

EL NAUFRAGIO DEL CRUCERO *SÁNCHEZ BARCÁIZTEGUI*: APROXIMACIÓN HISTÓRICA

Carlos A. HERNÁNDEZ OLIVA
Investigador naval

Introducción

Sin duda uno de los pecios más conocidos en Cuba es el del *Sánchez Barcáiztegui*. Esto responde a su ubicación, en la misma entrada de la rada habanera, y a la gran cantidad de buceadores y pescadores que, movidos por razones diversas, han hurgado en sus maltrechos restos.

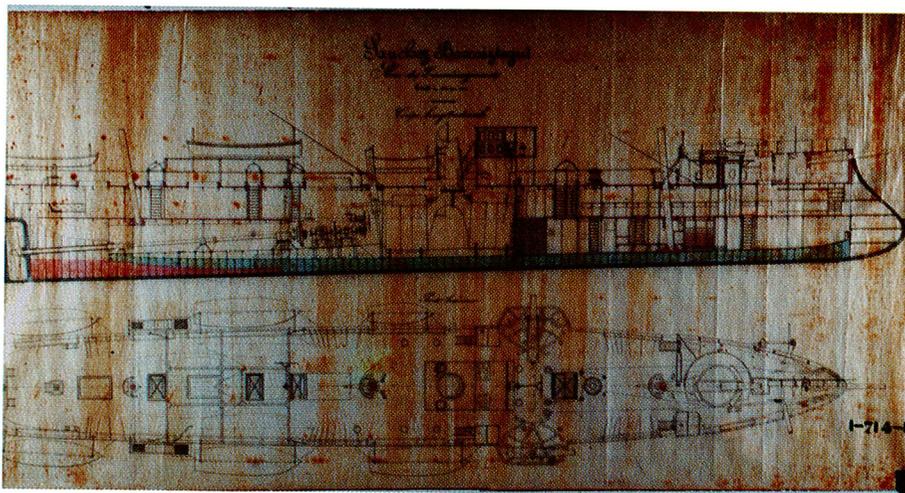
Durante décadas ha sido objeto de excavaciones sistemáticas por parte de la empresa especializada Carisub, gracias a lo cual se ha logrado formar una colección de piezas arqueológicas de inestimable valor, dada la amplitud de aspectos de la vida a bordo que se pueden reconstruir mediante su análisis. Tras muchos años de trabajo en el ámbito del patrimonio sumergido de Cuba, no creo exagerar si afirmo que quizá sea una de las más completas que sobre un pecio se han obtenido. Hago votos por que, merced a alguna voluntad tenaz, se hallen espacios adecuados para exponer algún día, tanto en Cuba como en España, estas piezas.

Pese a que sobre las circunstancias del hundimiento ya está dicho todo o casi todo, dada mi relación con el ámbito subacuático de la bahía de La Habana me dediqué durante un tiempo a investigar sobre los pormenores que rodearon el naufragio; y, para mi sorpresa, detectando una serie de imprecisiones sobre este asunto y decidí abundar un poco más en las noticias sobre el crucero, resultado de lo cual son estos apuntes.

Un barco siempre es un tema inagotable de investigación; sólo aspiro a contribuir de forma mínima al conocimiento de este pecio, con lo cual este trabajo ha de ser visto como un alto en un camino al que aún le queda un largo trecho por recorrer en la espiral siempre ascendente del conocimiento.

El barco

El buque objeto de estudio fue construido en los astilleros franceses de Tolón, en el año de 1876, por la casa armadora Chantiers Conrad. Inicialmente clasificado por su porte como un buque de aviso, con posterioridad, tomando en cuenta el precario estado de la Marina española y los imperativos de la guerra en las colonias de ultramar, fue pasado a la categoría de crucero de tercera clase.



Planos del *Sánchez Barcáiztegui*. Corte lateral o longitudinal y vistas en planta. (Museo Naval, Madrid.)

Tomó su nombre de don Victoriano Sánchez Barcáiztegui, capitán de navío nacido en Ferrol en el año de 1826 y muerto en combate frente a Motrico en 1875 (1).

El buque desplazaba 935 toneladas, y tenía 62 metros de eslora, 9 de manga, 5,56 de puntal y 4,80 de calado. Era de hierro, con propulsión de vapor, complementada por tres palos con sus respectivos velámenes de 834 metros de superficie, que podían impulsarlo hasta los 11 nudos. La máquina, de 1.100 caballos de fuerza, permitía, en caso de calma, lograr una maniobrabilidad que no dependía de las condiciones del tiempo, algo bien importante para los buques de guerra.

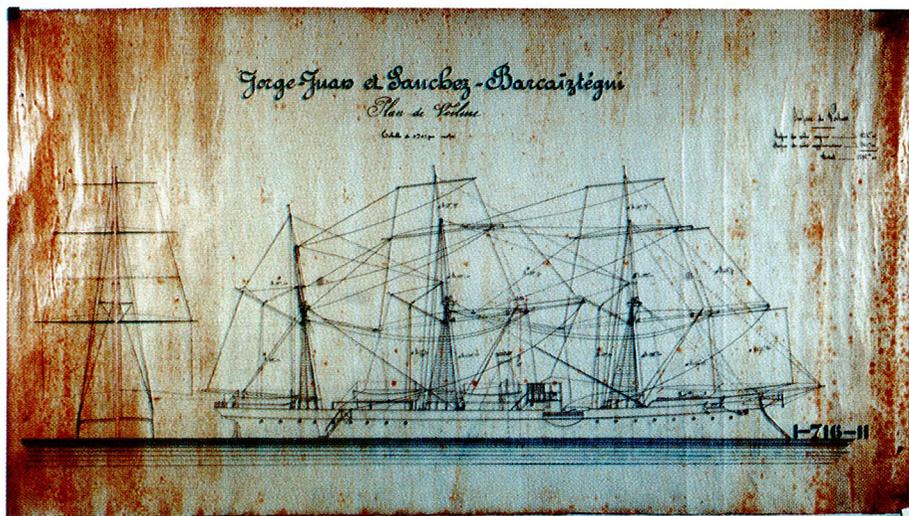
Una publicación del diario *El Fígaro*, de 1895, a raíz del desastre, le atribuye cinco cañones Hontoria y dos ametralladoras (2).

La tripulación

El *Sánchez Barcáiztegui* embarcaba una dotación de 153 hombres entre marineros y soldados y contaba con los siguientes oficiales:

(1) A muy temprana edad alcanzó plaza de guardiamarina. Fue ascendiendo en la escala de mando hasta obtener el de la fragata *Almansa*, de la escuadra de Méndez Núñez, en la campaña del Pacífico. En el combate de El Callao tuvo una destacada participación y se le recuerda especialmente porque, al intentar extinguir un incendio en el antepañol de pólvora, se opuso a los que pretendían inundar el pañol, a quienes espetó: «Hoy no es día de mojar la pólvora». Una bala enemiga acabó con su ejemplar vida en Motrico, siendo jefe de las Fuerzas Navales del Cantábrico en la segunda guerra carlista.

(2) «La catástrofe del *Sánchez Barcáiztegui*». Imprenta El Fígaro, La Habana, 1895 (folleto conservado en la Biblioteca Nacional de Cuba).



Dos vistas del velamen del buque y del de su gemelo el *Jorge Juan*. (Museo Naval, Madrid.)

Su comandante era el capitán de fragata don Francisco Ibáñez Varela. Por haber servido honorablemente a su patria, fue condecorado con la Cruz del Mérito Naval roja de segunda clase, la Cruz del Mérito Naval blanca de segunda clase, dos cruces del Mérito Naval rojas de primera clase, la Medalla de Joló y la Medalla de Cuba, entre otras distinciones. Este Benemérito de la Patria era además muy apreciado entre sus hombres por su gran sentido de la justicia, profesionalidad militar y capacidad de comunicación. Bajo su mando imperaban la disciplina y la unidad.

Auxiliaba al capitán Ibáñez Varela el teniente de navío de primera clase don Federico López Aldazábal como segundo comandante, y completaban la oficialidad del buque los alféreces de navío don Ricardo García Junco y don José Cantó, a los que hay que sumar el contador, don Gabriel Pueyo Fernández, y el médico de a bordo, don Faustino Martínez Díaz.

Además, viajaba en el crucero el contralmirante de la Armada Manuel Delgado Parejo, jefe del Apostadero de La Habana y de la Escuadra de las Antillas, quien murió a consecuencia del naufragio. El señor Delgado Parejo

«nació en Cádiz, el 27 de julio de 1828, ingresando en el servicio como guardia marina de segunda clase en enero de 1844. Navegó en la fragata *Reina María Cristina*, en el navío *Soberano* y en los vapores *Congreso*, *Bazán* y otros, hasta su ascenso, previo examen, al empleo de alférez de navío, que recibió en 1850. Ascendió a teniente en 1857, a capitán de fragata en 1868 y a capitán de navío de segunda clase en 1872 y a contralmirante en marzo de 1891. (...) Estaba condecorado con altas distinciones, entre ellas, la medalla de África, la cruz, la placa y la gran cruz de San Hermenegildo, las del Mérito



El comandante don Francisco Ibáñez Varela.



El contralmirante Delgado Parejo.

Naval de primera y segunda clase, de La Carraca, Mérito Militar, campaña de Cuba, etc. etc. Era, además, comendador de Carlos III» (3).

El fallecimiento de Delgado Parejo fue una de las pérdidas más lamentables de este accidente; le quedaba poco tiempo para acogerse al retiro y dejaba tras de sí tres hijas, un hijo y su esposa. La muerte se ensañó con esta familia; además del padre, el hijo moriría de vómito negro, y una de las hijas, de tuberculosis. Con el deceso de este contralmirante, la Armada se quedaba sin un esforzado y valiente marino.

El naufragio

Algunas aclaraciones necesarias

En contraste con lo comúnmente admitido incluso en círculos especializados cubanos, quedan elementos novedosos que aportar en relación con este conocido naufragio. Tradicionalmente han sido manejadas en la literatura las

(3) *Ibidem*, p. 17.

causas que provocaron tan desastroso hundimiento, pero la escasez de publicaciones al respecto y las trabas puestas a la hora de investigar dificultan la empresa de acopiar datos relativos a este asunto.

Según algunas fuentes de amplia divulgación en Cuba, el *Sánchez Barcáiztegui* salía de la rada habanera sin las luces necesarias para ser avisado y reconocido por otros buques, y procedía de este modo con el objetivo de burlar la inteligencia mambisa. Sin embargo, estamos en condiciones de aportar información que da pie a una explicación diferente acerca del porqué de que el buque saliese a oscuras.

En el artículo de Ortiz ya mencionado, el periodista explica el hecho de que el buque saliera sin luces de la rada de la siguiente manera:

«No querían ser delatados por las luces del barco y por ello decidieron salir a oscuras. Los ojos escrutadores de los mambises cubanos en la capital estaban atentos, y de descubrir su salida, Collazo tal vez sería avisado» (4).

Sin embargo, todo parece indicar que esta concatenación de hechos no es fidedigna, tal y como apuntan las fuentes primarias, sobre todo en lo relativo a las causas de la falta de iluminación del barco. Lo sucedido realmente fue que

«para colmo de males y desdichas, en aquellos críticos momentos en que se jugaba la suerte del buque, quiso la fatalidad que un fogonero fuese cogido por la correa de transmisión de la dinamo, lanzándolo violentamente contra el techo y saltando la correa, por lo cual se apagaron inmediatamente todas las luces del crucero; debiendo advertirse que hasta las luces de situación, que como es sabido indican el sentido en que marcha el barco, eran también eléctricas, y se apagaron, por tanto, desapareciendo el *Barcáiztegui* de la vista del *Mortera*» (5).



El capitán del *Mortera*, don José Viñolas y Valles.

(4) *Ibidem*, Ortiz en el diario *Juventud Rebelde*, 26 de septiembre de 1982.

(5) ESTRADA, Nicasio: *Causa por consecuencia de abordaje*. Imprenta La Australiana, La Habana, 1897, p. 17

La vista por el accidente revistió tintes dramáticos, pues era muy difícil que el impacto emotivo producido por las muertes no menoscabase la ecuanimidad de los jueces. La acusación se dirigió contra el capitán del *Mortera*, don José Viñolas y Valles, y en la vista, celebrada ante el Consejo Ordinario de Guerra y Marina, quedaron de todo punto aclaradas las causas de la oscuridad del buque, pues se recogieron testimonios de varios tripulantes, como el del marinero de segunda Tomás López Villarnea, a quien «el fogonero encargado del manejo de la dinamo le pidió una caja de mixtos y un hachote para remediar la avería, viendo al encender éste que la correa estaba desclavada» (6).

Otro punto que se ha de aclarar es el relacionado con la supuesta misión del crucero. De la cita anterior de Ortiz se desprende que el buque salía en misión combativa para sofocar o abortar una supuesta expedición mambisa, a la cabeza de la cual venía Enrique Collazo, y de ahí que saliese a oscuras. En otra parte de su artículo, afirma Ortiz: «El rumor de que el general Enrique Collazo desembarcaría por la costa norte obligó al comandante de Marina de La Habana, el contralmirante Manuel Delgado Parejo, a embarcarse en el crucero *Barcáiztegui* para junto con su capitán, Francisco Ibáñez Varela, dar caza sin tregua y destruir a los expedicionarios» (7).

Ciertamente, la guerra de 1895 fue prolífica en expediciones mambisas encaminadas a proveer al Ejército Libertador de los recursos necesarios para mantenerse en campaña. Sin embargo, hemos indagado en las fuentes para averiguar si se esperaba o se produjo algún desembarco en el mes de septiembre, sin encontrar mención alguna al respecto.

Las causas

En la reconstrucción del choque es donde mayor nivel de dificultad encontramos, toda vez que las fuentes consultadas, muy sesgadas, divergen en función de los intereses de los encartados. Una vez ocurrido el hundimiento, se suscita un complejo proceso judicial encaminado a determinar el grado de culpabilidad de los capitanes de ambos buques: de una parte, Ibáñez Varela, muerto como resultado del naufragio; de la otra, el señor José Viñolas. Obviamente, la Marina dirige el juicio contra Viñolas, pues en todo momento se mantiene que fue el *Mortera* el que colisionó con el *Barcáiztegui*, habida cuenta que en este último se produjeron las muertes.

Para la reconstrucción de las causas del naufragio, tomando en cuenta lo dicho en el apartado anterior, consultamos varias descripciones y hemos esbozado una secuencia posible de los acontecimientos, sin que en momento alguno pretendemos adentrarnos en el escabroso terreno de las culpas, cosa por lo

(6) *Ibidem*, p. 35.

(7) «La catástrofe del *Sánchez Barcáiztegui*».

demás imposible de determinar por la naturaleza de la información que obra en nuestro poder.

Antes de continuar, consideramos importante esclarecer algunos elementos del régimen de señales sonoras y lumínicas vigente en 1895 en el puerto habanero, ya que sobre esta base quizá queden más claras las causas de la colisión entre ambos buques:

- Las naves que salían del puerto, según las normas establecidas, lo hacían por la parte derecha del canal.
- Una pitada significaba que el buque se dirigía a estribor con la proa al frente; dos pitadas, que el buque se dirigía a babor.

Para hacer más fácil la reconstrucción tomemos como punto de referencia el crucero. Los preparativos para el desatraque del *Barcáiztegui* comienzan a las 23.00 del 18 de septiembre de 1895. Tres cuartos de hora después, aproximadamente, el barco se encuentra a la altura de la Maestranza de Artillería y avista las luces de posición de un buque que viene entrando a puerto. Da una pitada para indicar que se mantiene a estribor, pero inmediatamente después, a fin de cerciorarse de que lo han escuchado, la repite. Primer elemento infortunado. En relación con esto, el práctico del puerto, señor Francisco Aldao, a la sazón ubicado en la Pila, asegura que «oyó, estando el *Sánchez* entre el Morro y La Punta dos pitadas con intervalos que no excederían 5 ó 6 segundos y poco intensas» (8).

El *Mortera* escuchó dos pitadas (se demostró que el alcance del sonido del *Barcáiztegui* era muy corto) y, en consecuencia, dio a su vez dos pitadas para indicar que caería a babor también. De haber sido así, el *Barcáiztegui* y el *Mortera* se hubieran cruzado: el primero habría pasado entre la amura de babor del segundo y el Morro, en un cruce convencional en paralelo.

En ese momento, el crucero se encontraba a la altura del castillo antes citado y, siguiendo el testimonio del teniente de navío de primera clase don Federico López Aldazábal, segundo en el mando,

«se cercioró de que el barco metía a babor [el *Mortera*] porque se le veía sólo la luz verde y comprendiendo que la maniobra era arriesgada y el peligro era inminente, gritó al comandante a babor todo, atrás a toda fuerza, repitió varias veces estas expresiones y á la tercera o cuarta el comandante contestó: “¡ya va!”, “¡ya va!”, pero el barco seguía cayendo a estribor y el vapor se nos venía encima rápidamente y pocos minutos después y antes del choque, se apagaron las luces de situación que eran eléctricas» (9).

(8) ESTRADA, Nicasio: *op. cit.*

(9) *Ibidem*, p. 20

Considero igualmente oportuno apuntar que el timón del crucero era muy complejo de manipular, hasta el punto de que se necesitaba dar casi una veintena de vueltas para corregir el rumbo, lo cual asimismo incidió en alguna medida en la lentitud de la maniobra.

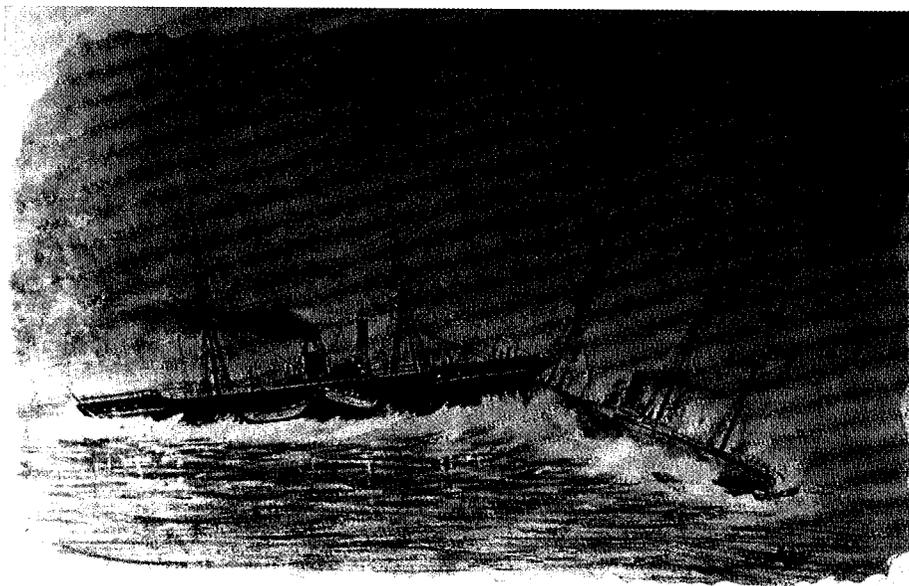
El hundimiento

Para entonces, la suerte ya estaba echada. A la altura del Morro, en el paraje conocido como «el Placer», los dos buques colisionaron violentamente, hendiendo el mercante la proa del crucero por la banda de babor.

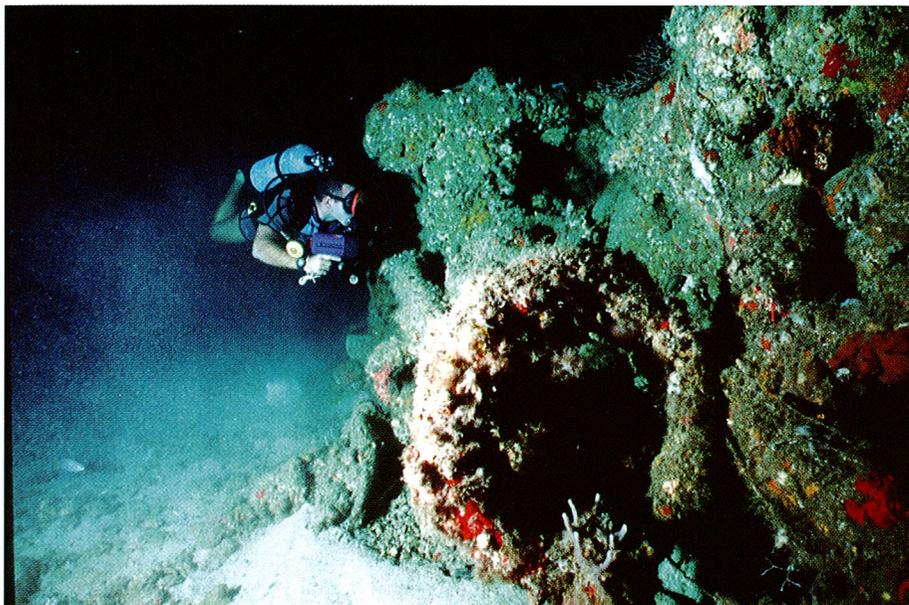
La brecha resultante del tremendo encontronazo alcanzaba varios metros y penetraba por debajo de la línea de flotación, con lo cual el buque de combate español comenzó a hacer agua rápidamente. Lo que sucedió después nos remite a uno de los episodios navales más dramáticos acaecidos en las inmediaciones de la rada habanera.

Rápidamente, el experimentado capitán Viñolas intentó romper el abrazo mortal de ambos buques, so pena de que el crucero lo arrastrara al fondo. Ordenó marcha adelante con el objetivo de encallar en el pescante del Morro, distante menos de 200 metros, en un arriesgado esfuerzo por salvar al navío de guerra y su tripulación.

La maniobra no surtió efecto: la avería del propio mercante la hizo impracticable. Quedaba una alternativa, y Viñolas ordenó dar atrás. Una vez liberada la proa del vapor comercial, el *Barcáiztegui* escoró y siguió hacien-



Representación gráfica de la colisión, aparecida en la prensa de la época.



Vista parcial del placer del Morro. Poco más o menos en el recuadro rojo, a casi 25 metros de la superficie, reposan los restos del crucero, en el fondo del canal, cerca de la pared que lo delimita por el lado este.

do agua a un ritmo mucho más acelerado. Comenzaba entonces la tragedia humana.

Algunos marineros saltaron por la borda; otros, asustados por la noche y las terribles aguas habaneras, prefirieron quedarse a bordo. En medio de tan difícil trance, el capitán del buque controló la situación y dispuso todo lo necesario para que se emplearan correctamente y de forma óptima los botes salvavidas.

A la hora de disponer el orden de evacuación, se le intentó dar prioridad al contralmirante Delgado Parejo, en atención a su rango de jefe máximo de la Marina española en el Caribe. El almirante declinó el ofrecimiento de manera obstinada; pero, ante la insistencia del alférez de navío García Junco, quien se ofreció incluso a llevarlo a hombros, al anciano militar, cuando apenas quedaban cinco minutos, accedió a subir al bote salvavidas, seguro de que con ello no impedía que otros hombres se salvaran.

Nunca se perdió el control, y el pánico de los primeros minutos, lógico si se toma en cuenta lo tremendo de las circunstancias, dio paso al orden, la generosidad y disciplina. Poco tuvo que hacer Varela para controlar a sus hombres, lo que no implica que no se pusiera la máxima diligencia en abandonar el barco.

Bien es sabido que pocas veces un buque cuenta con los suficientes medios para un traslado de emergencia de toda la tripulación y los pasajeros. Y así,



Otra representación gráfica de la colisión, aparecida en la prensa de la época. El dramatismo es enfatizado por la presencia de cuerpos humanos cayendo al agua.

mantener a flote durante un tiempo el pesado y cansado cuerpo del anciano. Éste, exhausto e incapaz de mantenerse a flote, al ver que sus dos compañeros podían perecer ahogados, les pidió que le dejaran.

Los marineros se negaron, pero minutos después se impuso la realidad y Delgado Parejo fue abandonado a su propia suerte. Cuando tiempo después su cuerpo sin vida fue hallado por marineros del vapor *Magallanes*, las manecillas de su reloj se encontraban detenidas a las 23.57.

Si trágica fue la muerte anteriormente descrita, terrible debió de ser lo que el destino deparó al capitán del crucero. Varela, siguiendo la tradición marinera, permaneció a bordo de su buque hasta el último instante, cuando por fin se arrojó al mar. Los tiburones, enloquecidos por el olor a sangre y la agitación general que se produjo, se ensañaron con este bravo marinero. Cuando se encontró su cuerpo al día siguiente, estaba espantosamente mutilado: decapitado y sin los dos miembros superiores. En total murieron, entre ahogados y devorados por los tiburones, más de una treintena de hombres. El diario *El Fígaro* publicaba en sus páginas una nota que resume todo el horror del desastre:

algunos marineros saltaron al mar, tentado a la suerte; sin embargo, lo que mayor número de muertes produjo fue el rápido hundimiento del buque.

Algunas de las frágiles embarcaciones auxiliares apenas tuvieron tiempo para alejarse del barco, el cual cuando se hundía produjo el típico efecto de succión o remolino, que como sabemos atrae hacia el fondo a todos los cuerpos ubicados dentro de determinado perímetro. Ese fue el caso del bote salvavidas donde se intentaba poner a salvo al señor Delgado Parejo.

Testimonios directos cuentan que, antes de sumergirse completamente, el desafortunado crucero se levantó de popa, para volver a caer estrepitosamente. La gran cantidad de agua levantada hizo zozobrar algunas embarcaciones menores dedicadas al salvamento.

Todos los ocupantes del bote donde estaba el contralmirante cayeron al agua, y dos de ellos lograron

«Los pescadores que acostumbran ejercer su oficio en nuestro litoral dedicaron todos sus afanes en los días siguientes á la catástrofe á pescar tiburones (...) No ha sido estéril esta humana tarea y al abrir dos enormes peces de esta familia se encontraron varias piernas y gran número de restos humanos que de seguro pertenecen á los naufragos del *Sánchez Barcáiztegui*. A estos tristes despojos se les ha dado cristiana sepultura en el cementerio de Colón» (10).

Las consecuencias judiciales

El naufragio fue la causa de que se enjuiciara al señor Viñolas por un delito de imprudencia temeraria con infracción de los reglamentos, previsto en el artículo 592 del Código Penal común. La presión social generada por el luctuoso suceso no dejaba otra salida a la Marina.

El señor José Viñolas había servido hasta ese entonces en la línea de vapores costeros Sobrinos de Herrera, a la cual se le reclama además una compensación económica en concepto de daños y perjuicios.

Los detalles de la catástrofe fueron discutidos en el acto de la vista, celebrado el 17 de noviembre de 1897. El consejo ordinario de guerra y marina que se formó estaba integrado por las siguientes personalidades:

- capitán de navío don Esteban Almeda, presidente;
- tenientes de navío don Rafael Gómez, don Francisco Benavente, don Antonio Morante, don Mariano Carreras, don José Caballero y don José Suances, vocales;
- don Ricardo de Aguirre, asesor;
- don Augusto Medina, fiscal;
- José Roldán, juez instructor.

Dirimir la culpabilidad o el grado de responsabilidad de ambos capitanes ante el desastre es algo que excede de mi área de competencia e interés, con lo cual me limito a plantear las bases legales en las que el fiscal y el defensor sustentaron sus alegaciones. El señor Estrada, defensor del encausado, concluyó así su alegato final:

«Analizadas las maniobras del *Mortera* y las del *Sánchez* criticadas y juzgadas de distintos modos (...) no hemos conseguido, hasta ahora, otra cosa que poner de manifiesto la oscuridad de este Sumario, que jamás podrá servir de base a un Tribunal recto y justiciero para dictar una sentencia condenatoria» (11).

Sin embargo, y pese a la exhaustividad con que el letrado expuso sus ideas (llegó a construir maquetas que recreaban la maniobra de ambos buques), el Tribunal sentenció «al procesado á la pena de tres meses de

(10) Biblioteca nacional de Cuba. Diario *El Figaro*, 1895.

(11) ESTRADA, Nicasio: *op.cit.*, p. 33.

arresto mayor, accesorias correspondientes e indemnización civil que proceda con arreglo a la Ley» (12).

Repercusión social del naufragio

Pocas veces había sufrido la ciudad de San Cristóbal de La Habana un desastre tal. Ciertamente, los naufragios eran una constante en la navegación americana desde finales del siglo xv; sin embargo, el hundimiento del *Barcáiztegui* forma parte de las tragedias más dolorosas de la época. El azote de los huracanes había provocado numerosos hundimientos en la rada durante el siglo xix, pero éstos, aunque devastadores en cuanto a daños materiales, no solían provocar muchas muertes y por lo común se saldaban con mayor pérdida de barcos que de vidas.

En otro sentido, la combinación entre las horribles muertes y la cercanía a tierra del lugar del naufragio incrementó el dramatismo del suceso. Cabe apuntar de igual modo que la prensa cubrió de forma detallada el desastre y sus consecuencias posteriores, que ocuparon la primera plana o grandes espacios en páginas interiores, donde aparecieron reportajes monográficos de factura seria ilustrados con excelentes fotografías.

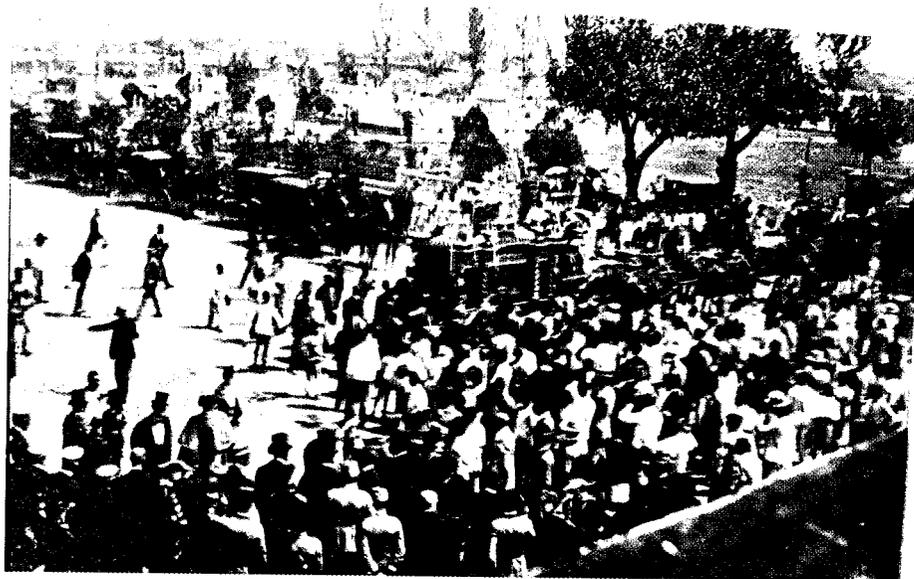
El entierro de las víctimas fue un acto público de imponente magnitud. La ciudad acudió en masa a la capilla ardiente, expuesta en las dependencias del Real Arsenal de La Habana (véase foto en pág. sig.), para acompañar luego al cortejo fúnebre, que inició su triste recorrido, rumbo al cementerio de Colón, a las 8.30 del viernes 20 de septiembre de 1895.

El cadáver del general Delgado Parejo abría la procesión, expuesto sobre un armón orlado con dos coronas de flores, una con forma de cruz, otra con forma de ancla. Lo rodeaban los marineros supervivientes y parte de la dotación del cañonero *Magallanes*, que participó activamente en el rescate; además, se seleccionaron tripulantes de todos los buques surtos en el puerto y, como detalle que muestra el respeto por el acto, el *Colón*, barco de la Compañía Trasatlántica, retrasó su salida a fin de que los marineros pudieran rendir un postrer tributo al general y a los demás marinos muertos.

Participaron las máximas autoridades eclesiásticas, políticas y militares de La Habana, entre las cuales cabe nombrar al general Arderfús, encargado del Despacho del Gobierno General; el capitán del Puerto, Gómez Imaz; el alcalde y el gobernador regional. También asistió una representación de los obispos, el Cuerpo Consular y la Sociedad Económica de Amigos del País.

El cortejo salió del arsenal hasta la plaza de las Ursulinas, donde se le unió el arzobispo de Cuba, cuyo coche subió por la calle Dragones hasta entroncar con Amistad. Una vez allí, la comitiva emprendió por Carlos III el ascenso hasta la fortaleza del Príncipe, desde donde, rendidos que fueron los honores militares, se dirigió al cementerio.

(12) *Ibidem*, p. 41.



Fotografía de la procesión, a su llegada al cementerio de Colón.

El salvamento del *Barcáiztegui* en la época

Lo expuesto de la ubicación del pecio fue la causa de que se iniciasen rápidamente los complejos trámites encaminados a despejar la boca de la bahía de su peligrosa presencia. Emplazados en una zona de tanto tránsito como la entrada del canal de acceso a a bahía, la mastelería y el casco constituían un serio riesgo para la navegación. Además, se pretendía recuperar parte de los efectos que se encontraban a bordo cuando el naufragio.

En el siglo XVIII, después de la toma de La Habana por los ingleses, lo sucedido con los barcos de guerra *Neptuno*, *Europa* y *Asia* había demostrado lo peligroso que era tener un elemento material en el fondo del canal que comprometiera la profundidad necesaria para el tráfico naval.

Por una parte, era posible que se comenzaran a acumular en la rada, procedentes de la ciudad y de la cuenca fluvial de aporte, sedimentos arenosos y de menor fracción que podrían llegar a obstruir el paso (ya para entonces los dragados eran una necesidad en La Habana); por otro lado, no se debía excluir que un norte fuerte movilizara el casco hacia un lugar más concurrido, digamos hacia el centro del canal, y con ello inutilizar el puerto, por el que transitaba el 80 por 100 de las importaciones y exportaciones nacionales.

Por esto, unos días después, cuando ya los ánimos se habían recuperado del desastre, los altos mandos de la ciudad y de la isla comenzaron las gestiones pertinentes para extraer los restos del crucero; y así, en una carta firmada por el gobernador general el 23 de septiembre de 1895, se solicita a la Junta

de Obras del Puerto de La Habana que asuma su responsabilidad y proceda como es menester, constituyendo esta comunicación la primera que hemos localizado al respecto.

El 26 de septiembre, don Francisco Calvo Muñoz, excelentísimo señor presidente de la Junta de Obras del puerto de La Habana, escribe:

«En vista de la atenta comunicación de Vuestra Excelencia, fecha de ayer en la que manifiesta que esa Corporación de su digna presidencia, a fin de no crear dificultad alguna á la extracción del crucero *Sánchez Barcáiztegui* naufragado en la boca de este puerto, acaba la resolución de este Gobierno General del 23 del mismo mes que así lo dispone, si bien declinando la responsabilidad que pudiera caberle porque en el artículo 33 de la ley de puertos de 7 de mayo de 1880, modificada por R.D. de 21 de Junio de 1891, se previenen los casos y forma en que se ha[n] de satisfacer los gastos que originen las extracciones de buques náufragos; el Excelentísimo Gobernador general al quedar enterado de lo expuesto, se ha servido disponer que se cumpla lo prevenido y que se dé cuenta al gobierno de S.M.» (13).

Este trasiego burocrático se extiende durante todo el mes de septiembre sin que se efectúe trabajo alguno, y en último término se decide requerir el concurso de buzos norteamericanos para efectuar las labores de rescate, resolución tomada en la sesión ordinaria de la Junta de Obras del Puerto del 25 de septiembre, pues

«Los busos (*sic*) que hay en esta capital se negaron á trabajar en dicha extracción y con ese motivo se pidieron otros al Señor Cónsul de cayo Hueso, viniendo uno de estos con el Director de la Compañía de naufragios de aquel puerto, para reconocer en el terreno lo que podría hacerse para el salvamento del *Barcáiztegui*; habiéndose prometido abonarles los gastos de viaje y estancia en esta capital» (14).

Todo parece indicar, según consta en múltiples descripciones de La Habana, que la presencia de tiburones dificultaba sobremanera los trabajos de buceo en el puerto y sus inmediaciones. A esto hay que añadir que los restos del crucero se encontraban a unos 20 metros de profundidad. No obstante, es preciso señalar que la ciudad siempre se ha caracterizado por sus buenos buzos, y recordemos que existía una tradición de salvamento que se puede remontar a la segunda mitad del siglo XVI, cuando se afianzó el transporte marítimo por el sistema de flota. De añadidura, por su ubicación y relativa accesibilidad —téngase en cuenta que el crucero dista aproximadamente 100-200 metros del castillo del Morro y yace a más o menos 25 metros de profundidad—, era posible llegar al pecio buceando. Por esto nos atrevemos a aventurar la hipótesis de que otros factores estaban incidiendo para que los buzos del arsenal no hicieran ese trabajo.

(13) AGI, AHN/Ultramar 266, exp. 9.

(14) *Ibidem*.

Lo cierto es que el cónsul de España en Cayo Hueso obra con extrema diligencia y entabla los contactos necesarios para que los norteamericanos presten tan urgente servicio. Para ello se dirige al gerente de la empresa de salvamento de la ciudad de Cayo Hueso, señor Won H. Willians, quien acepta ocuparse del asunto en persona y decide efectuar un viaje de reconocimiento, para lo que selecciona a uno de sus buzos más experimentados, L. Albury.

Ambos expertos arriban a La Habana el 28 de septiembre (nótese la agilidad del traslado, apenas diez días después de haber sucedido la tragedia). Viajan con billetes de primera clase (que costaron 45 dólares) y hacen la travesía en el vapor *Mascote*, perteneciente a la compañía comercial Key West, radicada en la ciudad. Evidentemente, las autoridades españolas hicieron todo lo posible por que los señores Willians y Albury se sintieran a sus anchas y debidamente atendidos, de modo que se los hospedó en uno de los hoteles más importantes de la ciudad por aquellas fechas, el prestigioso Hotel Inglaterra.

Una vez en La Habana comienzan los trabajos de acercamiento al pecio, para lo cual alquilan una bomba con su respectivo transporte, aunque no consta que llegaran a utilizarla. Bastaron unas cuantas inspecciones oculares del lugar de los hechos, sin que mediaran inmersiones, para que los especialistas norteamericanos se declararan incapaces de efectuar ninguna operación de salvamento, de modo que el 2 de octubre de 1895, cuatro días y medio después de haber tocado puerto cubano, parten hacia Cayo Hueso. En tal sentido, la documentación recoge lo siguiente:

«la cuenta que le remitió el Consulado de España en Cayo Hueso referente al viaje y estancia de los titulados Win H. Williams y L. Albury que vinieron para el salvamento del *Sánchez Barcáiztegui* y luego se resistieron a trabajar como buzos, no habiendo, por lo tanto, prestado servicio alguno» (15).

Los buzos no pudieron trabajar, pero no por ello dejaron de cobrar. Esto creó grandes zozobras burocráticas, pues las dependencias del Gobierno se veían imposibilitadas para justificar los gastos, circunstancia que generó un gran volumen de documentación, de la que hemos extraído parte de la información citada.

Los norteamericanos justificaron su marcha alegando que carecían del instrumental necesario para acometer la tarea y pidieron que se les concediese un plazo para presentarse:

«En cumplimiento de la parte dispositiva de la respetable comunicación de VE, de 19 del corriente, en que pide informe del resultado obtenido en los trabajos de extracción del crucero *Sánchez Barcáiztegui* puedo manifestar a VE, que los buzos americanos no llegaron a prestar servicio, pues manifestaron los que vinieron a La Habana, no reunir condiciones personales para trabajar a la profundidad en que se halla el *Sánchez*».

(15) *Ibidem*.

Culminaría el año 1895 sin que el pecio fuera objeto de una intervención directa, mientras en el plano burocrático y legal proseguían los esfuerzos para lograr resultados concretos. Vencido el plazo pedido por el señor Williams, toma cartas en el asunto la Comandancia General de Marina del Apostadero de La Habana y Escuadra de las Antillas, a través de su Estado Mayor, y se emprenden las diligencias necesarias para que un buzo del arsenal se encargue de las labores de rescate.

El buzo, cuyo nombre no hemos podido encontrar, acompañado de personal especializado en salvamento, practica varias inspecciones al naufragio y solicita utensilios adecuados para poder hacer el trabajo, «entre los que como principal figuraba un traje completo de buzo que hubo que pedir y esperar mucho tiempo del extranjero. Desde que llegó se procedió a enseñar su uso al buzo del Arsenal que nunca se había vestido ese traje» (16).

Sin embargo, la época del año era poco propicia para la realización de los buceos. Téngase en cuenta que el pecio se encuentra en un área compleja, dada su cercanía a las rompientes y su exposición a los trenes de olas y a los nortes. Durante el mes de enero se hicieron algunas inmersiones para familiarizar al especialista con la nueva técnica. El entrenamiento consistía básicamente en una serie de descensos a ocho y diez brazas, aprovechando las cuales, de paso, se practicaba una inspección minuciosa del casco.

En el mes de febrero ya estaban creadas todas las condiciones para proceder a tomar una decisión en relación con el casco, pues era evidente la necesidad de desarmarlo íntegramente, ya que sus palos afloraban y constituían un grave peligro para la navegación por el lugar. Desde el punto de vista técnico, aparte de los referidos palos, la chimenea también era un obstáculo que se debía eliminar.

Una vez desprovisto el *Barcáiztegui* de sus elementos verticales, y a tenor del calado de los buques de la época, era posible navegar sin temor a accidentes.

En un oficio de la Secretaría de Obras Públicas dirigido al ministro de Ultramar, se informa acerca de los últimos trabajos realizados en el *Barcáiztegui*; por la importancia de este documento, creemos oportuno citarlo íntegramente:

(*Margen*) «Dando cuenta de los trabajos ejecutados para la extracción del crucero *Sánchez Barcáiztegui*, sumergido a la entrada del puerto de La Habana

»Sección de Administración y Fomento. Madrid 16 de Abril 1896.

»Enterado y á su expediente El Subsecretario.

(*Texto principal*) «En cumplimiento de la Real Orden número 50, fecha quince de Enero del corriente año, disponiendo que se informe acerca de la extracción del crucero de guerra *Sánchez Barcáiztegui*, sumergido á la entrada del puerto de esta capital, tengo el honor de pasar á manos de V.E. copia de lo manifestado por La Comandancia General de Marina de este Apostadero acer-

(16) *Ibidem*. Esta información, que evidencia la llegada a la isla de una tecnología de buceo novedosa, es muy interesante con vistas a una historia del buceo en Cuba.

ca del particular, apareciendo que se ha extraído ya la caja de caudales y se continúan los trabajos para dejar expedita la entrada del puerto» (17).

El destino de la caja de caudales ha sido objeto a lo largo de los últimos tiempos de múltiples especulaciones, toda vez que se ha pensado que no había sido rescatada hasta la fecha; y más de uno, dando por buena la creencia, ha sucumbido a la tentación de intentar recuperarla. Realmente no hemos podido localizar una fuente en concreto a partir de la cual se haya extendido este equívoco, compartido por nosotros hasta localizar en el Archivo General de Indias el expediente que sirve de base a estas líneas, uno de cuyos elementos más interesantes es que revela que quienes rescataron los caudales no fueron los norteamericanos en el año 29 ni los cazadores de tesoros furtivos.

Quienes extrajeron la caja fueron los propios buzos españoles pocos meses después del desastre. Por otra parte, en el ya mencionado artículo de *Juventud Rebelde* de 26 de septiembre de 1982, se trata a toda página el desastre del *Barcáiztegui*. Marcelino Ortiz lo tituló «En busca de un crucero español». Para realizar este reportaje, el autor buceó junto con el equipo de trabajo de la entonces joven empresa Carisub, la cual venía desarrollando investigaciones subacuáticas en dicho pecio. En relación con la caja de caudales, dicho artículo manifiesta:

«Al hundirse se llevaba al fondo la caja de caudales con 6.600 pesos duros [monedas de oro] (...) Desde 1980 la Compañía CARISUB S.A. ha extraído innumerables objetos de valor histórico y numismático y quién sabe si en un futuro podrá encontrarse la caja fuerte con los 6.600 pesos duros» (18).

De este escrito se puede haber derivado el error, aceptado y difundido popularmente e, incluso, comentado más de una vez por el autor con miembros de Carisub. Ignoramos si el dato sobre la no recuperación de la caja de caudales fue reproducido por Ortiz a partir de información dada por los especialistas de la empresa, o si constituyó un recurso para hacer más impactante el artículo. Pero lo importante es que, a la luz de los conocimientos actuales, y a casi dos décadas de la publicación del artículo en cuestión, estamos en condiciones de afirmar que la caja de caudales fue debida y oportunamente recuperada por los buzos de la época. En tal sentido fue publicada, además, una nota de prensa en el *Diario del Ejército* de 28 de febrero de 1896. Cae así la leyenda sobre los «tesoros» sumergidos en la rada habanera.

En fin, remataremos este tema de la caja de cauales con una pincelada dramática. Cuando, pocos días después del naufragio, fueron rescatados los cadáveres, junto a la caja de caudales se encontró el cuerpo sin vida del contador del buque, don Gabriel Puello Fernández, al que quizá sorprendió la muerte en el trance postrero de intentar rescatar los valores encomendados a su cuidado, según especuló la prensa decimonónica.

(17) *Ibidem*.

(18) *Juventud Rebelde*, 26 de septiembre de 1982.

Los trabajos subacuáticos continuaron, pues la labor era compleja y escaso el tiempo para retirar el buque del canal. En un documento recibido en Madrid el 10 de abril de 1896, que ampliaba un oficio anterior, se da cuenta de que

«del crucero de guerra *Sánchez Barcáiztegui*, sumergido a la entrada del puerto de esta capital, tengo el honor de indicarle que, según informes de la Comandancia General de Marina se han extraído, además de la caja de caudales, los palos mayor y trinquete, el primero entero y el último partido a medio metro de cubierta, y están adelantados los [trabajos] de extracción del palo de mesana; que ha desaparecido todo peligro para la navegación en aquel punto, resultando un calado de diez y ocho á veinte metros por encima de los restos del barco, más del duplo del necesario para el mayor buque sin temor á que se formen depósitos de arena, por estar fuera de la boca del puerto; y que, en vista de la gran importancia de la avería sufrida en el choque y de lo costoso que resultarían los trabajos á la indicada profundidad, no parece razonable continuar la extracción de los restos, ni tampoco la destrucción del casco» (19).

Este documento está firmado el 8 de abril de 1896 y pone fin, hasta donde conocemos, a los trabajos de desguace efectuados en el pecio en el siglo XIX.

Reflexiones finales

El pecio objeto de este estudio constituye un sitio sumergido de incalculable valor patrimonial para la cultura e historia de Cuba. Por su contigüidad con la bahía habanera es un lugar bastante frecuentado por pescadores, buzos aficionados y rescatadores de piezas. Por lo demás, los efectos de la actividad humana han sido muy destructivos para el pecio, sobre todo a partir de la segunda mitad de la pasada centuria.

Al realizar esta investigación nos percatamos de que, pese a que todo buzo en La Habana sabe de la existencia del *Barcáiztegui*, giraban muchos equívocos en torno al pecio.

Desde el punto de vista histórico, creemos oportuno dar al traste con una serie de leyendas populares tan arraigadas que avalábamos incluso los que, de una forma u otra, nos vinculamos con el patrimonio cultural sumergido.

Hemos intentado dilucidar aquellos aspectos sobre los cuales ha sido posible obtener información; otras incógnitas esperan a ser despejadas por otros especialistas. El tema no está ni mucho menos agotado.

Diversas entrevistas hechas a buzos industriales que han trabajado en la bahía a lo largo de muchos años nos han indicado que el casco ha sufrido varias intervenciones no especializadas, cortes, voladuras y otras actividades destructivas que han contribuido a dañar severamente su condición física.

(19) AGI, AHN/Ultramar 266, exp. 9.

Afortunadamente, en la actualidad es un área protegida por las leyes de Patrimonio Nacional.

La empresa Carisub ha llevado a cabo numerosas campañas en este sitio, donde ha practicado innumerables excavaciones, tanto con deflectores como con otros métodos, gracias a las cuales se ha logrado reunir una de las colecciones de objetos sumergidos más completas e importantes del país.

Esperemos que en el futuro la creación de un museo o exposición permanente haga accesible al público al menos parte de este patrimonio cultural sumergido, y así hacer más cercano este pedazo tangible de la historia de Cuba

Bibliografía

- ESTRADA, Nicasio: *Causa por consecuencia de abordaje*. Imprenta La Australiana, La Habana, 1897
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Naufragios de la Armada española*. Editorial Estrada Díaz y López, Madrid, 1867.
- GUERRA Y SÁNCHEZ, R.: *Manual de Historia de Cuba, económica, social y política*. Editorial del Consejo Nacional de universidades, La Habana, 1964.
- INSTITUTO CUBANO DE HIDROLOGÍA: *Derroteros de las Costas de Cuba*. La Habana, 1976.
- MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA: *La Habana vieja, mapas y planos en los Archivos de España*. Ministerio de Cultura, España, 1985.
- MOTA, F.: *Piratas en el Caribe*. Ediciones Casa de las Américas, La Habana, 1984.
- PÉREZ DE ARRATE, M.F.: *Llave del Nuevo Mundo, Antemural de las Indias Orientales. La Habana descripta: noticias de su fundación, aumentos y estado*. Comisión Nacional Cubana de la UNESCO, La Habana, 1964.
- PÉREZ MALLAINA, P.E.: *Los hombres del océano*. Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, Sevilla, 1992.
- ROIG DE LEUCHSENREING, Emilio: *Monumentos nacionales de la República de Cuba. Volumen II: La plaza de la Catedral*. Junta Nacional de Arqueología y Etnología, La Habana, 1960.
- ROJAS, M.T.: *Índices y extractos del Archivo de Protocolos de La Habana*, 3 t. Ediciones Uvar, García y Cía., La Habana, 1947.
- SANTA CRUZ Y MALLEN, F.X., conde de Jaruco: *Historia de las familias cubanas*. Editorial Hércules, La Habana, 1943.
- VV.AA.: *El buque en la Armada española*. Editorial Sílex, Madrid, 1981.
- WRIGHT, I.: *Historia documentada de San Cristóbal de La Habana*, t. I y II (siglo XVI). Editorial El Siglo XX, La Habana, 1927.

Fuentes periódicas

- Diario *El Fígaro*. Ediciones semanales de los meses de septiembre a noviembre de 1895.
- Imprenta El Fígaro, «La catástrofe del Sánchez Barcáiztegui». La Habana, 1895 (folleto).
- Diario *Juventud Rebelde*, día 26 de septiembre de 1982.
- *Diario de la Marina*, de septiembre a octubre de 1895.
- *Diario La Discusión*, septiembre y octubre de 1895.
- *Diario del Ejército*, viernes, 28 de febrero de 1896.

Fuentes primarias

Archivo General de Indias, signatura AHN/ Ultramar, 266, expediente 9. (Digitalizado. Imágenes 00889-00954.)

ANEXO DOCUMENTAL

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. AHN/ ULTRAMAR, 266, EXP. 9. OO889
Expediente relativo a los trabajos de buceo en el *Barcáiztegui*.

Documento núm. 1

Oficio núm. 1421

[*Margen*] Elevando copia de comunicaciones de la Junta de Obras del Puerto y de este Gobierno General sobre salvamento del crucero *Sánchez Barcáiztegui*.

Sección de Ultramar y Fomento, Madrid 9 de noviembre de 1895.

Enterado y a su expediente.

Firmado por El Subsecretario.

[*Texto principal*]: Excelentísimo Señor ^(f. 889)

Para el debido conocimiento de Usted tengo el honor de elevar a sus manos copias de las comunicaciones de la Junta de Obras del Puerto de La Habana, manifestando que acababa la resolución de este Gobierno General relativo á que por dicha corporación se satisfagan los gastos de extracción del crucero *Sánchez Barcáiztegui* ^(f. 890) naufragado en la boca del puerto, si bien declinando la responsabilidad que pudiera caberle, porque en el artículo 33 de la Ley de Puertos del 4 de mayo de 1880, modificado por Real Decreto de 21 de Julio de 1891, se previenen los casos y formas en que ha de satisfacer dicha Junta los gastos que consideren las extracciones de buques náufragos, y de la de este Gobierno General en que prevenía el ^(f. 891) cumplimiento de lo dispuesto.

Dios guarde a V.E muchos años. = Habana 10 de octubre de 1895,

Excelentísimo Señor, P.D,

[*Firma*]

Excelentísimo Señor Ministro de Ultramar.

Documento núm. 2 ^(f. 893)

Junta de Obras del Puerto de La Habana. Presidencia. Excelentísimo Señor: = En sesión ordinaria celebrada en la mañana del día de hoy, se dio cuenta de la Superior comunicación de V.E, fecha 23 de octubre participando la imperiosa necesidad de proceder con toda urgencia á la extracción del crucero *Sánchez Barcáiztegui*, naufragado en la boca del puerto, por el constante peligro que ofrece a las demás embarcaciones para la entrada y salida del mismo.

Al que al objeto indicado se ha servido V.E disponer se telegrafíe al Señor Cónsul de España en Cayo Hueso para que contrate ^(f. 894) cuatro buzos de

confianza, cuyos sueldos y demás gastos deberá abonar esta Junta de Obras del Puerto. Enterada la Corporación acordó manifestar a V.E. que, a fin de no crear dificultad alguna al objeto que se pretende, acaba su superior resolución, si bien declinando la responsabilidad que pudiera caberle. Porque en el artículo 33 de la Ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880, modificado por R.D de 21 de Junio de 1891, se previenen los casos y formas en que ha de satisfacer esta Junta los gastos que originen las extracciones de buques náufragos. Y en cumplimiento de lo acordado, tengo el honor de ponerlo en el superior conocimiento de V.E. ^(f. 895) para que se sirva resolver lo que estime procedente. Dios Guarde a VE. Excelentísimo Señor Pedro Muñoz de Sepúlveda. Excelentísimo Señor Gobernador General.

Es copia.

[Firma]

Documento núm. 3 ^(f. 897)

Gobierno General de la Isla de Cuba. Secretaría General. Excelentísimo Señor: = En vista de la atenta comunicación de fecha de ayer en la que manifiesta que esa Corporación de su digna presidencia, a fin de no crear dificultad alguna á la extracción del crucero *Sánchez Barcáiztegui* naufragado en la boca de este puerto, acata la resolución de este Gobierno General del 23 del mismo mes que así lo dispone, si bien declinando la responsabilidad que pudiera caberle porque en el artículo 33 de la ley de puertos de 7 de mayo de 1880, modificada por R.D de 21 de Junio de 1891, se previenen los ^(f. 898) casos y forma en que se ha[n] de satisfacer los gastos que originen las extracciones de buques náufragos; el Excelentísimo Gobernador general al quedar enterado de los expuesto, se ha servido disponer que se cumpla lo prevenido y que se dé cuenta al gobierno de S.M.

Lo que de orden de S.E tengo el honor de comunicar á [...] para su conocimiento y demás efectos. Dios lo Guarde muchos años. Habana 26 de septiembre de 1895. Francisco Calvo Muñoz. Excelentísimo Señor Presidente de la Junta de Obras del Puerto de La Habana.

Es copia.

[Firma]

Documento núm. 4 ^(f. 901)

Sección Central de Obras públicas.

Oficio N° 1521

[Margen] Remitiendo copia de los antecedentes relativos al abono de gastos ocasionados por los buzos americanos pedidos para la extracción del crucero *Sánchez Barcáiztegui*

[Texto principal] Excelentísimo Señor:

Como ampliación a lo que tuve el honor de manifestar a V.E en diez de octubre pasado, respecto al abono por la Junta de Obras del Puerto de esta

capital, de gastos ocasionados por los buzos pedidos al Cónsul de España en Cayo Hueso para tratar de la extracción ^(f. 902) del crucero *Sánchez Barcáiztegui*, me honro en dejar en manos de V.E copia de la comunicación dirigida (*sic*) posteriormente por la misma Junta y del acuerdo de este Gobierno General, por el que le reitero el abono de dichos gastos, con cargo a lo consignado en la Sección tercera de su presupuesto de gastos correspondiente ^(f. 903) al actual año económico, para la extracción de buques sumergidos.

Dios guarde a V.E muchos años. Habana 6 de noviembre de 1895.

Excelentísimo Señor, P.D.

[Firma]

Excelentísimo Señor Ministro de Ultramar.

Documento núm. 5

[En folio aparte, dando título al cuadernillo, se lee: «Folio 906 del original».]

Copia del cuaderno de notas relativos al abono de gastos hechos para la extracción del crucero *Sánchez Barcáiztegui* sumergido en la boca del puerto de La Habana. 1895 ^(f. 907).

[*Margen*] Sección Central de Obras Públicas.

[*Texto principal*] Excelentísimo Señor: Sumergido a la entrada del puerto de esta Capital el crucero *Sánchez Barcáiztegui* con las dolorosas pérdidas que todos lamentamos, se ha interesado por la Comandancia General de Marina su extracción por los peligros que ofrece para la entrada y salida de buques en el puerto, ya procurando ponerlo a flote, ya destruyéndolo según convenga. Los buzos (*sic*) que hay en esta capital se negaron á trabajar en dicha extracción y con ese motivo se pidieron otros al Señor Cónsul de Cayo Hueso, viniendo uno de estos con el Director de la Compañía de naufragios de aquel puerto, para reconocer en el terreno lo que podría hacerse para el salvamento del *Barcáiztegui*; habiéndose prometido abonarles los gastos de viaje y estancia en esta capital. Comunicada a la Junta de Obras del Puerto la resolución del Excelentísimo Gobernador General, por la cual se le ordena abonar dichos gastos, con cargo a sus fondos, hizo presente que á fin de no crear dificultades al objeto indicado de extracción del *Barcáiztegui*, acataba la resolución superior; si bien declinando la responsabilidad que puede caberle por cuanto, en el artº 33 de la Ley de Puertos modificado por R.D. ^(f. 908) de 21 de Junio de 1891, se previenen los casos y formas en que pueden satisfacerse dichos gastos por la Junta. Se le reiteró la orden de cumplir lo resuelto, dándose cuenta al Gobierno de S.M, y que en su vista la Junta remitió la cuenta de gastos a la Dirección facultativa de las obras para su formalización y abono; mas ésta hace presente que la cuenta de gastos de hospedaje presentada por el dueño del hotel de Inglaterra, en nada se refiere á obras ejecutadas por lo cual sería rechazada en su día por [el] Tribunal de Cuentas, y que no teniendo consignación á que pudiera cargarla era más propio que abonara dichos gastos la

Secretaría Contaduría de la Junta; agregando que el buzo americano se resistió al salvamento del *Barcáiztegui*, marchándose sin prestar servicio alguno, motivo más para no poder abonar los gastos de referencia con sus jornales no encontrando medio hábil para darle cabida en los asuntos de aquella Dirección.

En vista de ello la Junta manifiesta que tampoco por la Secretaría Contaduría hay medio hábil de abonar los gastos de referencia; llama la atención acerca de los dispuesto en el artículo 9º de su Reglamento y ruega que en caso de tener que abonar los respectivos gastos, se disponga cuál a (*sic*)^(f. 909) de ser el concepto, capítulo y artículo de su Presupuesto a que debe cargarlo; y con tal motivo se pasa el expediente a la Sección para que proponga con urgencia la resolución que corresponda. = José Antonio González. = Nota. La permanencia del buque náufrago en el punto donde se sumergió, en la boca del puerto, constituía un peligro real para la navegación y amenazaba seriamente cerrar la entrada si a consecuencia de un Norte duro fuese arrojado a la canal. V.E. en vista de esta[s] desfavorables circunstancias y de la urgencia del caso, se apresuró plausiblemente a iniciar las medidas encaminadas a hacer desaparecer cuanto antes aquel peligro sin esperar (por no parecer prudente ninguna demora en este caso) a que se cumpliesen los requisitos que expresa el Real decreto de 21 de Junio de 1891, modificando el artículo 33 de la siguiente ley de puertos. En esta soberana resolución se dispone que, cuando el dueño del buque náufrago hace abandono de éste ó no adopta en el plazo que se designe medidas para la extracción, la Junta de Obras, en los puertos donde existe este organismo es la encargada de efectuar dicha extracción. Y como en la ocasión de que se trata, por las causas y^(f. 910) motivos de urgencia de que se a (*sic*) hecho inscrito no convenía esperar a que se hiciese la declaración de abandono o lo contrario claro es que si la Junta correspondía hacer las operaciones preliminares de la extracción y por consiguiente satisfacer los gastos de dichas operaciones emprendidas por la plausible de V.E.; así lo acordó V.E. y parece debe entenderse esta resolución reservando a la Junta el derecho a ser reintegrada de dichos gastos por la Marina si ésta se hace al fin cargo de la extracción del buque, o a indemnizarse de esos gastos y de los demás que ocurran en la operación con el producto de la venta de los efectos cobrados, si la Marina declara el abandono. Los gastos de que se trata parece deben satisfacerse con cargo a la Sección 3ª del Presupuesto general de gastos de la Junta aprobado para el actual año económico por el concepto de «extracción de buques sumergidos», que es uno de los capítulos que figuraban en la sección del proyecto, y que, por acuerdo de V.E. se englobó con los demás de la misma sección en una sola partida alzada para todas las atenciones que la misma comprendía. El reparo que presenta el Ingeniero Director de las obras del puerto para autorizar las cuentas de dichos^(f. 911) gastos, es atendible, por que (*sic*), en efecto, ni ha intervenido, ni ha autorizado las operaciones que han producido el gasto; pero habiéndose ordenado por V.E. el pago a la Junta y habiéndose dado conocimiento al Gobierno Supremo de esta resolución procede que el presidente de la Junta dé a la contaduría las órdenes conducentes al cumplimiento de aqué-

llas. En atención a lo expuesto la Sección es del parecer que se dirija al Presidente de la Junta de Obras del Puerto de La Habana que visto el Real Decreto de 21 de Junio de 1891 que la misma cita, que dada[s] las circunstancias de urgencia que revestía el caso, que no permitían atemperarse por completo al cumplimiento estricto de las formalidades que dicha resolución preceptúa, correspondía a la misma Junta emprender sin demora los trabajos de salvamento o extracción del buque, o en su lugar satisfacer los gastos de las operaciones preliminares dispuestas por el Gobierno general, y que ordenado por éste a la Junta el pago de dichos gastos procede se dé cumplimiento a dicha disposición dictando al efecto aquella Presidencia la orden correspondiente a la contaduría haciéndose el pago ^(f. 912) con cargo a la Sección 3^a del presupuesto aprobado para el actual año económico, por el concepto de «extracción de buque sumergido», con derecho, por parte de la Junta de reintegrarse de los expresados gastos en la forma indicada en la nota.

Entiende además la sección que esta resolución si V.E. tiene a bien aceptarla, se comunique al Excelentísimo Señor General de Marina y se dé conocimiento al Gobierno de S.M. Vuestra excelencia resolverá. Habana 4 de Noviembre de 1895 Vuestra Excelencia resolverá. 5 de Noviembre de 1895. Excelentísimo Señor Francisco Calvo Excelentísimo Señor R. Bruguetas. Excelentísimo Señor la Secretaría general conforme. Conforme Comuníquese al Presidente de la Junta. Comandante General de Marina de este Apostadero y dése conocimiento al Gobierno Supremo. Bruguetas. Noviembre 6 de 1895. Cumplido.

Es copia.

El Inspector General Jefe de la Sección.

[Firma legible] Bruguetas

Documento núm. 6 ^(f. 915)

[Carpetilla con el siguiente título: «Copia del expediente relativo al abono de gastos hechos para la extracción del crucero *Sánchez Barcáiztegui* sumergido en la boca del puerto de La Habana.»]

[*Margen*] ^(f. 918) Oficio de = la = Dirección Facultativa.

[*Texto principal*] [Hay un membrete que dice: «Junta de Obras del Puerto = de La Habana. Dirección Facultativa. Resolución 3408 folio 250»]. Ilustrísimo Señor = Recibida la comunicación de Vuestra Señoría Ilustrísima de fecha 3 del actual con la = cuenta presentada por el Hotel Inglaterra referente a los gastos hechos en el mismo por los titulados buzos W.H Williams y L. Albury y enterado del Oficio de la Secretaría de Gobierno General que por orden de Vuestra Excelencia dispone el inmediato pago de la misma, no puedo menos que llamar la atención de Vuestra Señoría Ilustrísima por las partidas que figuran en la expresada cuenta que nada tienen en común con las de obras ejecutadas y han de ser irremisiblemente reparadas por el Tribunal de Cuentas

del Reino al examinarlas, por lo que, y atendiendo a que no hay consignación ^(f. 919) en el presupuesto para esta clase de gastos, ruego a Vuestra Señoría Ilustrísima se digne consultar a la Junta o al Gobierno la forma en que han de ser abonadas, puesto que son ajenas (*sic*) al servicio encomendado a esta Dirección, y como gastos extraordinarios cargados a los fondos = de = esta Junta por el Gobierno = General pudieran satisfacerse por la Contaduría directamente con independencia de esta Dirección, que sólo con la ejecución de obras se entiende. Y al efecto acompaño la cuenta de referencia para la resolución que juzgue más acertada. Dios Guarde a Vuestra Señoría Ilustrísima muchos años. Habana Octubre 16 de 1895. El Ingeniero Jefe Director Facultativo. José Pujols. rubricado. Ilustrísimo Señor Presidente de la Junta. Es copia. El secretario Contador = Juan Antonio Castillo. Visto Bueno El Presidente M. de Sepúlveda.

[Hay un sello que dice: «Junta de Obras del Puerto de La Habana». Hay un membrete que dice: «Junta de Obras del Puerto de La Habana. Dirección = Facultativa. Resolución numero 3410, folio 250»]. Ilustrísimo Señor. = Aprobada por el Excelentísimo Señor Gobernador General la cuenta que le remitió el Consulado de España en Cayo Hueso referente al viaje y estancia de los titulados buzos W.H. Williams y L. Albury que vinieron para el salvamento del Crucero *Sánchez Barcáiztegui* y luego se resistieron a trabajar como buzos, no habiendo, ^(f. 920) por lo tanto, prestado = servicio alguno y remitida dicha cuenta a esta Dirección a los efectos que procedan debo manifestar a Vuestra Señoría Ilustrísima que no encuentra manera de darle cabida en las que rinde esta Dirección sin orden terminante para ello por lo que ruego a Vuestra Señoría Ilustrísima se digne resolver la forma en que debo hacerlo, pues no tratándose de obras ejecutadas y sí de un servicio especial y extraordinario, no = previsto en los presupuestos de esta Dirección podría abonarse directamente por la Contaduría de la Junta en virtud de los resuelto por el Gobierno General, Vuestra Señoría Ilustrísima resolverá. Dios Guarde a Vuestra Señoría Ilustrísima muchos años. Habana, Octubre 17 de 1895. El Ingeniero Jefe Director Facultativo José Pujols. rubricado. = Ilustrísimo Señor Presidente de la Junta. Es copia. El Secretario Contador Juan Antonio Castillo. Visto Bueno El Presidente M. de Sepúlveda.

Documento núm. 7

[*Margen*] Decreto de Su Excelencia.

[Hay un membrete que dice: «Junta de Obras del Puerto de La Habana 31 de Octubre de 1895.»] Unase esta comunicación con la copia que le acompaña al expediente de salvamento a que se refiere y pase a la Sección Central de Obras Públicas para que, en vista de las manifestaciones que hace la Junta de Obras del Puerto, proponga en acuerdo con la posible urgencia la resolución que proceda. = Francisco Calvo.

Documento núm. 8

[*Margen*] ^(f. 920) Cuenta del Hotel.

[*Texto principal*] Gran Hotel Inglaterra. Habana ^(f. 921) 2 de Octubre de 1895. Señor Secretario del Gobierno General. Debe por cuenta de los señores W.H. Williams y L. Albury:

Recibí J.F. Villamil. P.P Enrique Balfoldt. W.H Williams. [Hay un sello que dice: «Hotel Inglaterra. Octubre 2. 1895. J.F. Villamil. Prado 122- Habana.»]

		Pesos	Centavos
Septiembre 28	Desembarque, 1/2 botella San Julient,	2	70
Septiembre 29	1/2 bot. barrica. 1/2 bot. barrica.		30 30
Septiembre 30	Un convidado: 1 bot. R. Clarete	1 1	50 25
Octubre 2	4 1/2 días hospedaje: Embarque:	27 2	
		35	05
	1 convidado:	1	50
	TOTAL	36	55

Documento núm. 9

[*Margen*] Cuenta del Consulado de Cayo Hueso.

[*Texto principal*] Consulado de España en Cayo Hueso. Cuenta General de los gastos ocasionados por los Señores W.H Williams, gerente de la Compañía de Salvamento de esta Ciudad y L. Albury, buzo de la misma Empresa, en su viaje de ida y vuelta y estancia en La Habana llamadas por el Gobierno General de la Isla de Cuba con cargo al Tesoro de la misma Isla y cumplidos hoy por esta caja ^(f. 921)

Importa el total de esta liquidación la cantidad de cincuenta y cinco dollars, veinte céntimos que se abonan, provisionalmente por esta Caja Consular y hasta su reintegro por el Gobierno General de la Isla de Cuba. = Cayo Hueso 4 de Octubre de 1895. = El Cónsul de España. = M. R. Escudero. = [Hay un sello que dice: «Consulado de España en Cayo Hueso»] = Habana 7 de Octubre de 1895. = Se aprueba esta cuenta y remítase con oficio al presidente de la Junta de Obras del Puerto para [que] la abone entregando la oportuna libranza a la orden del Cónsul en Cayo Hueso. = P.D = Arderíus. = [Hay un sello que dice: «Gobierno General de la Isla de Cuba.»]

EL NAUFRAGIO DEL CRUCERO SÁNCHEZ BARCÁIZTEGUI: APROXIMACIÓN...

			Moneda de España		Id de los E.U.	
Octubre	1.º	Pagado por dos billetes de ida a la (<i>sic</i>) Habana y vuelta a Cayo Hueso en 1.ª clase a bordo del vapor <i>Mascote</i> de la Compañía comercial Key West a los señores Williams y Albury 45 dollars.			45	0
«	2	Ydem á los mismos Señores Williams por gastos precisos suplidos por ellos en la (<i>sic</i>) Habana como carruajes, transporte de bomba, intérprete y trabajo de una bomba; en moneda de Cuba, doce pesos veinte centavos en idéntica moneda de este país diez dollars, veinte céntimos	12	20	10	2
			12	20	55	20

Es copia.
El inspector general Jefe de la sección
Brugueta.

Documento núm. 10

GOBIERNO GENERAL
DE LA
ISLA DE CUBA
SECRETARÍA GENERAL
OBRAS PUBLICAS

[Hay un membrete que dice: «Comandancia General de Marina del Apostadero de la Habana y Escuadra de las Antillas = Estado Mayor.»] = Excelentísimo e Ilustrísimo Señor. = El Excelentísimo Señor Comandante Militar de Marina y Capitán de este puerto, en oficio de 27 del actual, me dice lo siguiente: «Excelentísimo Señor. = En cumplimiento de la parte dispositiva de la respetable comunicación de V.E., de 19 del corriente, en que pide informe

del resultado obtenido en los trabajos de extracción del Crucero *Sánchez Barcáiztegui*, puedo manifestar a V.E. que los buzos americanos no llegaron a prestar servicio, pues manifestaron los que vinieron a la (*sic*) Habana, no reunir condiciones personales para trabajar a la profundidad en que se halla el *Sánchez*; que solicitaron regresar a los Estados Unidos para volver con personal mas idóneo. = De estos particulares obrarán en esa Comandancia General más datos y antecedentes que las que puede facilitar esta oficina, donde sí, se recuerda, que con dichos buzos se firmó un contrato que fijaba un plazo que por la Ley hubo necesidad de dejar extinguir. = Como transcurría el tiempo y los buzos no venían, confío V.E. a esta Capitanía de Puerto la ejecución de la faena de aclarar la canal, verificando las operaciones necesarias y pidiendo al Arsenal los recursos de gente y material adecuado: en su consecuencia se pasó por esta Comandancia una comunicación al = Señor Comandante del Arsenal relacionando lo que = se consideraba imprescindible en el primer momento, para ante todo hacer el reconocimiento previo del casco y arboladura, y en su vista, el Arsenal procedió a alistar en ese establecimiento lo que allí podía hacerse y a pedir la adquisición de los efectos necesarios entre los que como principal figuraba un traje completo de buzo, que hubo que pedir y esperar mucho tiempo del extranjero. Desde que llegó se procedió a enseñar su uso al buzo del Arsenal que nunca se había vestido ese traje; estas operaciones preliminares, y las constantes interrupciones debidas a los frecuentes nortes de esta época del año que levantando mar, por varios días, imposibilitan toda faena, han venido formando una serie diaria de dificultades, que si difíciles hoy de precisar día por día, no han sido menos e imprevistas. = Hoy con mejores condiciones de tiempo y contando ya el buzo con la práctica de algunos descensos a ocho y diez brazas sale la lancha pertrechada a verificar el primer reconocimiento abajo, todo lo que resulte, se procederá seguidamente a lo que se juzgue más conducente a aclarar la canal de todo estorbo como principal objetivo. = Lo que tengo el honor de trasladar a Vuestra Señoría Ilustrísima en contestación a su respetable comunicación de 17 del actual, Negociado Obras Públicas, numero 2643, debiendo significarle que ya se ha extraído la Caja de caudales y se continúan los trabajos para hacer desaparecer los palos y la chimenea del buque, que son los principales obstáculos que presenta el casco sumergido del mismo. = Dios guarde a Vuestra Excelencia. Habana 29 de Febrero 1896. = Excelentísimo e Ilustrísimo Señor. José Navarro y Fernández = Excelentísimo e Ilustrísimo Señor Gobernador General de esta Ysla.

Es copia

Ilustrísimo Señor Jefe de Capitanía».

Documento núm. 11

GOBIERNO GENERAL
DE LA
ISLA DE CUBA

OBRAS PÚBLICAS
N 328

Dando cuenta de los trabajos ejecutados para la extracción del crucero *Sánchez Barcáiztegui*, sumergido a la entrada del puerto de la (sic) Habana. Sección de Administración y Fomento Madrid 16 de abril de 1896

Enterado y a su expediente
El Subsecretario.

Excelentísimo Señor. = En cumplimiento de la Real Orden número 50 fecha quince de Enero del corriente año, disponiendo que se informe acerca de la extracción del crucero de guerra *Sánchez Barcáiztegui*, sumergido a la entrada del puerto de esta capital, tengo el honor de pasar a manos de V.E. copia de lo manifestado por la Comandancia General de Marina de este Apostadero a cerca (sic) del particular, apareciendo que se ha extraído ya la Caja de caudales y se continúan los trabajos para dejar expedita la entrada del puerto. = Dios guarde a V.E. muchos años. = Habana 7 de Marzo de 1896. = Excelentísimo Señor.

Firma.
Excelentísimo Señor Ministro de Ultramar.

Documento núm. 12

GOBIERNO GENERAL
DE LA
ISLA DE CUBA
OBRAS PÚBLICAS

Nº 447

Ampliando informe respecto a la extracción del crucero *Sánchez Barcáiztegui*, sumergido a la entrada del puerto de esta Capital.

Sección de Administración y Fomento.
Madrid 30 de abril 96
Enterado y a un expediente
El Subsecretario.

Excelentísimo Señor.

Como ampliación a lo manifestado a V.E. con fecha siete de febrero (del presente año), respecto á la extracción del crucero de guerra *Sánchez Barcáiztegui*, sumergido á la entrada del puerto de esta Capital tengo que indicarle que, según informes de la Comandancia General de Marina, se han extraído, además de la caja de caudales, los palos mayor y trinquete, el primero entero y el último partido á medio metro de cubierta, y están adelantados los de extracción del palo mesana; que ha desaparecido todo peligro para la navegación en

CARLOS A. HERNÁNDEZ OLIVA

aquel puerto, resultando un calado de diez y ocho á veinte metros por encima de los restos del barco, más del duplo del necesario para el mayor buque, sin temor á que se formen depósitos de arena, por estar fuera de la boca del puerto; y que, en vista de la gran importancia de la avería sufrida en el choque y de lo costosos que resultarían los trabajos á la indicada profundidad, no parece razonable continuar la extracción de los restos, ni tampoco es necesaria la destrucción del casco. = Dios guarde a V.E. muchos años. = Habana 8 de Abril de 1896. Excelentísimo Señor

Firma

Excelentísimo Sr. Ministro de Ultramar.