía permiso para desembarcar tropas armadas y perseguir por tierra a los fugados. Pardo de Figueroa se negó a la entrega, al tratarse de un vapor español y ser sus tripulantes y captores también españoles/cubanos. Poco después, y sin que la cañonera británica se lo impidiera, remolcó al *Comanditario* treinta millas mar adentro. Allí sería recogido por el transporte de guerra *San Quintín*, que lo remolcó, en último término, hasta La Habana, donde entró a las seis de la mañana del martes 6 de abril. La cañonera *Luisa* permanecería todavía varias horas por la zona buscando a los fugados, los cuales conseguirían escapar y llegar a Nassau en los días siguientes. Los principales cabecillas implicados en la captura del vapor *Comanditario* (Juan Bautista Osorio y los pilotos y maquinistas Eloy Camacho, Juan López, Antonio Roig, Joaquín Aguiar y Pedro Hombrón) serían juzgados en rebeldía por un tribunal de la Marina en La Habana y «condenados a muerte en ausencia», lo cual significaba que, en el momento en que cayeran en manos de los españoles, podrían ser ejecutados sin necesidad de nuevo juicio —como ocurriría, dos años después, con Osorio.

Captura de un pailebote (principios de abril de 1869)

El vapor de guerra *Guadalquivir* (teniente de navío de 1.^a clase Antonio Vivar Gacino) consiguió capturar, frente a Siguanes, a un pailebote sin tripulación —sus miembros habían huido— que había desembarcado armas para los insurgentes en el surgidero de Punta de Cartas. Tras su captura fue remolcado a Batabanó (Pinar del Río).

Acción contra los expedicionarios desembarcados del vapor *Perrit* (16 a 20 de mayo de 1869)

El vapor de guerra de 2.^a clase *Vasco Núñez de Balboa* (capitán de fragata Juan Nepomuceno Flórez Pricharo), los de 3.^a clase *Guantánamo* y *Morella* y las goletas *Andaluza* (teniente de navío de 1.^a clase Manuel Bustillos Pery) y *África* (teniente de navío de 1.^a clase Rufino González Olivares), en combinación con tropas del Ejército (dos compañías del Regimiento de la Corona y de voluntarios), actúan en la península de El Ramón (Antilla) y en el estero de Canalito (división entre las bahías de Banes y Nipe, próximas a Holguín, punto D de la fig. 25) contra los expedicionarios desembarcados del vapor *Perrit* y las fuerzas insurgentes del general Donato Mármol, a muchos de cuyos integrantes consiguen detener.

Detención de la goleta británica *La Nave* (junio de 1869)

Detenida bajo la sospecha de llevar efectos para los insurgentes.

Captura y fusilamiento del cabecilla rebelde Tomás Martínez (febrero de 1870)

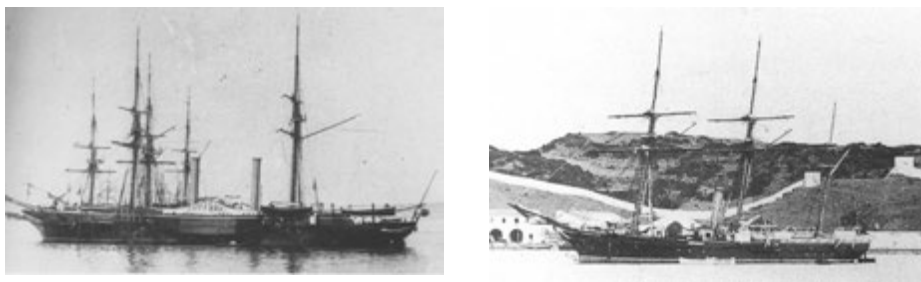
Operación realizada en la costa de Sevilla por las fuerzas de Infantería de Marina desembarcadas del vapor *Guantánamo* y la cañonera *Lebrel*.

Apresamiento de la goleta norteamericana *Seiba* (marzo de 1870)

Llevado a cabo por el cañonero *Contramaestre*, al mando del teniente de navío de 1.^a Alejandro M.^a de Ory, en las inmediaciones de Punta Tarquino (O de Santiago de Cuba, punto E de la fig. 25).

Apresamiento del general insurgente Domingo Goicurúa y de los hermanos Diego Alonso y Gaspar Agüero (mayo de 1870)

Esta importante operación fue realizada por la 2.^a División de Cañoneros, al mando del comandante del vapor de guerra *Isabel la Católica*, capitán de



Figuras 32 y 33: Vapor de guerra de 2.^a clase *Vasco Núñez de Balboa* (al mando del capitán de fragata Juan Nepomuceno Flórez Pricharo) y goleta *África* (al mando del teniente de navío de 1.^a clase Rufino González Olivares), dos de los buques que entre el 16 y el 20 de mayo de 1869 actuaron en la península de El Ramón y el estero de Canalito contra los expedicionarios desembarcados del vapor filibustero *Perrit*

navío Luis Regalado Illan. Dicha división la componían el citado vapor y los cañoneros *Soldado* (teniente de navío de 1.^a Guadalupe Ojeda), *Vigía* (teniente de navío de 1.^a Luis Pery), *Gacela* (teniente de navío de 1.^a Ricardo Pavía), *Descubridor* (teniente de navío de 1.^a Emilio Soler), *Concha* (teniente de navío de 1.^a Lazaga), *Astuto* y *Flecha*. La operación se llevó a cabo por la costa norte de la isla de Cuba (cayos de Guajaba y Romano, en el archipiélago



Figura 34: Detalle de los cayos Guajaba y Romano (archipiélago de Jardines del Rey)

de Jardines del Rey [fig. 25, punto F]) y dio como resultado el apresamiento de tres importantes jefes rebeldes: el general Domingo Goicuría, representante en México del presidente insurgente, Céspedes, y uno de los principales líderes de la rebelión —había participado en varias expediciones navales de años anteriores—, y los hermanos venezolanos Diego Alonso y Gaspar Agüero. Los buques partieron de Nuevitas el 30 de abril, ante el aviso de que unas balandras de los insurgentes intentaban desembarcar en los citados cayos. El 1 de mayo desembarcaron las primeras fuerzas de Infantería de Marina y marinería en la bahía de



Figura 35: Vapor de guerra *Isabel la Católica* (al mando del capitán de navío Luis Regalado Illan), cuyas fuerzas de desembarco, en compañía de las de varias unidades de la 2.^a División de Cañoneros, consiguieron apresar a los líderes insurgentes Domingo Goicuría y los hermanos venezolanos Diego Alonso y Gaspar Agüero (10 de mayo de 1870)

Nuevas Grandes, las bocas de Carabelas y Guajaba y las playas de Chivas, con la ayuda del «práctico de tierra» cubano Salomé Campo, que se distribuyeron en cuatro secciones de 25 hombres cada una al mando de un oficial. Pocas horas después, el cañonero *Soldado* capturaba a la ballenera norteamericana *Zara*, varada en la playa de Cayo Guajaba, en la que encontraron diferentes efectos, entre ellos la correspondencia secreta del cabecilla Goicuría, mientras que la fuerza desembarcada del vapor *Isabel la Católica* y de los cañoneros *Vigía* y *Gacela*, al mando del teniente de Infantería de Marina Juan Castro y del alférez de navío Antonio González, conseguía apresar, en la playa del norte de ese mismo cayo, al líder insurgente Domingo Goicuría. Las tropas desembarcadas continuaron registrando detenidamente durante varios días todos los cayos próximos, hasta que, en la tarde del día 10, las del cañonero *Descubridor* y el *Isabel la Católica*, al mando del guardiamarina de 1.^a clase Miguel Basalbú y del 2.^o contra maestre José Patiño, apresaron a los hermanos Agüero, que en el momento de su detención llevaban consigo una importante remesa de correspondencia secreta para la Junta Cubana de Nueva York. Aunque en los primeros momentos simulaban ser naufragos de una embarcación que se dirigía a Nueva York y se ocultaron bajo nombres falsos, durante su traslado al puerto de Nuevitas a bordo del cañonero *Descubridor*, y como consecuencia del buen trato recibido por su comandante, que les proporcionó comida e incluso su ropa personal, debido al lamentable estado en que se encontraban, los hermanos Agüero terminaron confesándole su verdadera identidad. En La Habana, la noticia se recibió con enorme alegría. Los autores de las detenciones fueron condecorados con la Cruz Roja del Mérito Militar y el entonces capitán general de la isla, Caballero de Rodas, felicitaría efusivamente a la Marina y al comandante del vapor *Isabel la Católica* por su brillante actuación con el siguiente telegrama: «Lleno de gozo saluda a la Marina.

Gloria a esta y a los del *Isabel la Católica* que tuvieron la suerte de apresar a Goicurúa. ¡Viva España! Caballero de Rodas, Mayo 7 de 1870». La otra cara de la moneda sería la siempre triste noticia de la ejecución de los tres cabecillas insurgentes, pocos días después, el 15 de mayo de 1870, tras un juicio sumarísimo que los condenó a muerte.

Apresamiento de la goleta inglesa *John Grey* (junio de 1870)

Operación ejecutada por los cañoneros *Vigía* (teniente de navío de 1.^a Luis Pery) y *Almendares* (teniente de navío de 1.^a José Guzmán y Galtier) en Cayo Guajaba, en la sospecha de que dicha goleta, de bandera inglesa y procedente de Nassau (Bahamas), transportara efectos de guerra para los insurgentes.

Apresamiento del pailebote inglés *Margaret & Jessey* y del balandro *Guanananí* (septiembre de 1870)

Realizado por el cañonero *Soldado* (teniente de navío de 1.^a Guadalupe Ojeda) en los arrecifes de Cayo Cruz, gracias a él se consiguió aprehender un importante cargamento de armas, municiones y correspondencia secreta para los insurgentes cubanos.

Operación de castigo en la zona de Cienfuegos (septiembre-octubre de 1870)

Fuerzas combinadas de Infantería de Marina y de marinería pertenecientes a las dotaciones de las fragatas *Zaragoza* (capitán de navío Victoriano Suánces Campo) y *Gerona* (capitán de navío Rafael Feduchi Garrido) y del vapor de guerra *Pizarro*, al mando del capitán de navío Emilio Catalá Alonso, el capitán Peral Torres y los tenientes Díaz Matoni y García Tejero, desembarcaron en la zona de Cienfuegos (fig. 36), donde sostuvieron varios combates con el enemigo, así como, poco después, en las zonas de Punta Brava (bahía de Manatí), La Guanaja, Sabaneta de Pilotos y Ciénaga de Zapata (cerca de Bahía Cochinos [fig. 25, punto G]), donde destruyeron varias rancherías y expulsaron a los insurrectos de sus posiciones defensivas.

Persecución del vapor *Hornet* y operación de captura en tierra de varios de los desembarcados (enero de 1871)

El cañonero *Yumuri* (teniente de navío de 2.^a José de Elizalde) no consigue atrapar, frente a Punta Guinchos y a unas dos millas de Puerto Padre (fig. 25, punto H), al conocido vapor *Hornet*, en el que iba un importante contingente de hombres y armas para los insurgentes. Tras una corta persecución, en la que

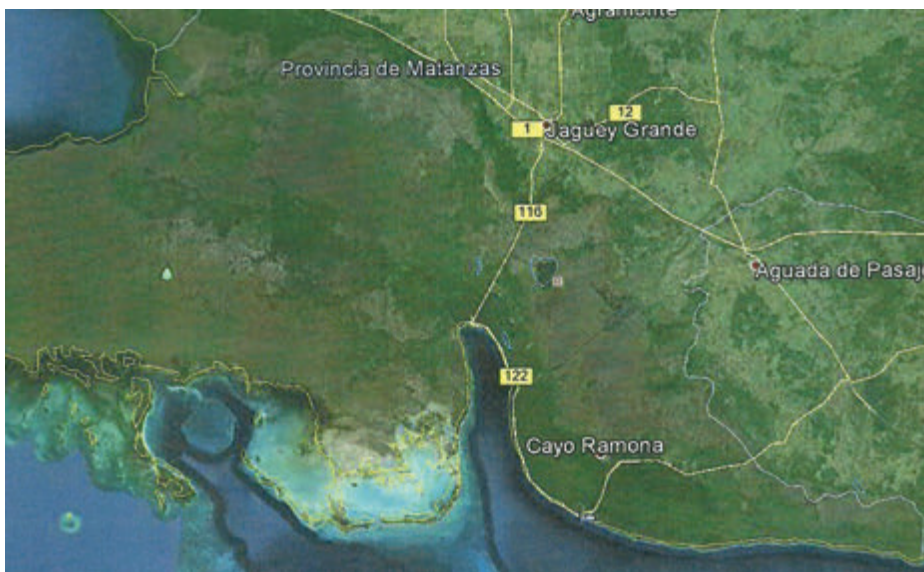


Figura 36: Detalle de la Ciénaga de Zapata (cerca de Bahía Cochinos), donde, en los últimos días de septiembre y en los primeros de octubre de 1870, fuerzas combinadas de Infantería de Marina y de marinería, pertenecientes a las dotaciones de las fragatas *Zaragoza* y *Gerona* y del vapor de guerra *Pizarro*, destruyeron varias rancherías y expulsaron a los insurrectos de sus posiciones defensivas

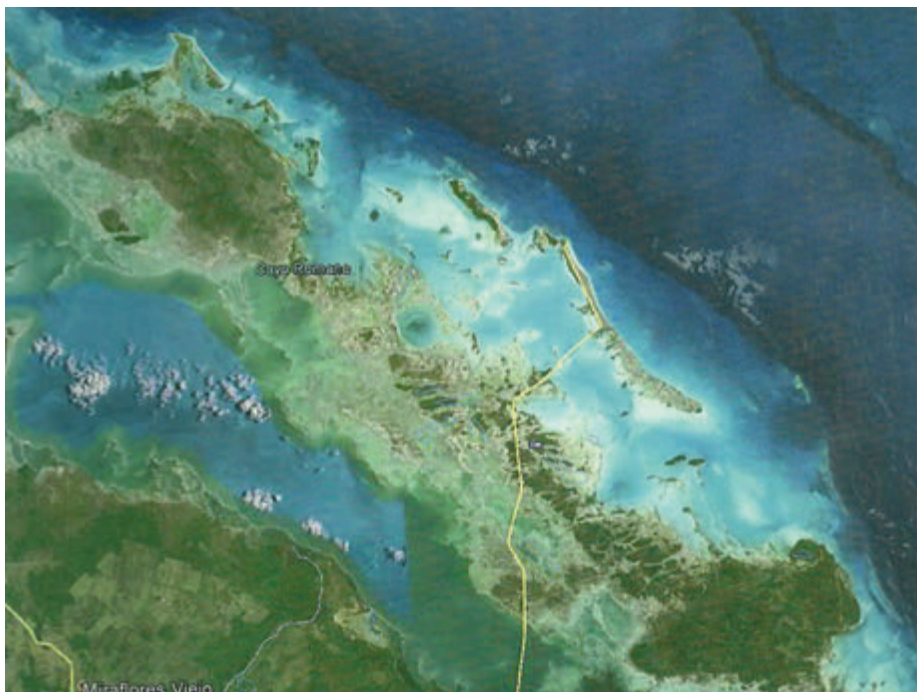
el cañonero llegó a hacerle dos disparos que no le alcanzaron, el *Hornet* consiguió escapar y dirigirse a la bahía de Manatí (fig. 25, punto I), en cuya ensenada desembarcaron unos sesenta insurrectos y el armamento transportado. No obstante, a la llegada de los cañoneros *Criollo* (teniente de navío de 1.^a Federico Patero) y *Activo* (teniente de navío de 1.^a Francisco Sanz de Andino) y de fuerzas del Ejército por tierra, se acometió una acción conjunta que consiguió eliminar o apresar a la mitad de los expedicionarios y capturar parte del cargamento desembarcado (un cañón y varias cajas de municiones y banderas).

Operación contrainsurgente en la costa de Gibara (julio de 1871)

Realizada por el cañonero *Dardo* (teniente de navío de 1.^a Guadalupe Ojeda), que cañoneó y dispersó a una partida insurgente en la costa de Gibara (Holguín).

Apresamiento de los cabecillas insurgentes Cavada y Osorio en Cayo Cruz (junio-julio de 1871)

Importante operación realizada por varias unidades de la 1.^a División de Cañoneros del Norte (al mando del capitán de navío Jacobo Alemán González)



a finales de junio de 1871. Federico Isidro Fernández Cavada, ingeniero civil y estratega del ejército insurgente, en el que alcanzó el grado de general y el cargo de jefe de su Estado Mayor General, había sido el promotor de las insurrecciones de Cinco Villas y Camagüey y, años antes, oficial del Ejército estadounidense, con el que participó en la guerra civil de 1861-1865 y en las históricas batallas de Bull Run, Chantilly, Antietam y Gettysburg. En junio de 1871, junto al marino mercante Juan Bautista Osorio Borrero —uno de los artífices de la captura del vapor *Comanditario*, acción por la que había sido condenado a



Figuras 37 y 38: Arriba, detalle de los cayos Cruz y Romano, donde a finales de junio de 1871 fueron detenidos los dirigentes insurgentes Federico Cavada y Juan Antonio Osorio (grabado de la derecha) por fuerzas desembarcadas de la 1.ª División de Cañoneros del Norte

muerte en rebeldía—, y por encargo del «Gobierno Cubano en Armas», emprendió un viaje a Estados Unidos cuyo objetivo principal era organizar una nueva expedición naval hacia Cuba. Una información secreta aportada por agentes proespañoles delató a los citados viajeros cuando se encontraban en Cayo Cruz, en la costa norte de Camagüey (fig. 25, punto J), a la espera de ser recogidos por una embarcación que los iba a trasladar a Estados Unidos. El 26 de junio de 1871, y mientras ambos dirigentes intentaban alcanzar, en canoa y en compañía de otros tres colaboradores, la farola de Cayo Lobos, fueron descubiertos por tropas desembarcadas del cañonero *Vigía* (al mando del alférez de navío Ángel Miranda, 2.º comandante del cañonero) que andaban al acecho y consiguieron apresarlos. Embarcados en el cañonero, fueron trasladados a Nuevitas. El estado de los prisioneros era tan penoso que el comandante les regaló su propia ropa y les proveyó de alimentos.

Durante el viaje fueron interrogados e identificados. Osorio confesó su participación en las acciones del *Comanditario* y en las expediciones de los vapores *Perrit*, *Salvador*, *Upton* y *Anna*. Transmitidas las identificaciones de los prisioneros a las autoridades de Marina, a su llegada a Nuevitas se recibió un telegrama del comandante de Marina de Remedios (capitán de fragata Eduardo Urdapilleta Maldonado) que rezaba así: «Identificada que sea la persona de D. Juan Osorio sobrecargo que fue del vapor Comanditario, sujétele a proceso verbal y ejecútese en garrote vil con arreglo a la sentencia recaída sobre el procesado Osorio en Consejo de Guerra celebrado el día 2 de julio de 1869». En la mañana del 6 de julio, y tras celebrarse a bordo, horas antes, un consejo de guerra verbal en el que actuó como fiscal el alférez de navío Nicolás Allende Salazar, se reunió una junta de guerra en la cámara del vapor *Neptuno*, formada por los comandantes de todos los buques de la 1.ª División surtos en aquellos momentos en Nuevitas (vapores *Neptuno* y *María*, al mando de los tenientes de navío de 1.ª Luis Serra y Emilio Soler, y cañoneros *Yumuri* y *Descubridor*, al mando, el primero, del teniente de navío de 2.ª José de Elizalde), quienes, tras «identificar fehacientemente la personalidad de J.B. Osorio», en virtud del testimonio de dos vecinos de la ciudad que le conocían y de su propia confesión, y de examinar detenidamente las piezas y declaraciones del proceso, resolvieron que se diera «debido cumplimiento a la sentencia del 2 de julio de 1869», la cual dictaminaba que el acusado fuera «ahorcado por delito de piratería». Tras confesarse, el reo fue puesto en capilla, durante la que se le permitió escribir varias cartas para sus familiares y amigos. Al no existir verdugo en la ciudad que pudiera ejecutar la sentencia de garrote, en la tarde del 6 de julio fue fusilado, en la amura de estribor del vapor *Neptuno*, por un piquete de cuatro marineros mandados por el segundo comandante del buque, teniente de navío de 1.ª Francisco Ibáñez. Cumplida la ejecución, la dotación, que asistió el triste acto íntegramente formada en cubierta, desfiló frente al cadáver del ejecutado. Por su parte, el dirigente Cavada sería entregado a las autoridades del Ejército, quienes, tras someterlo a un juicio sumarísimo, lo fusilarían cuatro días después, en la mañana del 10 de julio de 1871.

Ejecución de la Sentencia — } En el mismo día como consecuencia de lo acordado por la junta de Comandantes en vista de la sentencia fallada por el Consejo de guerra celebrado en la Habana el día dos de Julio de mil ochocientos setenta y nueve que condenó al Orosio a muerte en garrote vil, a las seis de la tarde se sacó al preso de la Capilla con la correspondiente custodia y estando la tripulación formada y sobre las armas, se colocó al pes en un banquillo colocado en la murra de estribor, al que se trincó y se le vendaron los ojos, a lo continuó a una Señora que hizo el Segundo Comandante cuatro marineros hicieron fuego sobre el, quedando cadáver en el acto. Y para que conste por diligencia lo firmo dicho Sr con el presente Es. Cribam.

Nicolas Mendigalazar Evaristo Llanero

Figura 39: Ejecución de la sentencia de muerte del líder insurgente Juan Antonio Osorio, responsable del apresamiento del vapor correo *Comanditario*, en marzo de 1869. En la tarde del 6 de julio de 1871, Osorio fue fusilado, en la amura de estribor del vapor *Neptuno*, por un piquete de cuatro marineros mandados por el segundo comandante del buque, teniente de navío de 1.ª Francisco Ibáñez, con toda la dotación formada en cubierta

Apresamiento del secretario del presidente Céspedes en Cayo Romano (septiembre de 1871)

Nuevamente, el cañonero *Dardo* (teniente de navío de 1.ª Guadalupe Ojeda) consiguió realizar un importante apresamiento en Cayo Romano (Jardines del Rey; punto K de la figura 25) y, en esta ocasión, en la persona del secretario del propio presidente Céspedes.

Actuación contrainsurgente en la zona de Río Cauto (diciembre de 1871)

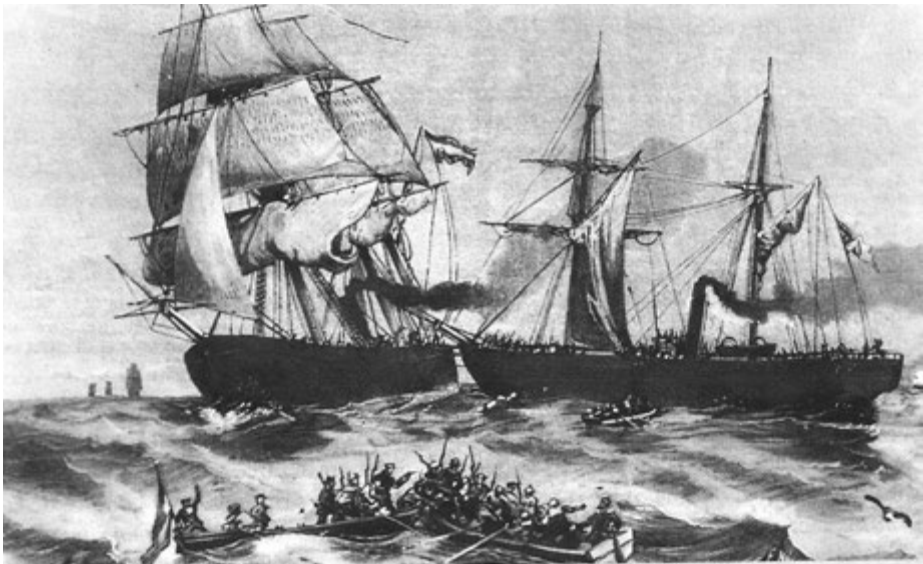
El cañonero *Martín Álvarez*, junto con la 4.^a División de Cañoneros, actuó contra los insurgentes en la zona de Río Cauto (norte de Manzanillo, punto M de la figura 25).

Ataque insurgente al cañonero *Cauto* (mayo de 1872)

El citado cañonero *Cauto* (teniente de navío de 1.^a Ricardo Fernando Gutiérrez Celis) sufrió un duro ataque de los insurrectos desde la costa cuando navegaba por la angosta salida del canal de la bahía de Banes (Holguín, punto N de la fig. 25), ataque que fue respondido desde el cañonero con varios disparos de su Parrot de 13 centímetros. A bordo del *Cauto* resultaron heridos su comandante, el segundo y dos marineros. Constituyó la primera acción ofensiva de los insurgentes cubanos contra una unidad de la Marina española.

Persecución y apresamiento del vapor norteamericano *Virginus* (31 de octubre de 1873)

Constituyó, sin duda, la acción naval más importante de la Marina de Guerra española de todo este conflicto, tanto por la importancia del apresamiento en sí como por su repercusión posterior en el derrotero de la guerra. El *Virginus*, vapor de ruedas de propulsión lateral, con 61 metros de eslora, un desplazamiento de 491 toneladas y unas máquinas de 400 caballos que le proporcionaban una velocidad de 8 nudos, había sido construido en 1864 para la Marina confederada, con la que consiguió romper varias veces el bloqueo del puerto de Mobile, hasta que, en 1865, fue apresado por la Armada unionista. Tras pasar por varios propietarios, en septiembre de 1870 lo terminaría comprando el ciudadano norteamericano John F. Patterson, quien actuaba como agente de la Junta Cubana de Nueva York y del propio general insurgente cubano Manuel Quesada, a cuyo servicio realizaría, entre octubre de 1870 y mayo de 1873, tres viajes a Cuba transportando hombres y de armas para la insurgencia. En alguno de estos viajes ya estuvo a punto de ser capturado por unidades de la Marina española en el puerto colombiano de Aspinwall (actual Colón, Panamá), concretamente por el vapor de guerra español *Pizarro*. En los meses de julio a octubre de 1873, ya con el exmarino confederado Joseph Fry como capitán, y tras salir nuevamente de Aspinwall y hacer una primera escala en Kingston (colonia británica de Jamaica), el vapor de bandera norteamericana *Atlas* le transbordó un nuevo cargamento de armas y municiones para Cuba: 300 fusiles Remington modelo de 1871, 400 revólveres y 300.000 cartuchos para ambos tipos de armas, junto con 150 expedicionarios y, a su cabeza, los dirigentes cubanos Bernabé Varona Rivero, conocido como



Figuras 40 y 41: Arriba, costa meridional de Cuba e isla de Jamaica, en cuyas aguas se efectuó la captura del vapor filibustero *Virginus*, hacia las 22.00 del 31 de octubre de 1873. Abajo, momento del apresamiento del *Virginus* por la corbeta española de guerra *Tornado*, mandada por el capitán de fragata Dionisio Costilla Asensio

FROM HAVANA.
 CAPTURE OF THE VIRGINIUS.
 ALL ON BOARD MADE PRISONERS.
 TO BE TRIED FOR PIRACY.

¡VIVA LA MARINA ESPAÑOLA! ¡VIVA LA INTEGRIDAD DEL TERRITORIO PATRIO!

Acabamos de recibir una *Gaceta extraordinaria* en que se publica el siguiente parte, casi igual al que más arriba han visto nuestros lectores.—Dico así:

Segun telegrama recibido del Comandante General de la 1.^a División, el vapor *Tornado* avistó á las dos y media de la tarde del día 31 de Octubre último al vapor *Virginus*, alcanzándolo á las 10 de la noche hácia las costas de Jamaica. En él han sido hechos prisioneros Bembeta, un hermano de Céspedes, un hijo de Quesada, Jesus del Sol y hasta 145, contándose entre ellos algunos de importancia. Los caballos los echaron al agua en la huida, empleando parte del cargamento en alimentar los fogones.

El Tribunal competente juzga á los prisioneros piratas.

Lo que de órden de S. E. se publica para general conocimiento.—El Brigadier Jefe de E. M., *Pedro de Zea*."

NEW YORK, Nov. 6.

A dispatch from Havana, dated the 5th, says the steamer *Virginus* was captured, with all on board, by the Spanish gunboat *Tornado*, near Jamaica, on the 31st of October. She had 170 passengers and crew, who, with the vessel and cargo, have been brought to Santiago de Cuba. Proceedings will be immediately commenced against the prisoners.

The *Tornado*, which had been searching for the *Virginus* since her attempted landing on the south coast of the island, caught sight of her at 2:30 P. M. on the 31st and gave chase. The *Virginus* put on all steam and made for Jamaica, hoping to find a refuge in British waters.

In her flight she threw overboard several boxes and used a portion of the cargo for fuel. The *Tornado* caught up with her at ten P. M., near the Jamaica coast, and she surrendered with all on board, not one escaping. Among the prisoners captured are the well known insurgent chief Bembeta, who was reported killed a few days ago, a brother of Céspedes, a son of Quesada, Senor Jesus de Sol, and other important prisoners.

The prisoners have all been brought before a competent tribunal at Santiago, and are now being tried as pirates. There is great rejoicing in Havana over the news. The streets and houses are decorated with national colors, and subscriptions are being raised for a testimonial to the officers and crew of the *Tornado*.

Figuras 42 y 43: Noticias de la prensa de La Habana (*Diario de la Marina*) y norteamericana (*The New York Times*) sobre el apresamiento del vapor filibustero *Virginus*, ambas publicadas el 6 de noviembre de 1873

«General Bembeta»; Pedro M.^a de Céspedes, hermano menor del presidente Carlos Manuel de Céspedes; el teniente coronel Jesús del Sol, Agustín Santa Rosa y el antiguo oficial del Ejército de la Unión y veterano de la guerra civil norteamericana George Washington Ryan. Tras otras tres escalas en los puertos haitianos de Jeremie, Puerto Príncipe y Comito —donde embarcó más armamento—, se dirigió, por cuarta vez, a las costas de la provincia cubana de



Figura 44: Líderes insurgentes detenidos a bordo del *Virginus* (George Washington Ryan, Jesús del Sol, Bernabé Varona Rivero y Pedro M.^a de Céspedes)

Oriente, con la intención de desembarcar su importante cargamento de hombres y armamento en algún lugar próximo a la bahía de Guantánamo. Pero en esta ocasión le estaba esperando la corbeta de guerra *Tornado* (con casco de hierro, 2.090 toneladas de desplazamiento, 67,2 metros de eslora y 10,1 de manga, una máquina de 328 caballos de vapor nominales de potencia, que le proporcionaban una velocidad máxima de entre 9 y 13 nudos, un armamento de 6 cañones rayados de 16 cm y una dotación de 200 hombres al mando del capitán de fragata Dionisio Costilla Asensio), la cual, tras un aviso del cónsul español de Kingston, el 9 de octubre, de la previsible llegada del vapor filibustero, hacia las dos y media de la tarde del viernes 31 de octubre conseguía avistarlo a unas seis millas de la costa de Guantánamo (fig. 25, punto O). Tras una larga persecución de siete horas con ambos buques navegando a toda máquina —durante la cual el *Virginus* intentó refugiarse en Jamaica—, la mayor velocidad de la *Tornado* permitió que hacia las 21.30

podiera realizarle al vapor cuatro disparos de aviso con sus cañones de 16 cm y que al quinto aquel se detuviera como a 21 millas de la costa de Jamaica — otras versiones, manejadas por la prensa norteamericana y española de la época, hablan de 6, 12, 20 y de 23 millas, según los casos (fig. 25, punto P)—, no sin que antes arrojara al mar la mayor parte de las armas y municiones que transportaba. La *Tornado* se aproximó al vapor y le envió cuatro botes con una «dotación de presa», al mando de los alféreces de navío Ángel Ortiz Monasterio y Enrique Pardo. Estos, tras inspeccionar el *Virginus* y comprobar su cargamento, procedieron a detener a los expedicionarios y a trasladar el buque a Santiago de Cuba, en cuyo puerto fondearon a las cinco de la tarde del sábado 1 de noviembre, aclamados por un inmenso gentío desde los muelles.

En Santiago de Cuba, y por orden del comandante general de la 1.^a División y gobernador civil y militar del Departamento Oriental, general del Ejército Juan Nepomuceno Burriel, los 154 apresados —52 tripulantes (norteamericanos, británicos y franceses) y 102 expedicionarios, en su



Figura 45: El capitán del *Virginian*, Joseph Fry, consolando y despidiéndose de algunos de los 36 tripulantes del vapor capturado, pocos minutos antes de ser fusilados en Santiago de Cuba el 3 de noviembre de 1873

mayoría cubanos) — fueron puestos bajo jurisdicción militar y sometidos a consejos de guerra sumarios acusados de «rebelión militar» o de «apoyo a la misma», sin atender a ningún tipo de consideraciones con respecto a los ciudadanos extranjeros, lo cual incumplía los acuerdos bilaterales suscritos entre España y Estados Unidos en 1795. Los cubanos quedaron bajo la jurisdicción del tribunal de la comandancia general de la 1.^a División del

Ejército, mientras que el capitán del vapor, Joseph Fry, junto con 36 tripulantes, en su mayoría norteamericanos y británicos, y otros 16 expedicionarios cubanos, encabezados por el jefe de mar de la expedición, Pedro Alfaro, fueron sometidos a un consejo de guerra de la Marina constituido a bordo del transporte *San Francisco de Borja*, acusados de «piratería y de colaboración a la rebelión». En las horas siguientes, todos los apresados, con la excepción de cinco menores de dieciséis años, serían sentenciados a muerte. Cincuenta y tres de ellos fueron ejecutados sin demora entre los días 3 y 8 de noviembre, sin esperar a la aprobación del nuevo capitán general de la isla, Joaquín Jovellar, que Francisco de Ceballos y no llegaría a la isla hasta el 5 de noviembre, e incumpliendo claramente la orden explícita del Gobierno, presidido en aquellos momentos por Emilio Castelar, de que «no se ejecutase ninguna pena de muerte sin ratificación de las Cortes». Los fusilamientos suscitaron la ira de los gobiernos británico y norteamericano, los cuales enviaron a Santiago de Cuba dos buques de guerra, los *sloops Niobe* y *USS Wyoming*, que conminaron a suspender las ejecuciones so pena de bombardear la ciudad. Mientras, desde las embajadas de ambos países se presionaba al gobierno de Madrid, incluso, en el caso del ejecutivo norteamericano, con amenazas de romper relaciones y declarar la guerra. Castelar envió al nuevo capitán general de Cuba la orden terminante de suspender en el acto todas las ejecuciones pendientes y de no volver a ejecutar ninguna sentencia de muerte, no solo de ciudadanos extranjeros, sino, incluso, de insurgentes cubanos, sin autorización expresa del Gobierno y del Congreso de los Diputados. El contencioso terminaría con un acuerdo entre España y Estados Unidos, negociado personalmente entre los presidentes Castelar y

RELACION DE LA DOTACION DEL VAPOR
"VIRGINIUS."

José Frao, capitán.
William Baynard, primer piloto.
James Flood, segundo piloto.
J. G. Harris, tercer piloto.
John N. Pean, Doctor.
B. P. Chamberlains, primer maquinista.
Charles (A) Knight, segundo maquinista.
Eduardo Bay, tercer maquinista.
J. S. Trujillo, cuarto maquinista.
Jack Williamson, ayudante máquina.
Henry King, ayudante máquina.
Porfiro Corvason, contador.
P. Alfaro, segundo contador.
Thomas Craig, fogonero.
Frank Good, fogonero.
Paul Ruser, fogonero.
Barnes Herral, fogonero.
H. Knight, pañolero de la máquina.
James Samuel, palero.
Henry Frank, palero.
James Read, palero.
Samuel Card, palero.
John Brown, palero.
Alfred Halsel, palero.
W. J. Price, palero (antes marhuero).
George Thomas, palero.
Esquiel Durham, palero.
Thomas Walter William, primer mayordomo.
Simon Brelour, segundo mayordomo.
Leopold La Rosa, muchacho de cámara.
Anton Constantine, id. do id.
Charles de Bross, idem do id.
A. Aral, maestro de viveres.
William Denton, orlado particular de maquinistas.
Alfred Parker, contramaestre.
William Cass, marinero.
William Wilson, idem.
Thomas Lingy, idem.
John Freeman, idem.
John Stewart, idem.
Henry Bond, idem.
George Thompson, idem.
John Pothamont, idem en vez de Esso Bradley.
Eduard Scott, se ignora.

A ULTIMA HORA.

En el momento en que el Excmo. Sr. Gobernador Capitan General recibia á los señores jefes y oficiales de los Cuorpos de Voluntarios de este ejército, que lo cumplimentaban al obsequio con una brillante serenata, recibió un telegrama, fechado en Cienfuegos, segun el cual, á las seis de la mañana del miércoles anterior, fueron pasados por las armas, en Santiago de Cuba, los cabecillas rebeldes Bernabé Varona, Pedro Céspedes Jesus del Sol y O'Ryan, todos titulados generales y capturados á bordo del vapor *Virginus*, precisamente cuando intentaban desembarcar en esta isla para dar nuevo aliento á la rebelion. El Excmo. Sr. Comandante General del Apostadero ha recibido igual despacho. Su facilis proba que cuando se recibió ayer la noticia de la captura del *Virginus* habian pasado más de veinte y cuatro horas de la ejecucion de los cuatro principales jefes de la expedicion pirática.

Figuras 46 y 47: A la izquierda, relación de los 44 tripulantes del vapor *Virginus* apresados en la noche del 31 de octubre de 1873, y a la derecha, primeras noticias publicadas de la prensa de La Habana (*Diario de la Marina* de 7 de noviembre de 1873) sobre las primeras ejecuciones de prisioneros que se estaban llevando a cabo en Santiago de Cuba

Grant, y el embajador español en Washington, el almirante Polo de Bernabé, y el secretario de Estado norteamericano, Hamilton Fish, firmado el sábado 29 de noviembre de 1873, por el que España se comprometía a devolver el vapor *Virginus* a las autoridades norteamericanas, junto con los pasajeros y tripulantes supervivientes. Los tripulantes serían entregados al comandante del buque británico *Niobe* el miércoles 3 de diciembre, y el vapor, en Bahía Honda, se ponía el 18 de diciembre en manos del capitán de corbeta Rodgers, comandante del USS *Despatch*. Mientras, en La Habana se producían grandes manifestaciones de protesta e incluso un conato de rebelión

militar instigado por voluntarios y oficiales del Ejército y de la Marina que se oponían a que el capitán general de la isla cumpliera las órdenes del Gobierno. Finalmente, el 17 de diciembre de ese mismo año, una comisión investigadora estadounidense y el propio fiscal general de la Unión reconocieron que el *Virginius* no gozaba de pleno derecho a enarbolar la bandera norteamericana y que, a pesar de que su captura se hubiera realizado fuera de las aguas jurisdiccionales de Cuba, «España había apresado correctamente el buque».

Defensa del fuerte de Guamo, en el río Cauto (1 de noviembre de 1873)

La dotación de la lancha cañonera *Viva* colabora muy brillantemente en la defensa del fuerte de Guamo, en Río Cauto (fig. 25, punto M), atacado por 800 insurgentes de la partida de Vicente García. En esta ocasión, el alférez de navío Esteban Almeda, al frente de siete de sus hombres, «realizó una heroica resistencia, teniendo además que atravesar algunos pasos difíciles y peligrosos (...) hostilizando y batiendo al enemigo en cuantas posiciones tenía».

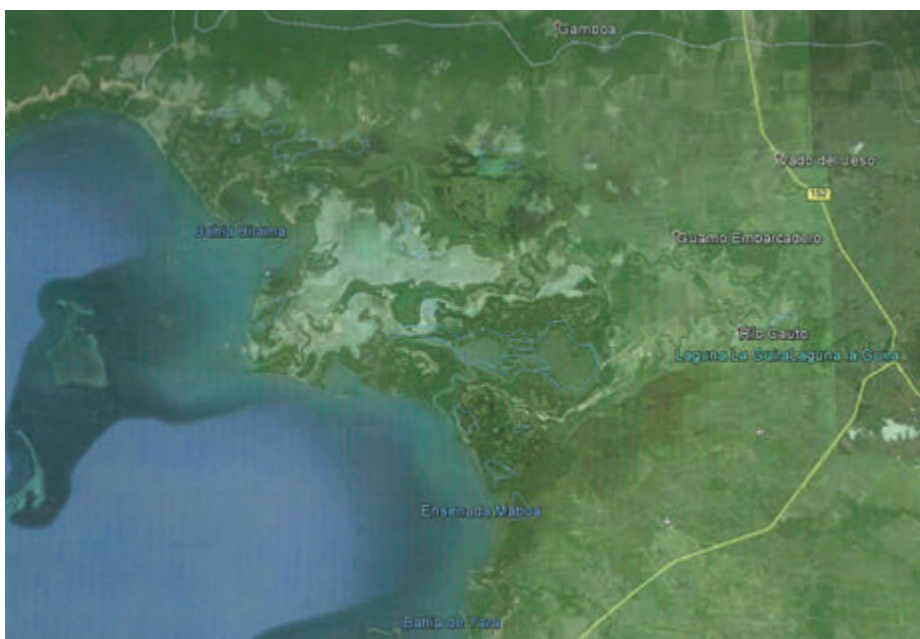


Figura 48: Zona de la desembocadura del río Cauto, en cuyas peligrosas aguas, el 1 de noviembre de 1873, la lancha cañonera *Viva* colaboró en la defensa del fuerte de Guamo, atacado por 800 insurgentes dirigidos por Modesto Díaz

Defensa de la ciudad de Manzanillo frente a un violento ataque insurgente (10 de diciembre de 1873)

El vapor *Conde del Venadito* (capitán de fragata Luis Pery Torres-Vildosola) y los cañoneros *Ericsson* y *Ardid* (tenientes de navío de 1.^a José Donesteve Hoyo y Luis de Pila Monti) participan muy activamente en la defensa de la ciudad de Manzanillo (fig. 25, punto Q), frente a un ataque de 1.800 insurgentes dirigidos por Modesto Díaz. Una parte de las dotaciones de estos buques fueron desembarcadas y participaron, junto con tropas del Ejército y voluntarios, en la defensa de las tres principales calles de la ciudad por donde atacaron las fuerzas insurgentes, que llegaron a ocupar e incendiar varias casas del vecindario. Desde el mar, los citados buques abrieron fuego de artillería sobre los atacantes, que finalmente fueron rechazados tras dejar sobre el terreno 25 muertos y varios heridos y prisioneros.

Actuaciones de las fuerzas de Infantería de Marina

Paralelamente a las acciones en la mar o en la costa de las unidades de la Marina de Guerra destinadas en Cuba, durante la Guerra de los Diez Años operaron en la isla varios batallones de Infantería de Marina, de unos 600 hombres por unidad, distribuidos en seis compañías, que fueron relevándose periódicamente a lo largo del conflicto, aunque siempre manteniendo un míni-



Figura 49: Oficiales de Infantería de Marina destinados en Cuba durante la Guerra de los Diez Años.



Figura 50: Fortaleza del Morro de La Habana, cuya guarnición, durante la Guerra de los Diez Años, estuvo encuadrada por fuerzas de Infantería de Marina

mo de tres batallones. Concretamente, actuaron en este conflicto el 6.º Batallón del 1.º Regimiento, creado en enero de 1869 precisamente para ser enviado a Cuba, donde combatió entre marzo de 1869 y febrero de 1870; el 1.º y 2.º Batallón del 2.º Regimiento, destinados a Cuba en septiembre de 1869 y que permanecerían hasta el final del conflicto, en febrero de 1878; y el 1.º y 2.º Batallón del 3.º Regimiento, destinados a Cuba a finales de junio de 1869, donde actuaron hasta principios del año 1871. Junto a estos batallones, enviados desde la Península para combatir con las tropas del Ejército en operaciones en tierra, en Cuba existía, desde 1859, una compañía del denominado Depósito de La Habana, que encuadraba a unos 200 hombres ocupados en atender las bajas de las unidades navales del apostadero y proteger el arsenal habanero. También, y a partir de 1875, se crearon en la isla las denominadas «Guerrillas Montadas», formadas por infantes de Marina a caballo, que constituyeron una verdadera «Caballería de Marina», muy activa y móvil, empleada en «acciones rápidas, de sorpresa, como descubiertas, enlaces, observación, protección avanzada, persecución, golpes rápidos, etcétera». Su unidad superior era la «compañía montada», formada por dos secciones, que actuaron de forma muy destacada en la acción de Potrero de Jobo, en abril de 1876.

Las fuerzas de Infantería de Marina destinadas en Cuba, que estuvieron mandadas, según los diferentes períodos, por los coroneles del cuerpo Olegario Castellani Marfori, Joaquín Albacete, Carlos Suances, Tejeiro, Valle, Anitua, Martínez Carrillo, Sostoa, Chereguini y Gamarra, se emplearon fundamentalmente como guarnición en La Habana de las importantes fortalezas del Morro y La Cabaña. También cumplieron misiones de protección de nudos ferroviarios, servicios de escolta de trenes y de convoyes y acciones de contraguerrilla, siempre formando parte de las columnas del Ejército regular, con las que participaron destacadamente en las principales acciones armadas del conflicto.

Entre las principales actuaciones cabría destacar las siguientes: protección frente a los ataques del enemigo del nudo ferroviario y telegráfico de Las Cruces (marzo de 1869); captura del coronel insurrecto Isidro Fernández en La Loma de la Cruz (abril de 1869); combate de Las Lomas del Ranchuelo (septiembre de 1869); ocupación, junto con la Columna Guciba, de los campamentos rebeldes de Retracandero y San Felipe, y heroica defensa de la trincherera de Punta Diamante en las afueras de Puerto Príncipe, realizada por el capitán del cuerpo Reina Cervantes en diciembre de 1869; derrota de la partida insurgente de Lara (enero de 1870); defensa de Buenavista en febrero de 1870; ocupación de los campamentos rebeldes de Cangrejo Grande y Juan Pollo, y acciones de Limpias de Palomino, Lomas Guanabo y Uruguay (mayo de 1870); acción



Figura 52: Uno de los bastiones del Morro

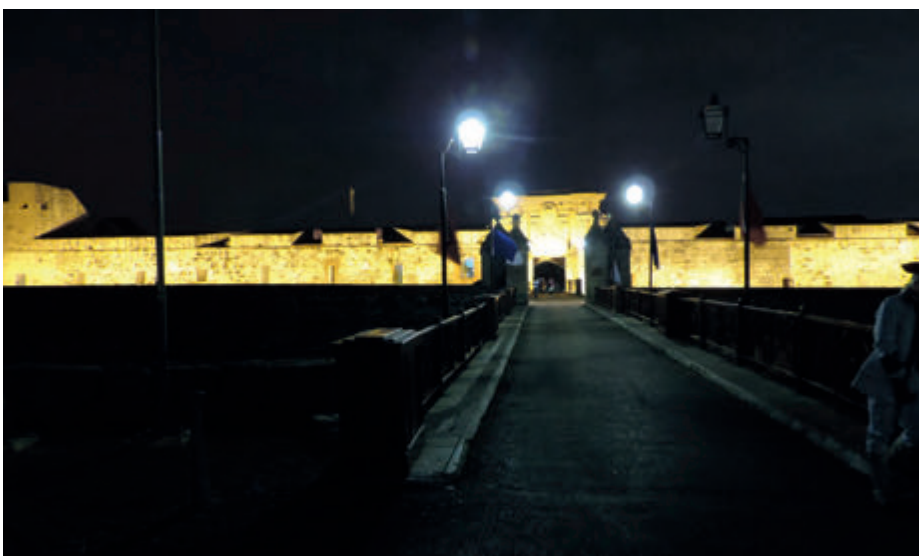


Figura 53: vista nocturna de la entrada principal (desde tierra) de La Cabaña



Figura 54: General de división de Infantería de Marina José Sancho Méndez-Núñez (tío bisabuelo del autor de este artículo), que combatió en la Guerra de los Diez Años de Cuba y participó, como capitán de la 8.^a Compañía del 1.^{er} Batallón del 2.^a Regimiento del cuerpo, en diferentes combates del conflicto, entre ellos el histórico de Potrero de Jobo en abril de 1876

de Montes de Ojo, emboscada de Ojo de Agua y captura de los cabecillas Francisco Sánchez y Juan Álvarez (junio-julio de 1870); acciones de Pedro Barba, Trocha del Júcaro y Morón, y paso del río de Santa Lucía bajo fuego enemigo (enero de 1871); importante acción de Sabana del Piñero en enero de 1871 y de Quemado Miranda en febrero de 1871, donde se dispersó a las partidas insurgentes de Cauto y del Departamento Oriental; El Sitio, en marzo de 1871; Lomas de Coco Solo y Arroyo Guay, en septiembre de 1871; Cuchillas y toma del campamento rebelde del Yemen en octubre de 1871; Aguacate de la Concepcionita, en abril de 1872; Barrancas, en marzo de 1873; Cambute, en abril de 1873; Zarzal y El Botijal, en septiembre de 1873; Baire de Arriba, en mayo de 1874, contra la partida de Calixto García; Bijarú, en agosto de 1874; Ahogaperros, en mayo de 1875, con la columna del coronel Campillo, en la que se hicieron 37 muertos y tres prisioneros al enemigo; Potrero de Jobo, en abril de 1876, en la que destacó el entonces capitán de la 8.^a Compañía del 1.^{er} Batallón del 2.^a Regimiento, y futuro general de división del cuerpo, José

Sancho Méndez-Núñez, tío bisabuelo del autor de este artículo; persecución y derrota del histórico general insurgente Antonio Maceo en los Cañaverales de Guanabacoa en mayo de 1876, y defensa del destacamento de Maestra en julio de 1876.

Fuentes

Fuentes documentales

ARCHIVO-MUSEO DON ÁLVARO DE BAZÁN, DE EL VISO DEL MARQUÉS: Ultramar, sección Expediciones. Diferentes expedientes y legajos del período 1868-1878 sobre disposiciones de la comandancia general de Cuba, instrucciones a la División de Cruceros, contencioso con los contralmirantes norteamericanos Pool y P. Lee, recuperación del vapor mercante español *Comanditario*, apresamiento de los vapores *Florida*, *Hornet* y *Virginus*, apresamiento de

diferentes cabecillas insurgentes (general Domingo Goicuría, hermanos Diego Alonso y Gaspar Agüero, Cavada y Osorio), seguimiento de monitores peruanos y otros documentos de interés de la citada comandancia correspondientes a ese período.
ARCHIVO DEL MUSEO NAVAL DE MADRID: Estados Generales de la Armada, años 1867 a 1880.

Fuentes hemerográficas

Prensa española del período (*El Imparcial, La Correspondencia Militar, La Ilustración Española y Americana*); cubana (*Diario de la Marina de La Habana, La Quincena y La Bandera Española*), y estadounidense (*The New York Times, Los Angeles Daily Herald, Chicago Daily Tribune...*)

Bibliografía

- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX*. Tomo II: 1868-1898. Ministerio de Defensa, Madrid, 1995, 542 págs.
- BRADFORD, Richard H.: *The Virginius Affair*. Colorado Associated University Press, 1980, 180 págs.
- CENTRO SUPERIOR DE ESTUDIOS DE LA DEFENSA NACIONAL: «La presencia militar española en Cuba (1868-1895)». Monografías del CESEDEN, Ministerio de Defensa, 1995, 125 págs.
- DOMINGO ACEBRÓN, M.^a Dolores: «Las expediciones a Cuba. Apoyo a la insurrección cependista, 1868-1878», en *Revista Complutense de Historia de América*, núm. 18. Ediciones Complutenses, 1992, 16 págs.
- : «El tráfico de armas durante la Guerra de los Diez Años (1868-1878)». Biblioteca Universitaria, 2006.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Los Apostaderos y Estaciones Navales españolas en Ultramar*. E.N. Bazán, C.M., S.A., 1998, 297 págs.
- GÁLVEZ AGUILERA, Milagros: *Expediciones navales en la Guerra de los Diez Años, 1868-1878*. Ediciones Verde Olivo, La Habana, 2000, 332 págs.
- : *La Marina de Guerra mambisa*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 2004.
- LEÓN, René: *El apresamiento del Virginius y sus consecuencias*. Tampa, 2001. 53 págs.
- NARANJO OROVIO, Consuelo, y otros: *Historia de Cuba*, vol. I de *Historia de las Antillas*. CSIC, Ediciones Doce Calles, S.L., 2009, 625 págs.
- RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina española*. Editorial Naval, Madrid, 1970, 559 págs.
- ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, Manuel: «La Marina ante la I República. Organización interna, personal de la Armada, Ministerios, Departamentos Marítimos, Comandancias Generales, unidades navales y escuadras en el año 1873 (I)», en *Revista de Historia Naval*, núm. 89. Tercer trimestre 2005.
- : «La intervención española en Santo Domingo de 1861-1865», en *Revista de Historia Militar*, núm. 102. Año LI, 2007.
- : «La participación de la Marina de Guerra española en la Campaña de Santo Domingo de 1861-1865», en *Revista de Historia Naval*, núm. 117. Año XXX, 2012.
- : «La Marina y el Apostadero Naval de La Habana durante la Guerra de los Diez Años de Cuba (1868-1878)» (en prensa).
- : «La crisis del *Virginius* y sus consecuencias posteriores» (en preparación).
- : *La Marina de Guerra española del Sexenio Democrático (1868-1874)* (en preparación).
- VILA MIRANDA, Carlos: *España y la Armada en las Guerras de Cuba*. Fundación Alvargonzález, Gijón, 1998, 319 págs.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas, escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.



Suplemento núm. 22 a la REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 131 de 2015

