

# LA HISTORIA VIVIDA

José M.ª GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN

## Los últimos momentos del crucero *Almirante Oquendo*

El tercero de los tristemente famosos cruceros bilbainos o los del Nervión construidos en virtud de la Ley de 12 de enero de 1887 que preveía un gasto de 225 millones de pesetas, posteriormente reducido a menos de la mitad por los apuros financieros del momento, disponía la construcción entre otras unidades de tres cruceros, que se contrató con la Sociedad de Astilleros del Nervión, con el concurso de la casa Brown de Sheffield.

Éstos, oficialmente acorazados de segunda clase (1) aunque en realidad eran cruceros protegidos (2), desplazaban 6.890 toneladas, su velocidad máxima era de 20 nudos y su artillería consistía en dos piezas González Hontoria de 28 cm en torres barbetas a proa y popa, diez piezas Hontoria de 14 cm de tiro rápido, ocho piezas de tiro rápido Nordenfelt de 57 mm, ocho Hotchkiss de 37 mm, dos ametralladoras y dos Hontoria de carga simultánea de 7 cm. Por último, ocho tubos lanzatorpedos. Su protección consistía en una faja acorazada cubriendo los dos tercios de la flotación, mientras el resto, a excepción de un blindaje en barbetas y torres, era vulnerable.

Así como la botadura del primero de ellos, el *Infanta María Teresa* constituyó un acontecimiento nacional, con la asistencia de la Familia Real, la del tercero, el *Oquendo*, a finales de 1890, paso prácticamente desapercibida.

La construcción del *Oquendo* fue lenta por la situación financiera que atravesaba la empresa, que llegó a la suspensión de pagos e incluso a la incautación de los astilleros por el Estado, no obstante en agosto de 1895 el *Oquendo* efectuaba las pruebas de velocidad alcanzando un promedio de 18,5 nudos.

---

(1) Aproximadamente en el año 1870 comenzó a construirse un acorazado de dimensiones más pequeñas que las de tipo clásico, por lo que se le denominó acorazado de segunda clase y también crucero con cintura. Este buque superaba al crucero protegido, ya que para un mismo calibre de artillería su protección era mucho mayor. De todas maneras, el crucero protegido era más veloz, lo cual le hacía posible romper el contacto. Al aparecer los proyectiles de alto explosivo, que tan grandes estragos producían en los cruceros protegidos, éstos y los cruceros con cintura acabaron por fusionarse en un tipo único, que superaba por una parte, la falta de velocidad de los segundos y, por otra, la escasa protección de los primeros. Es el caso del *Cristóbal Colón* que también tomó parte en este combate.

(2) Los cruceros llamados protegidos utilizaban un sistema de protección a base de compartimentos paralelos a los mamparos distribuidos interiormente en celdas, que, rellenas de una serie de materias hidrófilas hinchables al humedecerse, reducían la pérdida de flotabilidad en caso de vía de agua por impacto.

El historial del *Almirante Oquendo* hasta el año 1898 no ofrece particularidad digna de mención. A principios de 1898, debido a la tirantez de relaciones diplomáticas entre los gobiernos de España y los Estados Unidos, el *Vizcaya* y el *Oquendo* fueron a hacer acto de presencia a las Antillas y elevar la moral de los españoles que allí habitaban, al encontrarse aquellas costas bastante desamparadas.

El 12 de febrero, a las tres de la tarde, salió el *Oquendo* de Cartagena hacia La Habana con una dotación disciplinada y animada a servir a su patria donde se le necesitaba. El día 5 de marzo después de un agradable viaje con escala en Las Palmas, llegó a La Habana en medio de infinidad de vaporcitos y remolcadores abarrotados de gente, bandas de música entonando marchas nacionales y miles de manos saludando con entusiasmo.

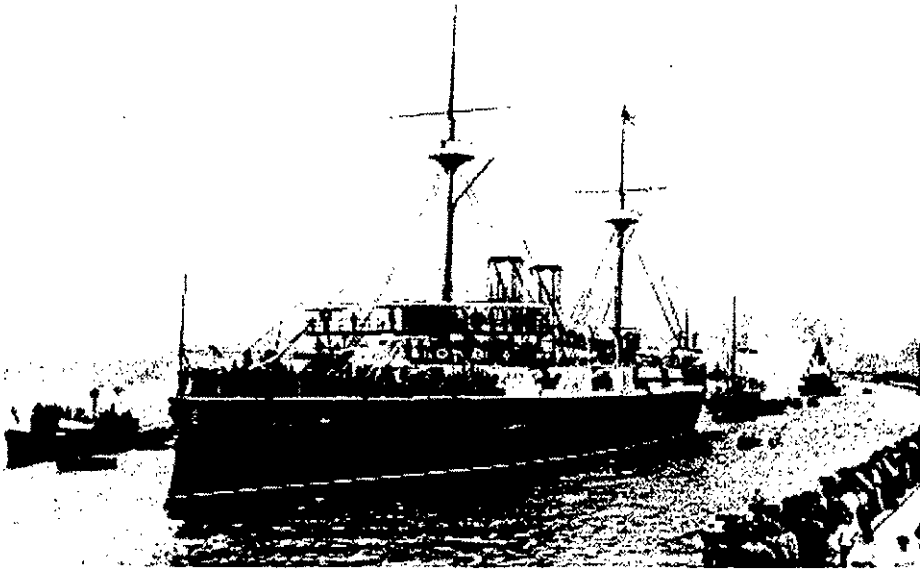
Poco después, cuando aquella multitud de pequeñas embarcaciones se disipó, se pudieron ver desde el *Oquendo* las cofas y masteleros de un barco de guerra que emergían del agua a poca distancia. Los marinos españoles tuvieron que escuchar con indignación que el Gobierno americano acusaba al español de la voladura del crucero *Maine*, a quien el lector habrá adivinado, pertenecían estos restos.

Los movimientos del *Oquendo* que sucedieron a esta travesía entran ya en el período de crisis previo a las operaciones de guerra, sobradamente estudiados y conocidos, que acabaron con el bloqueo de nuestra escuadra en la bahía de Santiago de Cuba, hasta el día 3 de julio en que nuestros buques se pusieron en movimiento para salir de aquella «ratonera».

El *Oquendo* fue el último en salir después del *Teresa*, el *Vizcaya* y el *Colón* y en cuanto dejó la canal abrió fuego con toda su artillería, resultando inmediatamente atacado por el *Iowa* y por el *Brooklyn*.

El C. de N. Evans comandante del *Iowa* describe como arrumbó paralelamente al *Oquendo* a una distancia de 1.500 a 1.600 yardas, ordenando abrir fuego con toda su artillería incluyendo la de tiro rápido y ametralladoras observando como el *Oquendo* se encontraba bajo el fuego concentrado de varios de sus buques y «tambaleándose de un lado a otro como un borracho hasta que al fin pareció que se le paraban las máquinas».

Continúa Evans su relato señalando como «a pesar del huracán de proyectiles continuó su camino y nos inundó con un diluvio de granadas de sus cañones y ametralladoras. Un proyectil nuestro de ocho pulgadas atravesó el carapacho de la torre de proa matando a todo el personal de la torre e inutilizando la pieza. Una de las piezas de la batería explotó al cuarto disparo, matando o hiriendo a todos los sirvientes. El cañón de 11 pulgadas de la torre de popa fue averiado por otro disparo nuestro que mató al oficial comandante de la torre. Otra granada hizo explosión en la cámara de torpedos de popa, matando a todos



cuantos allí se encontraban y produciendo un incendio. El buque ardía furiosamente en el centro y popa, cuando se dirigió a varar un poco hacia el oeste de donde lo había hecho el *María Teresa*».

Comenta el comandante del *Iowa* cómo, además de su barco, combatieron contra el *Oquendo*, el *Oregón*, el *Indiana*, el *Texas* y el *Brooklyn*, es decir cuatro acorazados y un crucero acorazado, que sumaban ocho cañones de 330 mm, seis de 305, 32 de 203, 14 de 152, 12 de 127, seis de 101 y 84 de 57. Nada menos que 162 bocas de fuego.

En el parte de campaña del *Oquendo*, redactado por el teniente de navío Don Adolfo Calandria y González, como oficial más antiguo de los supervivientes del *Oquendo*, se aprecia la concordancia con el del comandante del *Iowa*, constando como «al cuarto disparo del cañón número 6 de 14 cm, saltó el cierre, roto por el eje de tiro, matando o hiriendo a los sirvientes y dejando ciego al artillero; a los pocos momentos, eran tantas las bajas en la batería superior, entre ellas la del comandante de la misma, teniente de navío D. Enrique Marra López, y la del alférez de navío D. Juan Díaz Escribano, ambos heridos, que sólo los cañones 2 y 4 pudieron ser cubiertos, continuando haciendo fuego, hasta que rotos los dos ascensores y en la imposibilidad de subir proyectiles con aparejos por impedirlo los incendios declarados en las cámaras centrales de proa y popa, se continuaron disparando los proyectiles que estaban en cubierta, que a falta de otros conductores acarrearán el teniente de navío Marra, el guardiamarina D. Quirino Gutiérrez y el condestable D. Antonio Serrano».

Esta parte del combate la describe también el guardiamarina del *Oquendo*

D. Raimundo Torres que cuenta como los antes citados hicieron el último disparo mientras «el fuego se había declarado en toda la parte de popa; nuestras baterías barridas por la metralla, se habían cubierto varias veces y eran un sembrado de cadáveres, de masas informes y miembros mutilados por los cascos de las granadas».

Cuenta también el parte de campaña «cómo después de varado el buque se pararon las máquinas, se abrieron seguridades se desalojaron máquinas y calderas y empezó el salvamento. Para llevarlo a cabo hubo que renunciar a los botes grandes, por impedir el incendio arriarlos o estar inutilizados. Se arrió el chinchorro que se fue a pique y se pudieron utilizar las dos lanchitas, teniendo lugar hechos distinguidos, de los que así como los ocurridos en el combate doy cuenta a V.E. por separado».

«Al arrojarse al agua el que suscribe, quedaban en el castillo el señor comandante, alférez de navío Nárdiz; contra maestre D. Luis Rodríguez, maquinista; D. Juan Pantín y algunos marineros. Aseguran los dos últimamente nombrados que el señor comandante D. Juan B. Lazaga y Garay, que rehusaba salvarse, cayó por último en cubierta, llevándose las manos al pecho, presa, al parecer, de un ataque de disnea, y auxiliándolo cubrieron su cuerpo con una bandera, creyéndole cadáver. El *Oquendo* quedó varado a unas diez o doce millas de la boca del puerto de Santiago de Cuba».

Entre estos hechos distinguidos que tuvieron lugar en el salvamento cito el que corresponde al antes referido guardiamarina D. Quirino Gutiérrez, que al ser un excelente nadador se prestó voluntario a llevar una guía a tierra a través de la cual pudiera salvarse el personal. Al lanzarse al agua fue dificultado en el cumplimiento de su misión por algunos miembros de la dotación que no sabían nadar y se aferraban a su cuerpo tratando de sostenerse en la superficie. El alférez de navío D. Alfredo Nárdiz que había asumido las funciones de comandante, tuvo que intervenir desde cubierta colocándose una gorra de jefe para que se distinguiesen bien los distintivos del mando y amenazando con una pistola para permitir al guardiamarina alcanzar la costa y llevar a cabo su cometido.

Sirva este dato inédito que yo conocí por mi padre, de homenaje póstumo a mi abuelo el guardiamarina D. Quirino Gutiérrez, fallecido en 1936, con el grado de capitán de navío.

Al llegar a la playa los supervivientes del combate, una gran parte de ellos heridos, todavía fueron algunos cazados a tiro desde las piedras, desde donde disparaban algunos insurrectos. La mayoría fueron hechos prisioneros por una guerrilla insurrecta que mandaba el coronel Cebrero, siendo después entregados a los americanos que los llevaron a Annapolis como prisioneros, hasta el 31 de agosto, fecha en que el gobierno yanqui les concede libertad, siendo repatriados en el vapor *City of Roma* en el que llegaron a Santander el 20 de septiembre.