

CONTRATO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LOS CAÑONEROS DE LA CLASE ALMENDARES (1)

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA
Ingeniero Industrial

Resumen

Buceando entre los contenidos del «fichero verde» de la Biblioteca Central de Marina, he encontrado un libro cuyo título, resumido, es *Contrato para la Construcción de Seis Lanchas Cañoneras con Destino al Apostadero de La Habana*, y que versa sobre el encargo al astillero gaditano Veá-Murguía, Noriega y Compañía de los seis cañoneros de 3.^a clase que formaron la serie Almendares.

Tomando como base el citado documento, este trabajo está dedicado a revisar sus contenidos, examinar las características e historia de las unidades de la clase Almendares, y repasar el devenir histórico del astillero de Veá-Murguía; no obstante, entendemos preciso aclarar previamente, respecto de la tipificación de estas unidades, que si bien se contrataron como lanchas cañoneras, en la Lista Oficial de Buques, durante toda su vida operativa, aparecieron clasificadas como cañoneros de 3.^a clase.

Palabras clave: cañoneras, clase Almendares, Veá-Murguía.

Abstract

Searching among the contents of the “green file” of the Spanish Navy Central Library, I have found a book whose title, briefly, is “Contract for construction of six Gunboat launches, intended for the naval base of La Habana”. It concerns the demand of the Veá-Murguía, Noriega y Compañía shipyard, located in Cadiz, for six third class gunboats, which composed the Almendares class.

Key words: Veá-Murguía, gunboats, Almendares class.

(1) El autor quiere agradecer la colaboración en este trabajo de Santiago Caro Gutiérrez, a quien por tal motivo reconoce deber varias cervezas bien frías.

Based on the said document, this work is focused to revise its contents, to study the characteristics and history of these units of the Almendares class, as well as to review the historical process of the Veá-Murguía shipyard. The classification of these units is needing to be clarified. They were engaged as gunboat launches, but during all their working life they were classified in the Spanish Official Ship List as third class gunboats.

EN el edificio del Cuartel General de la Armada se esconden varios tesoros: el Museo Naval, el archivo adscrito al mismo y una gran desconocida —y, en consecuencia, casi no utilizada— Biblioteca Central de Marina. Sus fondos están controlados mediante el sistema integral «absysNET», utilizado por el Ministerio de Defensa en todas sus bibliotecas, y varios ficheros manuales. La organización de los fondos sigue las reglas de catalogación utilizadas habitualmente en este tipo de centros.

Para mí es una delicia seguir haciendo búsquedas en el casi desconocido, para los usuarios de la biblioteca, «fichero verde». El repositorio en cuestión es un archivador metálico pintado de color verde pistacho donde se encuentran fichas manuscritas correspondientes a parte de los fondos más antiguos de la biblioteca. Su organización, basada en las técnicas de clasificación del siglo XIX, hace que las búsquedas sean difíciles y bastante pesadas. Buceando entre sus fichas, y con la ayuda del personal de la biblioteca, he encontrado un libro cuyo título, resumido, es *Contrato para la Construcción de Seis Lanchas Cañoneras con Destino al Apostadero de La Habana*, y que versa sobre el encargo al astillero gaditano Veá-Murguía, Noriega y Compañía de los seis cañoneros de 3.^a clase que formaron la serie Almendares.

Tomando como base el citado documento, este trabajo está dedicado a revisar sus contenidos, examinar las características e historia de las unidades de la clase Almendares, y repasar el devenir histórico del astillero de Veá-Murguía. Pero, antes de entrar en materia, y respecto a la clasificación de estas unidades, es preciso aclarar que, si bien se contrataron como lanchas cañoneras, en la Lista Oficial de Buques aparecieron clasificadas durante toda su vida operativa como cañoneros de 3.^a clase. Este cambio se debió a la publicación en la *Gaceta de Madrid* de 20 de agosto de 1895 del «Real Decreto por el que se Aprueba el Estado de Nueva Clasificación de los Buques de la Armada», firmado por la regente María Cristina el día 18 del mismo mes y año. En el anexo incluido al final de este trabajo se transcribe literalmente el citado real decreto.

En lo relativo a los cañoneros, dicha norma jurídica establece como de 1.^a clase los comprendidos entre 500 y 300 toneladas; como de segunda, los que desplazaban entre 300 y 100, y como de tercera los comprendidos entre 100 y 20 toneladas. Además, define como lanchas aquellas embarcaciones sin cubierta cuyo desplazamiento sea inferior a 20 toneladas.

Esta clasificación de buques fue obra del almirante José María de Beránger y Ruiz de Apodaca en su sexta y última época como ministro de Marina (2), quien elevaba así de categoría, sobre el papel, todos los buques de la Armada, haciendo parecer, a quien no conociera los temas navales, que la Armada presentaba una fuerza mucho mayor de lo que la realidad mostraba.

El contrato

El documento está encuadernado en tela, compuesto por 32 páginas de tamaño cuartilla e impreso por el Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra de Madrid. Su título exacto es *Contrato para la Construcción de Seis Lanchas Cañoneras con Destino al Apostadero de La Habana Otorgado por el Excm. Sr. D. Ignacio de Plá y Frige (3) en Representación del Ministerio de Marina y la Sociedad «Vea Murguía, Noriega y Compañía» Representada por el Excmo. Sr. D. Jaime Sastré y Guardiola (4).*

El contrato, fechado el 8 de julio de 1895, está otorgado ante el notario de Madrid Teodolindo Soto y Barrio y, tras la identificación de los representantes del Ministerio de Marina y de la compañía, incluye siete artículos, algunos de ellos muy extensos.

En el artículo 1

- se indica que en la *Gaceta de Madrid*, número 106, de 16 de abril de 1895, se publicó el anuncio del concurso;
- se recogen las «Bases bajo las que se saca a concurso la construcción de seis lanchas cañoneras de vapor con destino al Apostadero de La Habana».

En el artículo 2

- se advierte de que al citado concurso presentó oferta la empresa Vea Murguía, Noriega y Compañía;
- se incluye la proposición de la compañía;
- se incluye «Proyecto de una lancha cañonera de 40 toneladas», firmado el 24 de abril de 1895 por el ingeniero naval V. Fuster.

El artículo 3 incluía cuatro reales órdenes referentes a este contrato:

(2) Desde el 23 de marzo de 1895 hasta el 4 de octubre de 1897.

(3) Ignacio de Plá y Frige desempeñaba en ese momento el cargo de intendente general del Ministerio de Marina.

(4) Jaime Sastré y Guardiola, domiciliado en Madrid, era apoderado y representante legal de Vea Murguía, Noriega y Compañía para intervenir en el acto de firma del contrato.

- 1.^a, de 27 de mayo de 1895, disponiendo la adjudicación del contrato a la sociedad Veá Murguía, Noriega y Compañía y estableciendo algunas pequeñas modificaciones técnicas al proyecto;
- 2.^a, de 10 de junio de 1895, determinando el precio definitivo en 130.000 pesetas por unidad;
- 3.^a, de 18 de junio de 1895, conteniendo algunas precisiones a la adjudicación;
- 4.^a, de 22 de junio de 1895, estableciendo el pliego de condiciones, técnicas y administrativas, bajo el que debe escriturarse el contrato.



Las cañoneras de 3.^a clase *Baracoa* y *Almendares*, esta última con su característico guardaolas. (Foto: *La Ilustración Española y Americana*)

En el artículo 4 se detalla el pliego de condiciones, técnicas y administrativas, del contrato.

El artículo 5 especifica que el representante de la empresa constructora de las seis lanchas cañoneras es Jaime Sastré y Guardiola, que se obliga en nombre de la compañía a la realización especificada. En el artículo 6 se renuncia por parte de la compañía al fuero de juez y domicilio de la sociedad, sometiéndose a lo que establezca el Ministerio de Marina.

La aceptación del contrato por el Ministerio de Marina, representado por su intendente general, José Plá y Frige, se expresa en el artículo 7. En este punto del contrato se transcribe el poder otorgado a Jaime Sastré y Guardiola como representante de Veá-Murguía, Noriega y Compañía, que incluye la escritura de creación de la empresa. El contrato se cierra con los párrafos y anotaciones, redactados por el notario signante, habituales en este tipo de documentos.

Hay tres aspectos que consideramos relevantes. Según el documento de que tratamos, se incluían cinco planos del proyecto de lanchas cañoneras que, de momento, nos ha sido imposible localizar.

En lo relativo al plazo de entrega, en el anuncio del concurso se especificaba como «de recomendación especialísima el que sea lo más corto posible». Esto hace evidente que la situación revolucionaria exigía un esfuerzo todavía mayor en el control de las aguas costeras de la isla de Cuba.

Respecto a la forma de pago, la propuesta de la compañía gaditana establecía siete plazos, con importes del 10 y el 20 por 100 del precio acordado. Su distribución era:

- por 100 del importe total a la firma del contrato;
- 10 por 100 cuando estuvieran en enramada dos terceras partes de las cuadernas;
- 10 por 100 cuando estuvieran colocadas las cuatro quintas partes del forro exterior;
- 20 por 100 cuando estuvieran las calderas armadas en el taller y los cilindros mandrilados;
- 20 por 100 cuando se encontraran las lanchas a flote;
- 10 por 100 después de las pruebas de mar, que se realizarían en la zona de Rota, en la bahía de Cádiz;
- 10 por 100 después de entregadas las seis lanchas en La Habana.

Los cañoneros de la clase Almendares

Los nombres asignados a las seis unidades que componían la serie fueron: *Almendares*, *Baracoa*, *Cauto*, *Guantánamo*, *Mayarí* y *Yamury* (5). Todos ellos se corresponden con nombres de ríos de la isla de Cuba. El primero de los barcos debía entregarse a la Armada, para la realización de pruebas, a los tres meses de la firma del contrato y posteriormente una unidad cada medio mes. El plazo total de construcción era de cinco meses y medio. Su principal competidor en el concurso fue el astillero Otero, Gil y Compañía, con instalaciones en La Graña, en la ría de Ferrol, que aunque planteaba un presupuesto de 100.000 pesetas por unidad, tenía plazos de entrega más dilatados en el tiempo.

Sus dimensiones principales eran una eslora entre perpendiculares de 20 metros, manga máxima de 3,75 metros, puntal de 2,05 metros y calado máximo en carga de 1,49 metros. Tenían un desplazamiento de 39,6 toneladas.

El casco estaba construido con acero Siemens-Martin galvanizado, siendo la cubierta de madera de teca, y las escasas superestructuras sobre la misma, de igual material. Por expresa petición de la Armada, en algunas unidades se instaló en proa un guardaolas para la protección de las embarcaciones y de su dotación durante navegaciones con mar gruesa.

El sistema propulsivo estaba formado por una caldera de tipo locomotora construida con chapa de acero, y una máquina de vapor de dos cilindros adosados de alta y baja presión, construida por Leibnitz & Co., con sede en Renfrew (Escocia). Tenía una potencia de 125 caballos a 250 revoluciones por minuto trabajando a tiro normal, y de 200 a 300 revoluciones con tiro forzado. Este conjunto movía un eje y una hélice de bronce de tres palas y 1,6 metros

(5) En los libros sobre buques de la Armada las dos últimas lanchas cañoneras se suelen reflejar como «*Mayari*» y «*Yamuri*», sin el acento agudo de la *i* final. En diversos atlas consultados, los nombres de ambos ríos son «*Mayarí*» y «*Yamurí*», con acento agudo. En la Lista de los Buques de Guerra de la Marina española las denominaciones exactas son «*Mayarí*» y «*Yamury*», que son las utilizadas en este trabajo.

de diámetro. Podían alcanzar una velocidad de 10 nudos a tiro normal, que se elevaba a doce con el tiro forzado. Se les estimaba un radio de acción de 800 millas náuticas a seis nudos, teniendo los depósitos capacidad para cinco toneladas de carbón.

Contaban con un aparejo auxiliar formado por dos palos enterizos, de igual altura, con dos velas guairas y un foque en el proel, siendo la superficie del velamen algo superior a los 60 metros cuadrados.

El armamento estaba formado por un cañón de tiro rápido de 42 mm a proa, con 150 disparos en el pañol, y otro de tiro rápido de 37 mm en popa, con 200 disparos en el pañol. Según algunas fuentes disponían de 200-250 disparos para el cañón de 42 mm. Además, llevaba las armas asignadas a la dotación: cinco pistolas, quince fusiles máuser con sus correspondientes bayonetas, así como cuchillos y sables de abordaje.

La dotación estaba compuesta por trece personas: un oficial, un contramaestre, un 3.^{er} maquinista, un ayudante de máquinas, dos fogoneros, un cabo de cañón y seis marineros. Disponía de capacidad para alojar un total de veinticinco personas.

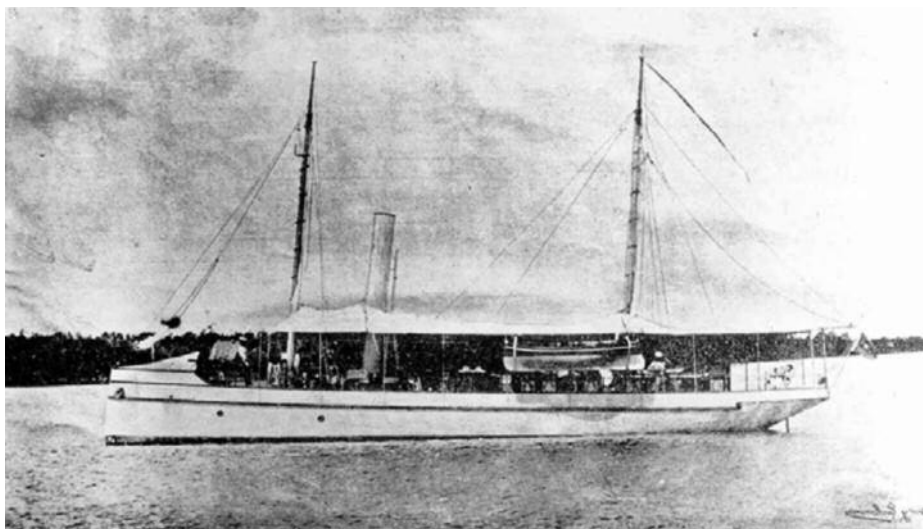
Disponían de un bote auxiliar con casco de madera y unos 3,5 m de eslora, movido con dos remos, con dos pescantes en la banda de estribor para su manejo. Se estibaba casi en el eje del buque, encima de la superestructura de la cámara del comandante.

En proa, una por banda, se disponían dos anclas de 100 kilos con 50 metros de cadena de 14,5 mm de diámetro. Contaban con un pescante central giratorio para su manejo, y un molinete para la maniobra de llevar anclas. En popa, el timón era compensado con una superficie de casi 1 m², construido con una plancha entera de acero de 10 mm de espesor.

Tenían instalada una bomba de sentinas, ubicada en la cámara de máquinas, que podía utilizarse también para achiques. Además, existía una bomba de achique manual instalada en cubierta.

Externamente, vistas por la banda de estribor y de proa a popa, la silueta estaba formada por

- proa con bordas sobreelevadas y, en algunas de las unidades, con un guardaolas. Ahí se alojaba un pescante y el molinete de las anclas;
- pieza artillera de 42 mm;
- palo proel;
- puente de mando abierto, sin ningún tipo de protección contra las olas, con el compás y el timón;
- chimenea;
- superestructura de la máquina y tambucho;
- superestructura de la cámara del comandante y tambucho. Sobre las dos pequeñas superestructuras se ubicaba la embarcación auxiliar;
- palo de popa;
- superestructura de la cámara de popa y tambucho;
- pieza artillera de 37 milímetros.



La cañonera de 3.^a clase *Almendares* vista por la banda de estribor. Se ve claramente el guardaolas montado en proa. La firma de la derecha muestra que la foto está al revés. (Foto: Armada española)

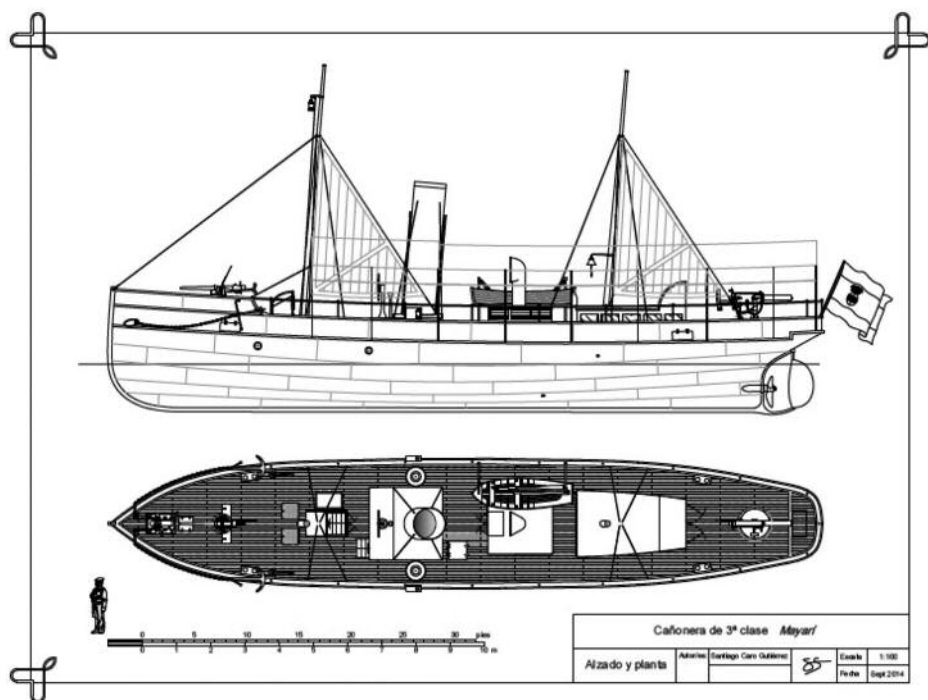
La disposición general del interior de las lanchas cañoneras, de proa a popa y con espacios separados por mamparos estancos, era:

- tanque de agua potable, cajas de las cadenas de las dos anclas y pañol de contramaestre;
- pañol de municiones para la pieza de 42 mm y alojamiento de suboficiales con cuatro literas;
- cámara de máquinas y pañol del maquinista, con las carboneras en las bandas;
- cámara del comandante, con litera-diván, armario, mesa, repostero, lavabo y retrete;
- pañol de munición de 37 mm y alojamiento para los marineros, con cois (6);
- pique de popa.

Historia de las unidades

De acuerdo con el contrato firmado entre el astillero y la Armada, estos cañoneros fueron enviados, desde el puerto de Cádiz hasta La Habana, como carga en cubierta de distintos buques trasatlánticos. Se enviaron desmontadas

(6) Quizá sea ya conveniente recordar que un *coy* es un trozo de lona o tejido de malla en forma de rectángulo que, colgado de sus extremos, sirve de cama en algunos barcos.



Vista lateral y planta de la cañonera de 3.ª clase *Mayarí*. (Foto: Santiago Caro Gutiérrez)

y embaladas en cajas las máquinas, las calderas, los aparejos y la artillería. El flete era por cuenta del constructor. La Armada debía ocuparse en La Habana de facilitar la machina del arsenal y demás auxilios para la descarga. También era de su responsabilidad la colocación y armado a bordo de las cañoneras de los efectos que se enviaron embalados.

Constan dos envíos en buques de bandera española:

- la *Guantánamo* y otra unidad de la misma clase fueron enviadas en el *Pío IX*, de la naviera Pinillos, Sáenz y Compañía, con un registro bruto de 3.896 toneladas;
- la *Mayarí*, en el vapor *Catalina*, también de la naviera Pinillos, Sáenz y Compañía, con un registro bruto de 4.796 toneladas.

Es muy posible, aunque no disponemos de constancia de ello, que en cada una de las expediciones el número de lanchas cañoneras transportadas fuera de dos o tres.

Estas unidades, y otras similares de distintas clases, por su pequeño tamaño y calado eran muy útiles para actuar próximas a tierra, pero debían presentar unas condiciones de vida para su dotación que hay que calificar como mucho más allá de la incomodidad. Con la dotación reforzada de 25 miem-

bros, el sollado para los marineros, no excesivamente grande, debía alojar a unas veinte personas durmiendo en cois.

Casi inmediatamente después de su llegada a La Habana comenzaron las tareas de vigilancia de la costa, tomando como base puertos distribuidos por toda la isla de Cuba. Las seis unidades, junto con otras cañoneras, mantuvieron numerosos pequeños enfrentamientos con partidas revolucionarias, apoyaron acciones del Ejército, controlaron el tráfico mercante de unidades costeras, impidieron el tráfico de armas y suministros, etc. A continuación se revisan los principales hechos de armas en que tomaron parte las seis unidades de la clase Almendares.

TABLA 1. DATOS DE LAS CAÑONERAS DE LA CLASE ALMENDARES

LANCHAS CAÑONERAS	IDENTIFICACIÓN		FECHAS		
	Nacional	Internacional	Puesta Quilla	Botadura	Entrega
<i>Almendares</i>	205	GQCS	20-07-1895	11-09-1895	01-10-1895
<i>Baracoa</i>	206	GQHP	20-07-1895	25-09-1895	01-10-1895
<i>Cauto</i>	207	GQRT	24-07-1895	01-10-1895	01-10-1895
<i>Guantánamo</i>	209	GRSJ	1895	05-10-1895	05-10-1895
<i>Mayarí</i>	210	GWBD	1895	30-10-1895	30-10-1895
<i>Yamury</i>	208	GRSC	1895	26-10-1895	26-10-1895

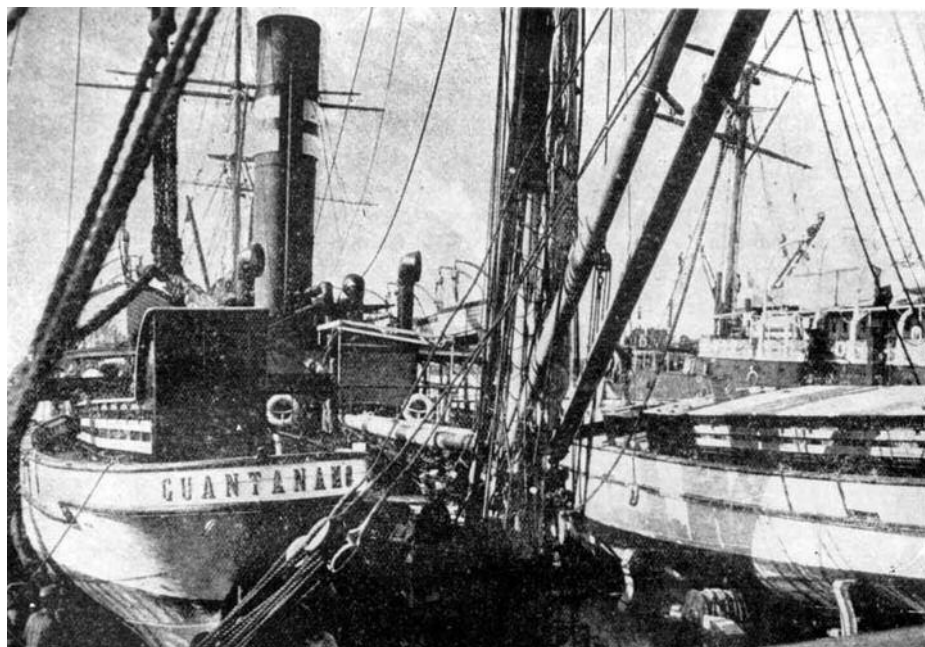
Almendares. El 8 de abril de 1896, al poco de llegar a Cuba, colaboró en la defensa de un destacamento de marinería en Majana, en la parte central de la costa sur, provincia de La Habana. Era el punto final de la trocha militar (7) Mariel-Majana, creada en 1896 por el general Arola, de 12 km de longitud y formada por 82 blocaos con trincheras, alambradas y reductos con artillería. Cuando se desencadenó la guerra con Estados Unidos, en 1898, estaba basada en Batabanó, al suroeste de la isla, actualmente perteneciente a la provincia de Mayabeque, aunque en la época que nos ocupa pertenecía a la de La Habana. Causó baja oficial en 1900, siendo vendida en Cuba a particulares.

Baracoa. Hundida por su dotación el 21 de julio de 1898, en la desembocadura del río Mayarí en la bahía de Nipe, costa noreste de la isla de Cuba, tras ser atacada por los cañoneros estadounidenses USS *Topeka* (8), USS *Wasp* (9) y USS *Leyden* (10). Fue reflatada por la Marina norteamericana y utilizada por Cuba para la vigilancia de la costa.

(7) Las trochas militares eran muros fortificados construidos de norte a sur en las partes más estrechas de Cuba. Separaban zonas de la isla con el objeto de impedir los movimientos de los revolucionarios.

(8) USS *Topeka* (ex-*Diógenes*). Cañonero construido en 1881. Desplazaba 2.300 toneladas. Estaba armado con seis cañones de 101,6 mm, seis de 47 mm y dos de 37 mm, los dos últimos de tiro rápido.

(9) USS *Wasp* (ex-*Columbia*). Yate construido en 1896 y reconvertido en cañonero auxiliar para la guerra del 98. Con un desplazamiento de 380 toneladas, estaba armado con cañones de tiro rápido, cuatro de 57 mm y otros dos de 40 milímetros.



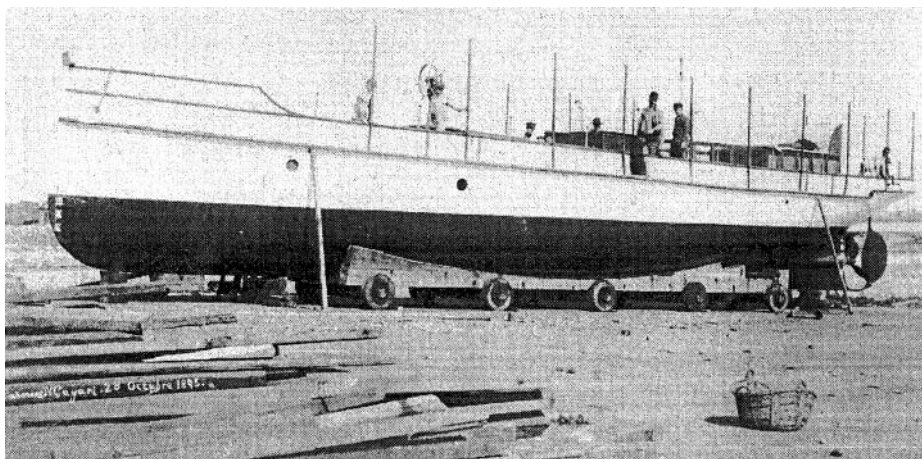
La cañonera *Guantánamo* y otra unidad de la clase Almendares vista por la popa, sobre la cubierta del vapor *Pío IX*, que la transportó hasta La Habana. (Foto: Armada española)

Cauto. En su historial constan dos encuentros con las fuerzas revolucionarias cubanas. El 1 de junio de 1896, cuando se dirigía al ingenio azucarero Central Dolores (cerca de Matanzas, costa norte de Cuba), en compañía del cañonero de 3.^a clase *Intrépida* (11), y remolcando una gabarra con 150 soldados y raciones alimentarias, tuvo un combate al cañón con fuerzas enemigas. El segundo enfrentamiento fue el 11 de enero de 1897, en la costa de Los Mamones, en la parte central del norte de Cuba, defendiéndose con el fuego de su artillería del ataque de los revolucionarios. Cuando estalló la guerra del 98 estaba basada en Caibarién, en la costa norte de la isla, al este de La Habana y de Matanzas. Causó baja oficialmente en la Armada en el año 1899. Fue vendida a un particular en Cuba para su uso como unidad mercante.

Guantánamo. En mayo de 1896 colaboró con fuerzas del Ejército para combatir una partida de revolucionarios que querían cruzar el río Mayabeque, costa sur de la isla, en la zona de los canales de su desembocadura. Durante la

(10) USS *Leyden*. Remolcador utilizado como cañonero auxiliar durante la guerra del 98. De pequeño tamaño. No consta su armamento.

(11) Construida en EE.UU. y entregada a la Armada en 1895. Desplazaba 20 toneladas, tenía 20 metros de eslora y estaba armada con una pieza de 25 mm. Disponía de una máquina de vapor con la que no llegaba a alcanzar los 10 nudos. Tenía su base en Caibarién. Gemela de la *Mensajera*.



La *Mayarí* en el astillero de Vea-Murguía, Noriega y Compañía, el 28 de octubre de 1895, en el carretón con que fue botada. (Archivo: Santiago Caro Gutiérrez)

guerra del 98 estaba basada en Casilda, en la zona central de la costa sur de Cuba. Mantuvo combates con unidades de la Armada estadounidense el 30 de junio y el 1 de julio. Ante el ataque de más fuerzas navales norteamericanas, fue hundida por su dotación, tras desembarcar sus dos piezas artilleras y la munición, el 18 de julio de 1898 en la costa de Manzanillo, puerto del sureste de la isla caribeña, en la actual provincia de Granma. No se pudo recuperar y se consideró pérdida total.

Mayarí. Como acción a destacar de esta unidad cabe citar que el 27 de mayo de 1896 realizó un reconocimiento armado de la zona de Punta Gallegos, en los islotes de Cayo Largo (provincia de Pinar del Río), en la costa noroeste de la isla de Cuba. Consta que en 1898 tenía su base en Sagua de Tánamo, puerto y población pertenecientes a la provincia de Holguín, en el noreste de la isla. Causó baja oficial en la Armada en 1900, siendo vendida a un particular en Cuba para dedicarse al tráfico mercante.

Yamury. En operación conjunta con el Ejército, en junio de 1896 realizó un desembarco en la bahía de Nuevas Grandes, entre las provincias de Camagüey y Las Tunas, en la costa norte de la isla, capturando una lancha de procedencia norteamericana. En febrero de 1897 fue atacado por fuerzas revolucionarias en Punta Piloto, provincia de Camagüey, en la parte central de la costa norte de Cuba, devolviendo la agresión con su artillería. Al comenzar la guerra del 98 estaba basado en Nuevitás, puerto de la provincia de Camagüey situado en la península de Guincho, en la costa noreste del país, donde fue hundido por su dotación el 31 de julio de 1898. No se pudo recuperar y se consideró pérdida total.

Como ya se ha mencionado, una vez finalizado el conflicto, de las seis unidades que formaban la clase, tres fueron vendidas a particulares en Cuba.

Fueron la *Almendares*, la *Cauto* y la *Mayarí*, y de su historia posterior solo consta su utilización como pequeños mercantes costeros.

Para evitar que cayeran en manos de los estadounidenses o de los revolucionarios cubanos, las otras tres unidades, *Baracoa*, *Guantánamo* y *Yamury*, fueron hundidas por su dotación en las cercanías de los puertos que tenían como base. Las dos citadas en último lugar fueron pérdida total.

La *Baracoa* fue reflotada por tropas de la Marina estadounidense dependientes del general Leonard Wood, en ese momento gobernador militar de la provincia de Oriente durante la época de intervención militar de Cuba. Tras el lógico proceso de reparaciones y puesta a punto, fue operado por el Servicio de Guardacostas de Cuba, creado en 1899 y que dependía de las Aduanas de aquel país. Rebautizada como *Céspedes*, estuvo dedicada a la vigilancia de las costas de Cuba hasta que, en octubre de 1910, resultó hundida por un ciclón cerca de Arroyos de Mantua, en la provincia de Pinar del Río. De acuerdo con los datos disponibles, perecieron el comandante, el maquinista y algunos tripulantes.

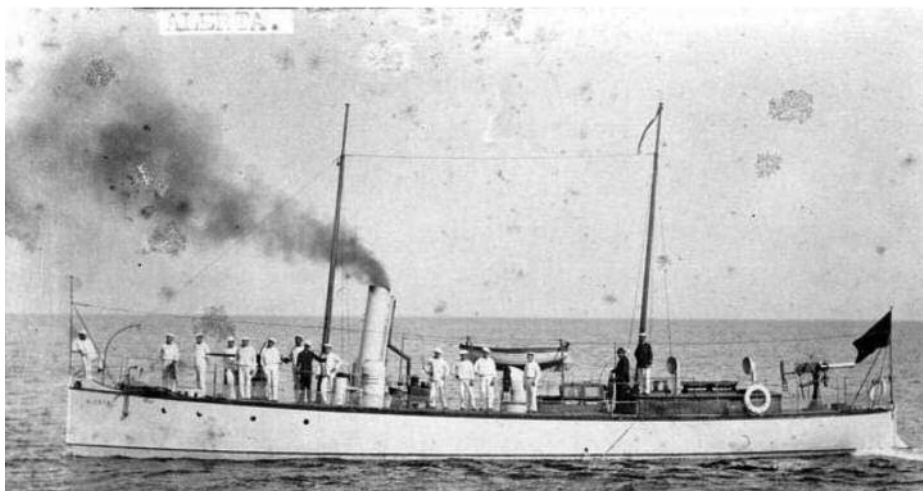
TABLA 2. HISTORIA FINAL DE LOS CAÑONEROS DE LA CLASE ALMENDARES

NOMBRE	FINAL EN LA ARMADA ESPAÑOLA	HISTORIA POSTERIOR
<i>Almendares</i>	Baja oficial en el año 1900	Vendido en Cuba a particulares
<i>Baracoa</i>	Hundido por su dotación en Nipe el 21 de julio de 1898	Hundido por su dotación en Nipe el 21 de julio de 1898
<i>Cauto</i>	Baja oficial en el año 1899	Vendido en Cuba a particulares
<i>Guantánamo</i>	Hundido por su dotación en Manzanillo el 18 de julio de 1898	No se pudo recuperar. Pérdida total
<i>Mayarí</i>	Baja oficial en el año 1900	Vendido en Cuba a particulares
<i>Yamury</i>	Hundido por su dotación en Nuevititas el 31 de julio de 1898	No se pudo recuperar. Pérdida total

Otras series de cañoneros similares

El incremento de las acciones revolucionarias en la isla de Cuba, en el entorno de 1895, implicó que el gobierno español de la época tomara la decisión de encargar siete cañoneros de distintos tamaños y dieciocho lanchas cañoneras para controlar las costas de la isla antillana. Estas construcciones fueron autorizadas por el Gobierno a través de la Ley de Fuerzas Navales para los años 1895 y 1896, aprobada por real orden de 17 de junio de 1895, y su financiación corrió a cargo del Ministerio de Ultramar.

Entre las unidades de pequeño tamaño hay que destacar tres clases, dos de ellas, la *Alerta* y la *Estrella*, encargadas a astilleros del Reino Unido, y una, la *Almendares* que nos ocupa, a *Veá-Murguía* en España.



Cañonero de 3.^a clase *Alerta*, cabeza de la serie de seis unidades construidas por J. Samuel White Co. Ltd., en Cowes (Foto: Armada Española)

Fueron en total dieciocho unidades destinadas a vigilar las aguas costeras de la isla de Cuba, intentando evitar las acciones de los revolucionarios y su abastecimiento por mar, única vía posible de recepción de armamento y suministros.

La clase *Alerta* estuvo compuesta por seis unidades que se encargaron al conocido astillero J. Samuel White Co. Ltd., ubicado en Cowes (Reino Unido). Recibieron los nombres de *Alerta*, *Ardilla*, *Cometa*, *Fradera*, *Gaviota* y *Golondrina*. El contrato con este astillero se firmó el 13 de julio de 1895.

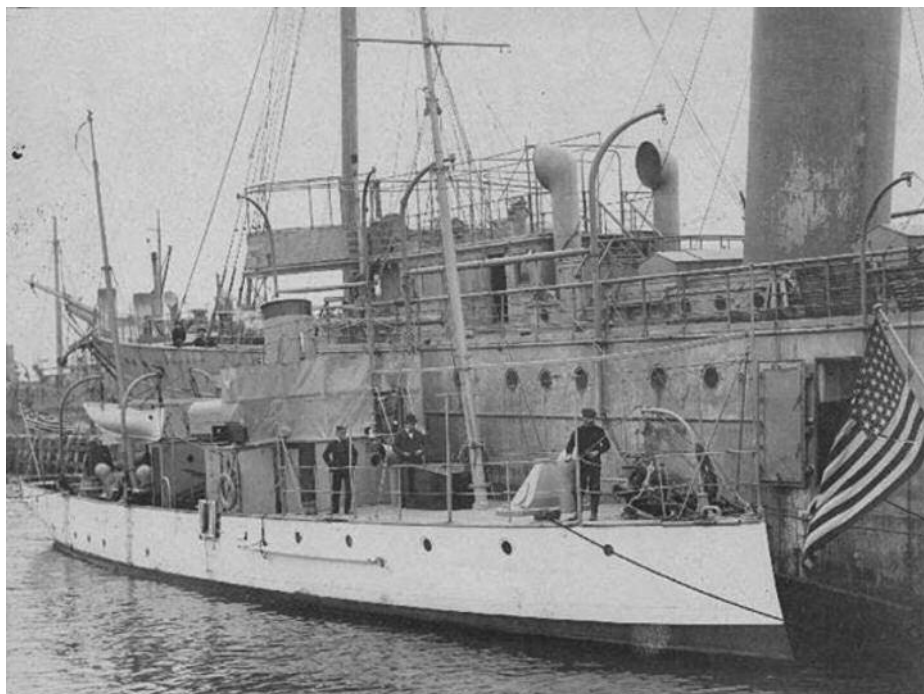
Por su parte, la clase *Estrella* también la formaban seis unidades, que en este caso fueron responsabilidad del astillero R. Forrest S.B. Co. Ltd, situado en Wivenhoe (Reino Unido). Sus nombres fueron *Estrella*, *Flecha*, *Ligera*, *Lince*, *Satélite* y *Vigía*.

Las otras seis unidades que faltan hasta el total de dieciocho son las pertenecientes a la clase *Almendares*. Dado que estas unidades no eran capaces de cruzar el océano Atlántico por sus propios medios, lo hicieron como carga en cubierta de buques mercantes de bandera inglesa o española. En la prensa de la época existen datos relativos a algunas de estas expediciones:

- la *Alerta*, la *Ardilla* y la *Cometa*, en el *Engineer* (12), de bandera inglesa, que zarpó el 8 de octubre de 1895 de Southampton y rindió viaje en La Habana el 3 de noviembre de 1895;
- la *Fradera*, la *Golondrina*, la *Gaviota* y la *Flecha*, en el vapor *Cohete* (13), que zarpó de Inglaterra el 17 de octubre, arribando a La Habana el 14 de noviembre de 1895.

(12) El *Engineer* era un vapor de 2.6672 TRB propiedad de Cherente S.S. Co.

(13) No se ha encontrado ningún buque con este nombre en la Lista Oficial de Buques de la Marina española y tampoco en la Lloyd's Register of Shipping.



El cañonero *Sandoval*, tras la guerra del 98, capturado por la US Navy. (Foto: US Navy)

Respecto a los otros siete cañoneros, todos fueron construidos por J&G Thomson Ltd. Clydebank en Glasgow (Escocia, Reino Unido). También se financiaron con cargo al presupuesto del Ministerio de Ultramar. Todas las unidades fueron comenzadas, construidas y entregadas a la Armada en 1895. Posiblemente la urgencia de contar con ellas condicionó que fueran adjudicadas a un solo astillero en el extranjero. Formaban tres series de tres, dos y dos unidades:

- clase «300 toneladas». Tres unidades. Recibieron los nombres de *Hernán Cortés*, *Pizarro* y *Vasco Núñez de Balboa*;
- clase «200 toneladas». Dos unidades. Nombrados *Diego Velázquez* y *Ponce de León*;
- clase «100 toneladas». Dos unidades. Bautizadas con los nombres de *Alvarado* y *Sandoval*.

Para facilitar la comparación entre las tres series de lanchas cañoneras, en la tabla 3 se han recogido sus características más relevantes.

TABLA 3. COMPARATIVA DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS CAÑONEROS

CLASE	Alerta	Estrella	Almendares
<i>Desplazamiento</i>	43 t	43 t	39,6 t
<i>Eslora</i>	21,3 m	20,0 m	20,0 m
<i>Manga</i>	3,9 m	3,8 m	3,75 m
<i>Calado</i>	1,9 m	2,1 m	1,49 m
<i>Propulsión</i>	Máquina alternativa de 160 CV, 1 hélice	Máquina alternativa de 125 CV, 1 hélice	Máquina alternativa de 125 CV, 1 hélice
<i>Velocidad</i>	10 nudos	11,5 nudos	12 nudos
<i>Autonomía</i>	1.000 millas náuticas	1.000 millas náuticas	800 millas náuticas
<i>Dotación</i>	22	25	13 + 12
<i>Armamento</i>	1x42 mm y 1x37 mm	2x42 mm	1x42 y 1x37 mm

El astillero Vea-Murguía en la bahía de Cádiz

Entre el 18 de mayo de 1888 y el 5 de octubre de 1888 tuvo existencia legal la Factoría Naval Gaditana, que poseía un capital escriturado de un millón de pesetas que no se llegaron a desembolsar por los socios. La sociedad no llegó a tener existencia física. Dado que dos de sus veintiún socios fueron los hermanos Juan y Miguel Vea-Murguía, se puede considerar que fue una antecesora de la sociedad Vea-Murguía. La Factoría Naval Gaditana se creó para presentar oferta en el concurso convocado por el Ministerio de Marina, en 1887, para las primeras construcciones del plan de escuadra del almirante Rodríguez Arias, es decir los tres cruceros acorazados de la clase Vizcaya, que se acabaron asignando a Astilleros del Nervión en Sestao (Vizcaya).

La sociedad Vea-Murguía Hermanos fue creada el 21 de febrero de 1891. Los únicos socios fueron los tres hermanos Vea-Murguía (Juan, Miguel y José) (14). Tenía un capital escriturado de cinco millones de pesetas, de los que se desembolsaron 3.635.000. La sociedad pervivió hasta el 6 de octubre de 1894.

Los tres hermanos Vea-Murguía formaban parte de una familia de origen alavés que llevaba muchos años asentada en Cádiz, donde se dedicaba al comercio de importación y exportación con las antiguas colonias españolas de México y Perú y a la actividad bancaria.

La situación económica del astillero obligó a admitir nuevos socios que aportaran capital. Así se incorporó a la compañía la familia Noriega con una aportación de 750.000 pesetas, que convirtió a Ignacio de Noriega y Noriega en socio principal. La razón social se modificó a Vea-Murguía, Noriega y Compañía, con un capital de cinco millones de pesetas que fue totalmente desembolsado. Estuvo activa entre el 6 de octubre de 1894 y el 24 de noviem-

(14) Juan (1857-1909), Miguel (1858-1915) y José (1866-1911).

bre de 1898. La sociedad la componían siete socios: los tres hermanos Vea-Murguía, Ignacio Florencio y Ricardo Noriega Noriega y Lorenzo Noriega Escalante. La mayoría del capital estaba en manos de la familia Noriega.

Las dos empresas vistas hasta el momento respondían a la figura establecida en la legislación mercantil de la época de «sociedad regular colectiva», que no era sino una empresa formada por un grupo familiar que aportaba sus bienes a la misma.

Nuevamente los problemas económicos obligaron, el 24 de noviembre de 1898, a la creación de otra sociedad para hacerse cargo del astillero. Nace así La Constructora Naval Española, con un capital de diez millones de pesetas de las que se desembolsaron solo algo más de la mitad (5.072.100). Desde el prisma legal, estaba constituida como una sociedad anónima. Esta empresa tuvo un total de treinta y seis socios, entre los que hay que destacar:

- La Maquinista Terrestre y Marítima, empresa con sede en Barcelona dedicada a metalurgia y construcción de maquinaria;
- Vickers Sons & Maxim Company Ltd., empresa inglesa con negocios en los ámbitos de la construcción naval y el armamento;
- los hermanos Juan y Miguel Vea-Murguía;
- la familia Noriega;
- la empresa Vea-Murguía, Noriega y Compañía.

Dejó de operar en 1903, y la compañía se disolvió legalmente el primero de marzo de 1910. La factoría estuvo cerrada, sin ningún tipo de actividad, por quiebra de la empresa entre 1903 y 1917. Las tres razones sociales estudiadas hasta el momento se caracterizaron por las graves carencias financieras debidas a la escasez de fondos de las sociedades y a la falta de pedidos.

TABLA 4. SOCIOS DE LAS DISTINTAS COMPAÑÍAS

DENOMINACIÓN SOCIAL	SOCIOS	OBSERVACIONES
Factoría Naval Gaditana	21	Entre los socios estaban Juan y Miguel Vea-Murguía
Vea-Murguía Hermanos	3	José, Juan y Miguel Vea-Murguía
Vea-Murguía, Noriega y Compañía	7	Además de los tres hermanos Vea-Murguía
La Constructora Naval	36	Un total de 36 socios

En 1917 las instalaciones fueron adquiridas por la compañía Echevarrieta y Larrinaga, que mantuvo las actividades de construcción naval hasta 1951. El astillero fue incautado por el Estado, creándose la sociedad Astilleros de Cádiz, perteneciente al Instituto Nacional de Industria (INI). En 1969 se integró en Astilleros Españoles, S.A. (AESA).

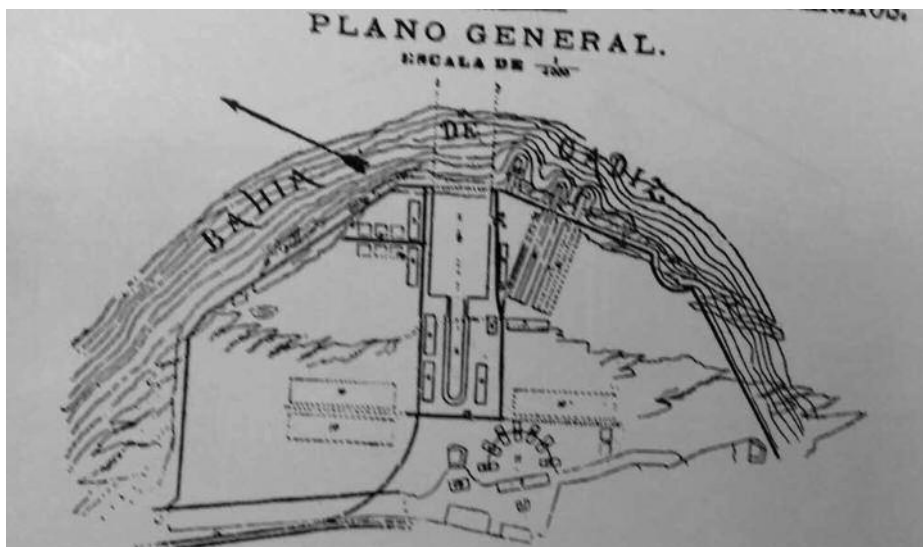
En el año 2000, AESA se fusionó con la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, también perteneciente al conglomerado



Fragmento de un plano de Cádiz de la Brigada Topográfica del Ejército en 1876. A la derecha de la imagen puede verse claramente la dársena Lacassaigne. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)



Vista aérea de Cádiz mostrando en el centro las instalaciones de Navantia, antiguo astillero de Veá-Murguía. (Foto: Google Earth)



Plano de las instalaciones del astillero publicado en la prensa de Cádiz (Foto: *Diario de Cádiz*)

en lo relativo a organización, expositores, visitas de personajes, presencia de buques de guerra españoles y de otras potencias, etc.

Nos queda por contar lo que era la dársena Lacassaigne. En 1865, el súbdito francés Richard Lacassaigne había creado la Sociedad de Puertos, Desembarcaderos Marítimos y Terrenos de Cádiz, consiguiendo una concesión administrativa para la ocupación de la zona costera y de parte de la bahía en la zona de la Punta de las Vacas.

El proyecto preveía la construcción de una dársena, muelles de atraque, almacenes en tierra y un dique seco. Se trataba de dotar a Cádiz de una zona portuaria moderna relativamente alejada de la parte histórica de la ciudad. Las obras comenzaron en 1872, y poco tiempo después la empresa quebró sin finalizar todos los trabajos, aunque sí el cerramiento de la dársena en la zona de la bahía y el relleno parcial de la misma.

Respecto a las instalaciones del astillero, la responsabilidad del diseño de la factoría correspondió al ingeniero de la Armada Cayo Puga Mañach. El proyecto inicial incluía dos gradas de construcción denominadas Andalucía, la pequeña, (100x23 m) y Galicia, la grande (140x30 m), y se preveía la erección de otras dos. Estaban edificadas en piedra con la parte superior de sillería. Además, se proyectaron un antedique, dársena interior, muelles y canal de acceso a las instalaciones adecuadamente dragado. En la dársena interior se ubicaban un varadero para reparaciones y carenado de buques y un dique seco, que se empezó a construir y no pudo ser acabado. El dique seco contaba con casa de bombas, calderas de vapor y máquinas de achique para su vaciado, así como con una grúa con una capacidad de elevación de cien toneladas.

Las fincas adquiridas, y especialmente la dársena Lacassaigne, disponían de cerramientos. Se aprovecharon siete edificios existentes de la Exposición Marítima Universal para ubicar en ellos distintos talleres e instalaciones. El astillero disponía de gerencia, departamento administrativo, oficina técnica, sala de gálibos, varios almacenes y talleres de carpinteros de ribera, herreros de ribera, fundición, ajuste, maquinaria y electricidad. Además, para las obras de explanación y de construcción de las gradas, el varadero y el dique seco se disponía de siete máquinas excavadoras de vapor, tres de ellas centrífugas, con distintas capacidades de cuchara.

Es relevante indicar que por delante del astillero pasaba la línea de ferrocarril que iba de Cádiz a Puerto Real y que enlazaba con la línea de Sevilla a Jerez de la Frontera. A la posibilidad de recibir materias primas y equipos a través de los muelles de la factoría se unía el que también pudiera hacerse por vía férrea.

Entre 1891 y 1903 este astillero construyó diez unidades para la Armada española. Por el número de construcción del astillero, fueron: el crucero acorazado *Carlos V*, el cañonero torpedero *Filipinas*, los seis cañoneros de 3.^a clase que formaban la serie Almendares, el crucero protegido de 3.^a clase *Extremadura* y el remolcador *Antelo*, denominado inicialmente Remolcador número 1.

TABLA 5. BUQUES CONSTRUIDOS POR EL ASTILLERO VEA-MURGUÍA PARA LA ARMADA

Nº*	BUQUE	FECHAS			TPM**	ESLORA	PRECIO EN PESETAS
		QUILLA	BOTADURA	ENTREGA			
1	<i>FILIPINAS</i>	1891	1892	1895	756	71 m	2.037.660
3	<i>CARLOS V</i>	1892	1895	1897	9.235	115 m	20.000.000
7	<i>ALMENDARES</i>	1895	1895	1895	40	20 m	130.000 cada uno (780.000 en total)
8	<i>BARACOA</i>						
9	<i>CAUTO</i>						
10	<i>GUANTÁNAMO</i>						
11	<i>YAMURY</i>						
12	<i>MAYARÍ</i>						
13	<i>EXTREMADURA</i>	1899	1900	1902	2.134	88 m	4.964.400
28	<i>ANTELO</i>	1900	1901	1902	337	39,50 m	¿?

* Número de construcción del astillero.
** Toneladas de peso muerto de cada buque.

No hay que dejar de lado que en la época de Echevarrieta y Larrinaga se construyeron, en las antiguas instalaciones del astillero Vea-Murguía, otras unidades militares de interés. Cabe destacar entre ellas los buques escuela

Juan Sebastián de Elcano y *Juan de Austria*, este último vendido a la Armada de Chile antes de la botadura y rebautizado como *Esmeralda*. Un caso especial es el del submarino de diseño alemán E-1, la única de este tipo de unidades construida en España por una empresa no estatal, y que posteriormente fue adquirido por Turquía, que lo renombró como *Gür*.

ANEXO

Decreto de clasificación de buques de la Armada (15)

MINISTERIO DE MARINA

EXPOSICIÓN

SEÑORA: El moderno material flotante se compone de diversidad de tipos, desde el poderoso acorazado hasta el más pequeño torpedero, cuya misión en la guerra es de la más alta importancia, y esto, unido á la rápida y constante transformación que experimenta, ocasiona gran confusión en la nomenclatura técnica de los buques, que impide la sencilla y fácil comprensión del poder ofensivo y defensivo que cada uno representa.

Designa[n]se á veces con la denominación de acorazado, crucero, cañonero, etc., buques de muy diversas clases dentro de cada uno de los tipos; y como éstos no se hallan bien deslindados, es frecuente observar que un mismo buque se clasifica con dos ó más de aquellas denominaciones, según el distinto criterio de quien lo designa.

Conviene, pues, al servicio y á la claridad y fijeza que deben existir en una nomenclatura técnica, hacer desaparecer tal estado de cosas, y determinar de modo preciso cuál sea la denominación que deba darse á cada clase de buques, según sus condiciones de ofensa y defensa, velocidad, desplazamiento y otras, que en conjunto constituyen el carácter distintivo del buque.

En tal necesidad está inspirado el decreto adjunto, en el cual se procura detallar, con la mayor claridad posible, los diversos nombres que deben darse á los tipos de buques existentes en nuestra escuadra, por si V. M., apreciando las razones expuestas, estima darle su alta aprobación.

Madrid 18 de Agosto de 1895.

SEÑORA:
AL.R.P. de V.M.
José María de Beránger

(15) Transcripción literal de la *Gaceta de Madrid* de 20 de agosto de 1895. Se ha mantenido la ortografía utilizada en aquel momento.

REAL DECRETO

En atención á lo expuesto por el Ministro de Marina y de conformidad con el Consejo de Ministros;

En nombre de Mi Augusto Hijo el REY D. Alfonso XIII, y como REINA Regente del Reino,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se aprueba el adjunto estado de nueva clasificación de los buques de la Armada.

Art. 2.º Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan al presente decreto.

Dado en San Sebastián á diez y ocho de Agosto de mil ochocientos noventa y cinco.

MARÍA CRISTINA

El Ministro de Marina,
José María de Beránger

Buques protegidos

Acorazados de primera.

Los buques de combate que desplacen más de 9.000 toneladas.

Acorazados de segunda.

Los buques de combate comprendidos entre 9.000 y 6.000 toneladas.

Cruceros protegidos de primera.

Los comprendidos entre 6.000 y 2.000 toneladas.

Cruceros protegidos de segunda.

Los comprendidos entre 2.000 y 800 toneladas.

Buques no protegidos

Cruceros de primera clase.

Los comprendidos entre 6.000 y 2.000 toneladas.

CONTRATO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LOS CAÑONEROS DE LA CLASE...

Cruceros de segunda.

Los comprendidos entre 2.000 y 800 toneladas.

Cruceros de tercera.

Los comprendidos entre 800 y 500 toneladas.

Cañoneros de primera.

Los comprendidos entre 500 y 300 toneladas.

Cañoneros de segunda.

Los comprendidos entre 300 y 100 toneladas.

Cañoneros de tercera.

Los comprendidos entre 100 y 20 toneladas.

Cañoneros torpederos.

Los cañoneros rápidos dotados con torpedos comprendidos entre 800 y 300 toneladas.

Torpederos de primera clase.

Los de alta mar comprendidos entre 500 y 100 toneladas.

Torpederos de segunda.

Los de costa y puerto inferiores á 100 toneladas.

Lanchas.

Las embarcaciones sin cubierta ó cuyo desplazamiento sea inferior á 20 toneladas.

Madrid 18 de Agosto de 1895.
El Ministro de Marina, JOSÉ MARÍA DE BERÁNGER.



José María de Beránger y Ruiz de Apodaca,
ministro de Marina. (Foto: *La Ilustración de
Madrid*)



Mapa de la isla de Cuba en 1898, que muestra en la esquina superior las ensenadas de Matanzas, Cárdenas y Santa Clara; en la parte superior derecha, la ensenada de La Habana, y en la inferior, las bahías de Cienfuegos y Santiago de Cuba. (Foto Archivo MDR Almirante de Castilla)

Bibliografía

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Remolcadores y lanchas Remolcadoras de la Armada (1860-1940)*. Damaré Ediciones, Vigo, 2007.
- BALBIS TORREGROSA, Pelayo: *Historia de la Marina de Guerra cubana*. Isa Printing & Binding Corp., Miami (Florida), 2001.
- BUDIÑO CARLÉS, José Manuel; FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, y MOSQUERA GÓMEZ, José M.ª: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*. Instituto de Historia y Cultura Naval y Fundación Alvargonzález, Gijón, 2014.
- CARO GUTIÉRREZ, Santiago: *Victorias olvidadas. Las cañoneras españolas en Cuba y Puerto Rico, 1895-1898*. Edición del autor, Utrera (Sevilla), 2016.
- : *Escoceses en la Armada. Los añoneros de Glasgow*. m.ed., m.l., 2018.
- Contrato para la Construcción de Seis Lanchas Cañoneras con Destino al Apostadero de La Habana*. Establecimiento Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1895.
- Gaceta de Madrid*, diversos años
- GARCÍA DÍAZ, Miguel: «La Exposición Marítima Nacional de Cádiz de 1887», en *Revista Digital de la Hispanoamericana Real Academia Hispano Americana de Ciencias, Artes y Letras*, núm. 5. Cádiz, 2015.
- GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis: *El nacimiento de una industria. El Astillero Veá-Murguía de Cádiz, 1891-1903*. Servicio de Publicaciones, Diputación de Cádiz, 2001.
- JEFATURA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DEL MINISTERIO DE MARINA: *Lista oficial de los buques de guerra y mercantes de la Marina española*. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1898.
- LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING: *Lloyd's Register of British and Foreign Ships*. Lloyd's Register of British and Foreign Ships, Londres, diversos años.
- MINISTERIO DE MARINA: *Lista oficial de los buques de la Marina española*. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, diversos años.
- RUESGA HERREROS, Valentín: *Buques de guerra españoles. El siglo XIX. Desde el vapor*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2017.
- TORREJÓN CHAVES, Juan: «Los Veá-Murguía y los astilleros gaditanos», en *Diario de Cádiz*, 25 de julio de 2016.

Sitios web

- <http://astilleroscadiz.buques.org>. Página web relativa a la historia de los Astilleros de Cádiz y de sus empresas antecesoras y sucesoras. Elaborada por Jesús Gargallo. Consultada en diciembre de 2018.
- <http://vidamaritima.com>. Página web dedicada a la historia marítima y naval española. Su editor es Vicente Luis Sanahuja Albiñana.
- <http://http://histarmar.com.ar/ArmadasExtranjeras/Cuba/AntiguosCanionerosEspañoles.htm> Página argentina dedicada a la historia marítima. Consultada en diciembre de 2018.