

«ENTRE ALAMBRADAS»

PRISIONEROS DE GUERRA ESPAÑOLES EN ESTADOS UNIDOS (1898)

José Antonio TOJO RAMALLO
Doctor en Historia

Resumen

En 1898, los Estados Unidos de Norteamérica se embarcaron en una nueva aventura expansionista dirigida hacia el área caribeña, auspiciada en lo ideológico por la doctrina del «destino manifiesto». Sus intereses chocarían contra los de España, en especial en la isla de Cuba, donde, desde hacía años, rebeldes independentistas luchaban contra las tropas peninsulares. La proximidad geográfica y un mayor desarrollo técnico y militar decantaron pronto la balanza en favor de los norteamericanos. Tras algunos enfrentamientos terrestres y navales, nuestras tropas se verían obligadas a capitular.

A mediados de año, 2.030 prisioneros de guerra españoles¹ (1.811 militares y 219 civiles) fueron trasladados a territorio estadounidense y confinados durante meses en distintos enclaves próximos a la costa. Algunos gozaron de un trato exquisito y hasta de cierta libertad de movimiento; otros –la mayoría– vivieron una experiencia distinta. Encerrados en campos de internamiento, rodeados de alambradas y fuertemente vigilados, sus días transcurrieron entre un ocioso aburrimiento y lejanos recuerdos, entre el amargo sabor de la derrota y el deseo de volver a casa.

Casi todos recibieron un trato digno y humano durante su cautiverio, en especial los heridos y enfermos, siempre colmados de atenciones. Pero hubo también quienes llegaron a sufrir en sus carnes el maltrato, el hambre, los insultos y las vejaciones.

Esta es la historia de todos ellos.

Palabras clave: almirante Cervera, prisioneros españoles, Cayo Hueso, Isla Seavey, guerra de 1898.

(1) Las cifras apuntadas se refieren exclusivamente a españoles peninsulares. De incluir el resto de los prisioneros –extranjeros capturados viajando bajo pabellón español e hispanoamericanos de distinta procedencia–, su número ascendería a un total de 2.257 individuos.

Abstract

In 1898, the United States of America embarked on a new expansionist adventure directed toward the Caribbean, supported ideologically by the Manifest Destiny doctrine. Their interests clashed with those of Spain -especially on the island of Cuba-, where, for years, pro-independence rebels had been fighting against the peninsular troops. Geographical proximity and greater technical and military development, soon decanted the balance in favor of the Americans. After a few land and naval clashes, our troops were forced to capitulate.

Half way through the year, 2,030 Spanish prisoners of war –1,811 soldiers and 219 civilians– were transferred to US territory and confined for months in different enclaves near the coast. Some were privileged with excellent treatment, as well as a certain amount of freedom of movement. Others -the majority- had a different experience. Enclosed in internment camps, surrounded by barbed wire and heavily guarded, their days went by in idle boredom and with distant memories, between the bitter taste of defeat and the desire to return home.

Almost all received treatment that was dignified and humane during their captivity, especially the wounded and sick, who were always well attended to. But there were also those who suffered from abuse, hunger, insults and humiliation.

This is their story.

Keywords: admiral Cervera, Spanish prisoners, Key West, Seavey's Island, Spanish-American War.

LA tarde del 3 de julio de 1898, más de 1.800 marinos españoles harapientos y heridos se hacinaban sobre las cubiertas de diversos buques de guerra norteamericanos tras la batalla naval de Santiago de Cuba, una de las mayores pérdidas sufridas por nuestra Armada en toda su historia. Había sido una lucha de David contra Goliat, pero en esta ocasión había vencido el filisteo². La enorme diferencia numérica y técnica –materializada en el diseño naval, mejor blindaje, mayor número y calibre de piezas artilleras y superior alcance de tiro– había sido, junto con una desacertada estrategia española, el factor determinante para la derrota.

Desde el primer momento, todo se había puesto en contra de la flota española. A pesar de sus rimbombantes denominaciones, ninguno de sus barcos se correspondía con las características técnicas que debía reunir un moderno

(2) No corresponde a este estudio presentar una descripción pormenorizada de la batalla, por otra parte harto descrita en una abundantísima bibliografía, sino ofrecer testimonio de lo ocurrido tras la misma, en especial, de la suerte sufrida por los prisioneros tras la aplastante derrota.

acorazado. Tan solo el *Pelayo* –y no participó en el combate– era digno de tal nombre. La escuadra contaba con un único crucero acorazado, el *Cristóbal Colón*, desprovisto en ese momento de sus piezas principales y con dificultades en la recarga del armamento secundario; con tres cruceros protegidos: *Infanta M.^a Teresa*, *Vizcaya* y *Almirante Oquendo*, los dos últimos con deficiencias artilleras importantes, y con dos pequeños contratorpederos, *Furor* y *Plutón*, con un alcance de tiro inferior a los 500 metros, seis veces menor que el de la flota enemiga. Un tercero, el *Terror*, con serios problemas en sus calderas y en uno de los motores, había quedado en reparación en Fort-de-France (Martinica), poco antes de la batalla.

Frente a ella se desplegaba una de las flotas más modernas del mundo, compuesta por cuatro acorazados de última generación (*Texas*, *Iowa*, *Indiana* y *Oregon*), dos cruceros acorazados (*Brooklyn* y *New York*), un cañonero (el *Ericsson*) y tres navíos auxiliares (*Gloucester*, *Resolute* y *Vixen*), todos ellos fuertemente armados, con grueso blindaje en la línea de flotación y en ambos costados, y una velocidad y alcance de tiro muy superior al de la escuadra española.

A causa de la errónea estrategia adoptada por el almirante Pascual Cervera y Topete, quien decidió salir a plena luz del día, en fila y próximo a la costa –sin duda con el objeto de salvar el mayor número posible de vidas–, la batalla terminaría convirtiéndose en un auténtico tiro al blanco en el que los buques norteamericanos abrieron fuego concentrado contra cada uno de los barcos españoles, con efectos devastadores. En cuestión de una hora, nuestra flota había sido aniquilada por completo. A partir de entonces daría comienzo la lucha por salvar a los hombres.

Los supervivientes del *Infanta M.^a Teresa* se echaron al agua tratando de alcanzar la costa a nado. De todos los botes disponibles, tan solo se había salvado del fuego una pequeña lancha de vapor. En ella pudo efectuarse un viaje de ida, sin retorno, hacia la playa, pues terminaría hundiéndose apenas iniciado el regreso. El almirante Cervera alcanzaría tierra acompañado en todo momento de su hijo Ángel a su costado y de un fornido marinero al otro. Malherido e inconsciente, tras recibir el impacto de varios fragmentos de un proyectil en el pecho, Víctor Concas, comandante del buque, consigue llegar también gracias a la ayuda de dos buenos nadadores³. Setenta y ocho marinos de su dotación no correrán la misma suerte, siendo víctimas de las explosiones durante el fragor de la batalla y de los tiburones en el agua, cuya presencia se había visto acrecentada al olor de la sangre fresca.

Los hombres de este crucero y muchos de los del *Almirante Oquendo* terminarían por reagruparse en Playa Nimaniba semidesnudos, desarmados y heridos, la mayoría de ellos con astillas de madera incrustadas en torso y piernas. En la espesura les esperaban los rebeldes de Calixto García, dispuestos a acabar con su vida⁴. Tan solo un pequeño grupo, formado escasamente por un

(3) Risco, pp. 180-182.

(4) *Ibidem*, p. 203.

centenar de soldados, logrará llegar a Santiago tras tres días de penosa odisea, acosados en todo momento por una partida de mambises capitaneados por Agustín Cebreero.

La dotación del *Oquendo* no ha salido bien parada. Con solo dos lanchas disponibles, los supervivientes se dirigen a nado a la playa y ocupan aquellas en el traslado de heridos. El oficial al mando, Juan de Lazaga y Garay, viendo perdido su buque, y ante el insoportable dolor de la derrota, se suicida descerrajándose un tiro en la sien⁵. Con él perecen casi un centenar de miembros de su dotación, entre los que se cuentan Sola –su segundo de a bordo, cercenado en dos por un proyectil–, el 3.º comandante, Matos, y los tenientes de navío Eugenio Rodríguez y Alfonso Polanco. Ambos torpederos (el *Furor* y el *Plutón*) han perdido parte de su dotación durante la batalla. El comandante Fernando Villamil, lugarteniente de Cervera y jefe de la flotilla, perece también a bordo del *Plutón* junto con varios de sus compañeros. Los restantes alcanzarán la costa con ayuda de una ballenera y de los chalecos salvavidas con que cuentan.

La situación en el *Vizcaya* tampoco es muy halagüeña. Con el único bote disponible se traslada a los heridos a tierra. El resto de la dotación se dirige a nado hacia la playa inmediata o termina siendo interceptada en el agua por los botes del *Iowa* del comandante Evans, que han salido a su rescate justo en el momento en que estos están siendo tiroteados desde tierra por los insurgentes cubanos y descuartizados por los tiburones en el agua. Su llegada resultará providencial. La situación llegará a tornarse tan sumamente tensa que el norteamericano amenazará a los rebeldes con bombardear sus posiciones si no cesan de disparar⁶.

Uno de los oficiales yanquis describirá de modo desgarrador la llegada de los españoles a su barco, con los botes enfangados en sangre, llenos de hombres heridos y mutilados, y la entrega del sable por parte de su comandante en señal de rendición. Su gallardía y bravura habían sido tan grandes que su homónimo norteamericano lo rechazó, permitiéndole lucirlo al cinto a pesar de su condición de prisionero⁷.

(5) *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 30, 15 de julio de 1898, p. 327, y MENDOZA Y VIZCAÍNO, p. 195. Esta es la versión más extendida y la que figura en la mayoría de los documentos consultados, incluido algún soneto dedicado a su persona. Circuló, no obstante, otra, una cuyas muestras puede encontrarse en el diario *La Opinión* de 10 de octubre de 1898 (pág. 2) y donde se sostiene que, aquejado de una dolencia cardíaca agravada desde su llegada a Cuba, el comandante fallecería en el interior de su barco, llevándose súbitamente las manos al pecho y cayendo desplomado entre el humo y las llamas.

(6) «I lowered all my boats and sent them at once to the assistance of the unfortunate men who were being shooting by dozens or roasted on the decks. I soon discovered that the insurgent Cubans from the shore were shooting on men who were struggling in the water after having surrendered to us. I immediately put a stop to this, but could not put a stop at the mutilation of many bodies by the sharks inside the reef». *The Worthington Advance*, 14 de julio de 1898, p. 1.

(7) RISCO, p. 207, y *El Correo Militar*, 19 de septiembre de 1898, p. 2. El testimonio del oficial norteamericano fue traducido y publicado también en España: «Aquel hermoso acto no se borrará jamás de mi memoria. Estreché la mano de aquel valiente español y no acepté su espada. Un sonoro y prolongado hurra salió de toda la tripulación del *Iowa*».

Una partida del *Harvard*, formada por nueve botes a las órdenes del teniente Bell, junto con varias balleneras del *Iowa* se dirigió entonces hacia Playa Nimaniba al rescate de los supervivientes del *Infanta M.^a Teresa* y del *Almirante Oquendo*, mientras más de 500 hombres del *Cristóbal Colón* eran salvados de una muerte segura a manos de los tiradores rebeldes y conducidos al *Brooklyn* y, a continuación, al *Resolute*. La mayoría estaban desnudos y fue preciso entregarles ropa y calzado.

Las labores de salvamento se prolongaron por espacio de cinco horas y lograron poner a salvo a cerca de novecientos españoles. Cervera, su hijo y varios oficiales de la escuadra –con Víctor Concas todavía inconsciente– alcanzarían la cubierta del *Gloucester* poco después de las tres de la tarde. El almirante, empapado, desaliñado y con la guerrera hecha jirones, sería ovacionado como un héroe por sus propios enemigos⁸.

Finalizado el rescate, daría comienzo un trasiego de hombres entre los distintos buques en función de su estatus y gravedad. Al *Harvard* sería trasladada la mayor parte de la suboficialidad y marinería. Enfermos y heridos fueron acomodados inicialmente en el *Olivette*, siendo transferidos a continuación al *Solace*, más equipado y con mejores medios. La plana mayor de la Armada y buena parte de sus oficiales permanecerían concentrados en el *S. Louis*.

Durante la batalla naval de Santiago de Cuba, los españoles han perdido cerca de 400 hombres, logrando salvarse 1.889 de una dotación inicial de 2.232 marinos. Las primeras estimaciones apuntan a que en torno a quinientos de ellos están heridos, doscientos de gravedad y los trescientos restantes con quemaduras, astillas incrustadas, cortes y hematomas de distinta consideración⁹.

Concluido el rescate, los tres buques se dirigirán hacia Guantánamo y Siboney en espera de instrucciones. En principio, se espera trasladar a los prisioneros a territorio norteamericano. Posiblemente a Key West, Isla Seavey (Portsmouth), donde ya han dado comienzo las labores de acondicionamiento de un campo de concentración, o a Annapolis, en Maryland.

(8) Risco, p. 198. En sus memorias, el almirante dirá respecto a este episodio: «... nuestros enemigos se han conducido y se conducen actualmente con nosotros con una hidalguía y delicadeza que no cabe más, no solo nos han vestido como han podido, desprendiéndose de efectos no solo del Estado, sino de propiedad particular, sino que además han suprimido la mayor parte de los hurras por respeto a nuestra amargura, hemos sido y somos objeto de entusiastas manifestaciones por nuestra acción, y todos a porfía se han esmerado en hacernos nuestro cautiverio lo más llevadero posible». Resulta complejo comprender tal respuesta, especialmente cuando nada heroico –no al menos a título colectivo– ha tenido lugar durante la batalla naval. En realidad, a lo que los marinos yanquis posiblemente estuviesen honrando era al temible adversario al que se habían enfrentado dos días antes (el 1 de julio) en las Lomas de San Juan, El Caney y Canosa, y que ahora por vez primera tenían frente a ellos. Tales episodios habían dado prueba de la gran ferocidad y espíritu combativo de los españoles, a quienes la propaganda propia había caracterizado como eserpentos bajitos, morenos, feos y cobardes.

(9) Las cifras pueden variar ligeramente en función de la fuente consultada y de la fecha del documento, pero en esencia todas ellas se aproximan a las apuntadas.

El navío encargado de transportar al mayor contingente de prisioneros fue el USS *Harvard*, ex-*City of New York*, a las órdenes del capitán C. S. Cotton, propiedad de la American Line y reconvertido en crucero auxiliar en abril de 1898. Todos los oficiales españoles, con el capitán de navío Juan B. Aznar al frente, habían sido conminados a rubricar un escrito en el que, bajo palabra de honor, se comprometían a no amotinarse durante su permanencia a bordo, así como a evitar cualquier posible desorden o levantamiento del resto de sus hombres.

La noche del 4 de julio tendría lugar un triste episodio que pasaría a ser conocido tanto en nuestro país como en Estados Unidos como el «incidente del *Harvard*». Como consecuencia de él, seis españoles resultaron muertos y otros catorce heridos de distinta consideración, en un suceso jamás dilucidado con la adecuada precisión. Al parecer, la oficialidad había sido instalada en un salón de primera clase, mientras más de seiscientos compatriotas se agolpaban sobre cubierta constreñidos a la zona de popa, sin protección alguna contra el sol y el calor, ni apenas agua ni comida. A su cargo se encontraban los voluntarios del 9.º Regimiento de Massachusetts, milicia carente del aplomo y la experiencia militar necesarios para lidiar con una tarea de semejante naturaleza.

A las once y media de la noche, estacionado todavía el buque en las proximidades de Siboney, y tratando de apartarse por un momento del claustrofóbico hacinamiento en que se encontraba, uno de los prisioneros, el marinero Isolino Martínez Lorenzo, trepó por el aparejo a una de las casetas que conformaban la bajada del vapor, sobrepasando mínimamente el área de confinamiento¹⁰. Llegados a este punto, ambas versiones –la estadounidense y la española– divergen por completo.

Según la versión norteamericana, esa zona de la cubierta principal se utilizaba como pañol de municiones, y el acceso a ella estaba terminantemente prohibido. Conminado por uno de los guardias a regresar al límite establecido, el muchacho no solo hizo caso omiso de la intimación sino que, poco después, varios compatriotas suyos ya le hacían compañía. Reiterando su advertencia, el voluntario apuntó con su rifle al prisionero, al tiempo que una docena de españoles se abalanzaban sobre él tratando de detenerlo, forzándole así a abrir fuego. Alertados por el disparo, los guardias comenzaron a disparar a quemarropa contra los cautivos, algunos de los cuales, atemorizados, se arrojaron por la borda, con el fatal desenlace anteriormente descrito. Esta versión –que conoció alguna que otra variación¹¹– es una tentativa de justificar los hechos,

(10) Solo una versión, bastante reciente, difiere de esta. Se trata de la de la ESCRIGAS RODRÍGUEZ (a), en la que su autor sostiene que el marino pretendía ofrecerle un cigarrillo a su padrino, preso también a bordo, y para abrirle paso, los hombres fueron apartándose, sobrepasando mínimamente el límite impuesto.

(11) Una de las más extremas, publicada en el diario neoyorquino *The Sun* el 7 de julio de 1898, se sirve incluso del supuesto testimonio de uno de los heridos españoles para hablar en términos de sublevación e intento fallido de tomar el barco: «Shortly before midnight last night a call to quarters was sounded and there was firing on deck. The Spanish sailors had

apelando al proceder irresponsable de los prisioneros y llegando a utilizar con excesiva ligereza la palabra «amotinamiento».

Por su parte, la versión española justifica la desobediencia del marinero basándose en su total desconocimiento de la lengua inglesa¹². Según ella, los norteamericanos no solo abrieron fuego indiscriminado, sino que dispararon con saña contra aquellos que, por miedo, se habían arrojado instintivamente al agua, asesinando en el acto a varios de ellos¹³.

Hasta las dos de la madrugada, el teniente de navío Aznar y el resto de los oficiales no fueron llamados a presencia del capitán, el señor Cotton, quien les informaría de lo sucedido. Aznar se resistió a creer tal explicación, alegando que conocía muy bien a sus hombres y que estos jamás habrían desobedecido una orden, por lo que acusó de falta de profesionalidad, de sangre fría y de buen hacer a los voluntarios de Massachusetts.

A media mañana del día siguiente, los seis fallecidos serían despedidos con honores militares. Cubiertos con la bandera de España, y tras las salvas de fusilería de rigor, fueron arrojados al agua los restos mortales de los cabos Manuel Riande Vázquez, Gabriel Muiños Fernández y Honorio Sáez Ferrer, y de los marineros Isolino Martínez Lorenzo, Hospicio Socorro Bilbao y Roque Santiago García, miembros todos ellos de la dotación del crucero *Almirante Oquendo*, a excepción del primero, perteneciente al Estado Mayor de la escuadra.

El día 7 se separó a los suboficiales de la tropa, y a todos se les facilitó por vez primera una muda, jabón y una toalla. La jornada siguiente el buque se desplazó hasta Playa Este para carbonear, en espera de la inminente orden de

tried to seize the arms. The wounded man in the hospital here says that an attempt was made to take the ship. The Spanish sailors overpowered two guards and took their rifles. The guards, in quelling the disturbance, it is reported, killed six prisoners...». Pero sin duda la que lleva la palma es la que incluye el testimonio del soldado Rex F. Shier, quien habla ya sin tapujos, abiertamente, de rebelión, y en la cual el protagonista afirma resultar herido de arma blanca en un costado. Véase MCSHERRY, pp. 18-21 y 56-57: «At about 7 00 night before last there was a mutiny among the prisoners and we had to kill 5 of them to stop the mutiny. I was below when it took place and got out of it pretty easy. I only got a dagger wound in the left arm».

(12) La versión publicada en el diario *The Virginia Enterprise* (Minnesota), el 29 de julio de 1898, alude también a este extremo: «... one of the Spanish Jackies who ran up the rigging was called down by a sentinel. He evidently did not understand what was said to him, for he did not obey».

(13) *El Día*, 25 de septiembre de 1898, p. 3. «Los que se habían tirado al agua volvieron al barco nadando al ver que habían terminado los disparos. Un oficial yankee, armado de revólver, perseguía á los que se acercaban, y cuando los tenía á tiro disparaba sobre ellos, matando así á algunos. Cuando este energúmeno vio satisfechos sus instintos de fiera, echaron al agua su bote, que recogió á los que quedaban con vida». RISCO (pág. 215) recrea un poco más por extenso este episodio: «Cuando los oficiales americanos acudieron, ya aquellos cobardes habían asesinado a cinco y herido a 14 de los cautivos, que, como es de suponer, no contaban con armas para defenderse. Llegaron hasta a hacer fuego sobre los que se habían arrojado al mar, y hasta hubo un americano que tuvo valor para disparar su revólver sobre el cráneo de un fogonero español de los que, arrepentidos de haberse arrojado al agua, gateaban por la borda del *Harward* (sic) para volver a su sitio».

partida hacia Portsmouth. Esa misma tarde embarcarían cuatro oficiales españoles y 200 prisioneros del *Cristóbal Colón*, siendo relevados los voluntarios de Massachusetts por un destacamento de marines. Dos días más tarde, el USS *Harvard* levaba anclas. Durante el trayecto se produjeron abundantes casos de fiebres que acabarían cobrándose la vida de doce prisioneros¹⁴.

A las ocho de la mañana del 11 de julio, tras una travesía ininterrumpida de cinco días, hacía su entrada en Portsmouth el crucero auxiliar *S. Louis* llevando consigo 692 marinos¹⁵ y 54 oficiales de españoles. Instantes después fijaba amarras en Fishing Island en espera de la preceptiva inspección portuaria, que no tardaría en llegar a bordo del remolcador *A. W. Chesterton*. Como resultado de la misma quedaría confirmada la inexistencia de enfermedad contagiosa. El número de postrados y heridos de distinta consideración se elevaba, sin embargo, a 91 individuos.

Viaja a bordo el almirante Cervera, aquejado de fiebres y recluido en su camarote desde hacía tres días, al igual que el capitán Eulate, con una herida en la cabeza de pronóstico leve. El periplo ha transcurrido sin novedad bajo el estricto control de 49 avezados marines procedentes de los cruceros USS *Brooklyn* y USS *Marblehead*. La oficialidad ha disfrutado incluso de autorización para moverse libremente por el barco, con la única excepción del gobernador de Santiago de Cuba, quien, tras haberse negado a firmar el documento de libertad condicional, ha permanecido todo el trayecto arrestado en su camarote¹⁶.

A media mañana, el primer oficial del buque se dirige a tierra para confirmar oficialmente al almirante Carpenter el arribo. Los españoles no podrán abandonar el barco hasta el día siguiente, cuando las obras de acondicionamiento del campo de concentración hayan finalizado. Entretanto, todos los mandos reciben autorización del secretario norteamericano de Marina para comunicarse vía cable con sus familias, sujetos, obviamente, a la censura propia del estado de guerra y a su condición de cautivos. Se acuerda asignarles también una pequeña cantidad monetaria para sus posibles gastos en tierra, y muchos reciben nueva vestimenta, pues la que tienen es insuficiente o se encuentra en un estado deplorable¹⁷.

(14) El día 12 fallecía el marinero Manuel Lomba Cividanes (*Cristóbal Colón*); el 13, el artillero Lorenzo Gran Masó (*Almirante Oquendo*); la jornada siguiente, el artillero Francisco Escudero Guindar (*Almirante Oquendo*); el día 15, el soldado de Infantería de Marina Florencio Escayol Font (*Infanta M.^a Teresa*), los marineros Francisco Piñeiro Rodríguez y Tomás Santuisti Peña y el fogonero José Méndez Pérez (*Almirante Oquendo*), y los marineros Pedro Porto Ferreiro y Luis Magariños Rodríguez (*Cristóbal Colón*); el día 17 pieren el artillero Vicente López Veiga (*Infanta M.^a Teresa*) y el 3.^{er} contramaestre Manuel Alvarino Rodríguez (*Cristóbal Colón*); y el 18, el artillero José Solís Corbeira (*Infanta M.^a Teresa*). En el certificado expedido en Bilbao por su comandante, y fechado el 18 de junio de 1900, este último figura como baja en el USS *Harvard* bajo el epígrafe «con toda probabilidad asesinado por los americanos».

(15) *The Corvallis Gazette*, 15 de Julio de 1898, p. 1. Este es posiblemente el dato aproximado más fiable. Otras fuentes hablan de 746 hombres y 54 oficiales, pero esta cifra es sin duda errónea por exceso.

(16) *Little Falls Weekly Transcript*, 12 de julio de 1898, p. 1.

(17) *The Evening Star*, 12 de julio de 1898, p. 1.

Al día siguiente da comienzo el desembarco. Desde el agua, y a cierta distancia, numerosos civiles –en su mayoría, familias al completo que, movidas por la curiosidad, se han aproximado en botes– vigilan atentamente las labores de traslado de los prisioneros. Algunos de ellos inmortalizarán el momento en distintas instantáneas en las que se distingue el traslado de heridos o enfermos a una de las barcas, arriada al costado de babor del buque¹⁸.

Una vez en tierra, y custodiados por guardias armados, los hombres emprenden camino hacia la instalación. La mayoría avanzan descalzos, sucios, harapientos. Algunos malcubren su desnudez con mantas. Todos ellos están famélicos y desaliñados¹⁹. El espectáculo es tan doloroso que la guarnición estadounidense guarda silencio al verlos avanzar en hilera. No es tiempo de festejar el dolor ajeno, de humillar a un enemigo que, saben, se ha batido con un coraje excepcional en una batalla perdida de antemano.

El propio Cervera desembarca visiblemente afectado y triste, cubierto con un abrigo varias tallas superior a la suya, cedido por el teniente Wainwright, del *Gloucester*, tras la batalla naval de Santiago de Cuba²⁰.

El capitán de navío Díaz-Moréu, del crucero *Cristóbal Colón*, asiste voluntariamente al coronel James Forney, oficial al frente de la instalación, y a su destacamento de marines en las labores logísticas del desembarco. Su trabajo consiste en tomar nota del nombre y de los datos básicos de cada uno de los recién llegados al campo. Acto seguido, estos debían arrojar a una bandeja sus escasas pertenencias. No pocos de aquellos cautivos sollozaron amargamente al depositar en ella los retratos y fotografías de sus seres queridos. Algunos estaban tan débiles que apenas podían caminar, y aquellos recuerdos, aquellos rostros lejanos, aquellas esperanzas eran lo único que los mantenía en pie. Mejor vestidos y alimentados llegaron los tripulantes del *Cristóbal Colón*, portando muchos de ellos sacos con ropa extra.

Completada la lista, Díaz-Moréu pidió permiso al oficial norteamericano para dirigirse a los hombres que tan bravamente habían combatido a su lado, y en un emotivo gesto fue estrechando la mano de cada uno de ellos, agradeciéndoles con los ojos empañados en lágrimas el enorme sacrificio que habían realizado por la patria. Los más allegados se fundieron en un abrazo con su capitán, llorando como niños de rabia e impotencia²¹.

En tan solo dos horas, el desembarco había concluido y todos los prisioneros se hallaban en el interior del recinto, tras una alambrada de dos metros y medio de alto precedida de una empalizada de madera de similar altura. Dentro les esperaba un plato de carne con patatas, cebollas, pan y café²². En la

(18) *The Wheeling Daily Intelligencer*, 11 de julio de 1898, p. 2. Participan en las labores de desembarco el remolcador *Piscataqua* (854 t) y los lanchones *Berwick*, *Kittery* y *Durham*.

(19) No son pocas las imágenes que confirman este extremo. Véase, por ejemplo, el folleto titulado *Two Historic Days. Snapshots of Spanish Prisoners from Cervera's Ships Landing at Seavey's Island, Portsmouth Harbor, July 1898*.

(20) *Hot Springs Weekly Star*, 29 de julio de 1898, p. 3.

(21) *The Corvallis Gazette*, 15 de julio de 1898, p. 1.

(22) *The Vermont Phoenix*, 15 de julio de 1898, p. 3. Ese día, en apenas unas horas, se sirvieron 1.000 hogazas de pan, 300 kilos de carne y 100 litros de café.

fila, haciendo cola había un niño de doce años. Se llamaba Ramón Soto Casanova. Sus padres habían sido asesinados en Cuba por las tropas rebeldes, y él terminaría siendo acogido como corneta en el *Infanta M.^a Teresa*. Era el preso más joven²³.

Acompañando al grueso de su marinería y velando por su bienestar, Cervera decide dejar en Isla Seavey a un oficial de cada uno de los buques de su extinta flota. Del *Vizcaya* queda en tierra el teniente de navío Antonio Mogaz; del *Infanta M.^a Teresa*, Fernando Bruquetas; Adolfo Calandria lo hará en representación del *Oquendo*; Antonio Cal, del *Cristóbal Colón*, y el alférez Carlos Boado y el guardiamarina Enrique Morris, en nombre de los torpederos. El teniente Francisco Batista formará parte del grupo representando al Ejército. Quedan asimismo, y por razones evidentes, los doctores Salvador Guinea, Alejandro Lallemand y Gabriel Montesinos, y los capellanes Matías Biesa y Antonio Granero²⁴.

Proximo a la desembocadura del río Piscataqua, a medio camino entre Portsmouth (New Hampshire) y Kittery (Maine), el campo de prisioneros de Isla Seavey había sido habilitado en un tiempo récord con todos los servicios básicos disponibles. En su interior se habían erigido once largos barracones de forma rectangular, paralelos entre sí, numerados y contruidos con madera de pino, acompañados de otros dos de menor dimensión, uno de ellos situado en un extremo, destinado a los mandos intermedios, y otro perpendicular, para uso de la oficialidad.

A cierta distancia del conjunto se erigía un gran comedor –con diferencia, el edificio de mayores dimensiones–, abierto por completo en varios de sus laterales, que albergaba 21 hileras de mesas y bancadas con capacidad para varios cientos de individuos.

Entre este y los alojamientos se encontraba la cocina, con sus siete chimeneas características elevándose por encima del tejado y veinte cocineros diariamente asignados a su cargo, y tras ella, dos pequeñas letrinas y un cuarto de aseo levantado sobre el agua, al que se accedía a través de una rampa.

Rodeando el perímetro se emplazaban ocho garitas de vigilancia, y anexos al campo, al otro lado de la alambrada, un barracón para los guardias²⁵ –con prisión incluida– y un pequeño hospital con capacidad para sesenta enfermos completaban el conjunto. Cada internado disponía de una cama, un colchón y dos mantas en el interior de los barracones²⁶.

El 16 de julio, Cervera y buena parte de su plana mayor desembarcaban por fin en Annapolis. El *S.^t Louis* se había visto obligado a retrasar veinticuatro horas su salida a causa del mal tiempo, pero tras un viaje sin mayores

(23) ESCRIGAS RODRÍGUEZ(b), p. 918.

(24) RISCO, p. 211.

(25) *The New York Times*, 10 de julio de 1898, p. 2. Sumaban un total de 125 hombres, todos ellos del cuerpo de marines. En conjunto contaban con armamento ligero, varias ametralladoras, seis cañones Gatling estratégicamente situados en torno al campo y una estación de señales.

(26) *New York Tribune*, 17 de Julio de 1898, p. 33.

contratiempos la expedición llegaba finalmente a destino. El remolcador *Stan-dish* se encargaría de trasladar a puerto a los 93 hombres del almirante (79 oficiales de distinta graduación y 14 asistentes) junto con sus escasas pertenencias.

Durante el trayecto serían conminados a firmar un documento en el que, una vez en tierra, se les concedía cierta libertad de movimiento a cambio de comprometer su palabra de honor en no intentar fugarse²⁷. Algunos de ellos protestarían airadamente, pero a sugerencia del propio Cervera terminarían por ceder. Tan solo Antonio Eulate, capitán del *Vizcaya*, pertinaz en su negativa, quedaría a partir de entonces sometido a estrecha vigilancia.

En puerto les esperaba para recibirlos el comandante Edwin White, un destacamento de marines, autoridades civiles y militares y un nutrido público deseoso de ver de cerca al enemigo vencido, al cual en los últimos días tantas líneas había dedicado la prensa²⁸.

El almirante y buena parte de sus ayudantes alcanzarán la dársena vestidos de paisano, y tras los preceptivos saludos se dirigirán a la residencia del almirante Frederick V. McNair, superintendente y director de la Escuela Naval Militar²⁹. Cervera, su hijo y el capitán G.^a de Paredes serán alojados en una vivienda de tres plantas, en el número 17 de Buchanan Road, mientras para el resto de sus hombres se asignan diversos cuartos de cadetes de la Escuela Naval, en Stribling Row.

El 15 de julio, el *Harvard* llegaba por fin a Isla Seavey, tras cuatro jornadas y media de navegación sin escalas. En su cubierta se hacinaban 1.008 prisioneros de guerra españoles, en su mayoría escualidos, descalzos y harapientos. En breve recibirían la visita del remolcador portuario *H. A. Mathes*, con el capitán Hoyt y el inspector sanitario Fred S. Towle a bordo. El reconocimiento, llevado a cabo en compañía del cirujano del buque, el doctor D. O. Lewis, y de un facultativo español, arrojaría un saldo próximo al centenar de enfermos, cincuenta y cinco de los cuales mostraban claros síntomas de malaria. Dada su gravedad, se preveía que alguno de ellos feneciese en el curso de los días siguientes. No se registraron casos de fiebre amarilla ni de enfermedad infectocontagiosa pero, a fin de extremar

(27) *The Daily Morning Journal and Courier*, 22 de julio de 1898, p. 1. El documento, transcrito íntegramente en una de las páginas de este diario, era del siguiente tenor: «I do pledge my word of honor that during the period of my retention at the United States Naval Academy as a prisoner of war I will not go beyond such limits as may be prescribed by the Superintendent of the Naval Academy, and freely agree to abide by such regulations as said Superintendent may from time to time establish. The limits now established will be the grounds of the Naval Academy and the city of Annapolis from 8 o'clock until sundown».

(28) *The Salt Lake Herald*, 18 de julio de 1898, p. 1, y ESCRIGAS RODRÍGUEZ(c), p. 514. El momento sería inmortalizado en una filmación propiedad de la American Mutoscope Company de Nueva York, titulada «Admiral Cervera and Officers of the Spanish Fleet leaving the *S. Louis*».

(29) RISCO, p. 212. El gobierno de Estados Unidos le había nombrado para ese puesto en fecha reciente, en sustitución de Philip H. Cooper, a fin de evitar que Cervera pudiese sentirse humillado al tener que plegarse a las órdenes de un mando de graduación inferior a la suya.

las precauciones, el desembarco se suspendió hasta el día siguiente, por decisión facultativa³⁰.

Este daría comienzo a las nueve de la mañana en un modo muy similar al descrito con los prisioneros del *S.^t Louis*. Los primeros en abandonar el barco serían 448 marinos sucios, harapientos y semidesnudos del *Almirante Oquendo*. Incapaces de levantarse, 46 hombres tuvieron que permanecer a bordo bajo tratamiento médico. Esa misma tarde, uno de ellos fallecía de malaria, y otro, como resultado de una afección cardíaca. Sus cadáveres serían arrojados por la borda a 10 millas de la costa³¹.

Un día después arribaba también a Norfolk el USS *Solace* (ex-*Creole*), con 55 norteamericanos³² y 46 españoles enfermos y heridos a bordo³³. Dos compatriotas –el 3.^{er} maquinista José Cervera Macías y el marinero José Delgado Sánchez– habían perecido durante la travesía³⁴.

Era este uno de los más avanzados buques hospital de su tiempo, propiedad de la Cromwell Line, con espacio para 200 camas, quirófano, equipo de desinfección, lavandería y farmacia propia. El personal sanitario lo integraban 4 cirujanos (los doctores Thomas H. Streets, C. F. Stokes, G.T. Smith y E. S. Bogert), 3 farmacéuticos y 8 enfermeras.

En las labores de desembarque, llevadas a cabo sin novedad, participaría el remolcador *Alice*, siendo trasladados los convalecientes al hospital naval militar y alojados los españoles en el ala norte, con vistas al río.

(30) *The Sun*, 16 de julio de 1898, p. 2. De regreso a puerto, acompañó a los doctores el agregado de la embajada alemana en Washington D.C. conde Von B. Goetzen, pasajero durante el trayecto a bordo del *Harvard* y testigo presencial del trato dispensado a los prisioneros.

(31) *The Semi-Weekly Messenger*, 19 de julio de 1898, p. 4. En el barco viajaba también un periodista alemán del *Frankfurter Anzeiger*, John Worth. Detenido en las proximidades de Santiago de Cuba por las tropas del general Shafter acusado de ser un espía al servicio de España, permaneció encerrado en las sentinas durante todo el viaje y fue puesto en libertad tras su llegada a Portsmouth.

(32) *The Wichita Daily Eagle*, 17 de julio de 1898, p. 2. Otros 44 heridos norteamericanos, en su mayoría por arma de fuego, serían desembarcados ese mismo día en Old Point (Virginia) y trasladados posteriormente a Fort Monroe.

(33) La relación completa es la siguiente: capitán del crucero *M.^a Teresa* Víctor Concas; teniente de navío José Noval; alféreces Luis Fajardo y Francisco Arderfús; sargento Rafael G.^a Morales; infante de marina Jaime Doltre Folgueres; 2.^o cañonero Nicolás Gómez Farnel; torpedero Antonio Vila; bomberos Julián Alemany Ivandí, Cayetano G.^a Bernal, Martín Hernández, Manuel Lozer López, Juan Pantín Dose, Antonio Rodríguez Reyer y Andrés Toanco Martínez; marinos Juan Avade Toerbe, Manuel Bravo Sánchez, Ricardo Bellas Rivas, José Charlín Bouzas, Pablo Codol Vila, Francisco de la Cruz García, José Fernández Carlín, José Figero Ramiver, Antonio G.^a Aved, José G.^a López, Francisco Garvido Camacho, Antonio Goldo Martín, Damián Gómez Fernández, Francisco Gómez Planell, Alejandro González García, Raimundo González Llanos, Ventura Mari y Martínez, Isidoro Martínez Lovencias, Ignacio Matías Martínez, Francisco Martínez Mejías, Damián Niebla Incógnito, Francisco Pastoriza Chapela, Juan Pérez Blanco, José Pérez Pérez, Agustín Pever García, José Rubio Sevilla, Antonio Salguero Gutiérrez, Francisco Sánchez Montejo, José Seijo Vara, Salvador Vilveny Flor y Joaquín Villegas.

(34) Antes de emprender viaje se habían registrado cuatro bajas: el fogonero José Montero Peña (fallecido el 6 de julio), el cabo Francisco Lago Beceira (9 de julio), el artillero de 1.^a Juan Rodríguez Vila (10 de julio) y el marino Agustín Casado Abaña (11 de julio).

Al frente de las instalaciones se encontraba el doctor C. J. Clerborne y sus asistentes, los doctores Huntington y Kennedy, a quienes auxiliaban tres ayudantes voluntarias: White, Platt y Geismann, a las que pronto se unirían cinco hermanas de la caridad (Magdalene Kelleher, Cecilia Beck, Chrysostom Moynahan, María Conway y Victorine Salazar) en horario nocturno. Una de ellas anotaría en una de las entradas de su cuaderno de notas: «Estoy muy agradecida al Señor por mi español, porque es un gran consuelo para estos prisioneros pobres hablar en su propio idioma y contar sus problemas y miedos a alguien que entiende lo que dicen»³⁵.

En contraste con la escasa profesionalidad observada durante el viaje, Víctor Concas, en sus memorias, se deshará en elogios hacia la humanidad del personal sanitario del hospital naval de Norfolk y el trato recibido por los prisioneros españoles durante su convalecencia³⁶. Autorizado a desplazarse para verificar la situación en que se encontraban sus hombres, el 5 de agosto el almirante Cervera realizaría una visita a estas instalaciones, comprobando por sí mismo la veracidad de dicho extremo.

El barracón descrito como «hospital» en Isla Seavey carecía de las condiciones, personal y equipamiento de que disponía su equivalente de Norfolk, a pesar de que el volumen de pacientes acogidos en él llegó a ser muy superior. Tras el arribo del *Harvard*, el 16 de julio, hasta la propia prisión militar tendría que ser acondicionada de urgencia para dar cobijo y atención a 260 hombres aquejados de distintas dolencias. El mismo barracón, con capacidad para 60 enfermos, se hallaba desbordado, y los cinco facultativos norteamericanos y sus dos homólogos españoles no daban atendido adecuadamente tal volumen de pacientes³⁷.

(35) GRAF, 29 de agosto de 1898, p. 43.

(36) RISCO, pp. 213 y 220-221. Respecto a la primera, sirva lo dicho en este fragmento: «Aparte de que ni por mi edad, graduación y estado merecí las consideraciones que eran consiguientes, y si tuve una celosa atención médica fue debida a uno de los médicos subalternos, Mr. Stokes, la marinería estuvo mal instalada, peor alimentada, maltratada y hasta robada por los enfermeros, a pesar de las amistosas reclamaciones que yo hice sobre ello, apoyadas por el propio Comandante del buque. Murieron algunos infelices marineros de falta de cuidado, y llegaron a su destino en un estado espantoso, aunque, eso sí, vestiditos de limpio el último día para desembarcar en el hospital de Norfolk. Debemos, sin embargo, hacer justicia, porque la equidad reinaba para todos, puesto que nos parece que los heridos americanos no estaban mucho mejor tratados que los nuestros, ni a ello se dedicaban las horas de trabajo extraordinarias que requerían las circunstancias y que imponían tantos sufrimientos; cosa tanto más extraña cuanto que ni el número de heridos de unos y otros era excesivo, y cuando a bordo había un lujo de recursos y una esplendidez de todo, que hacían alto honor a los que habían organizado este servicio y a la generosidad del país con los que habían de ser víctimas de la guerra».

Tres de los 46 ingresados (José G.^a López, Jaime Doltre Folgueres y José Charlín Bouzas) nunca se recuperarán, siendo sus restos mortales enterrados en el cementerio anexo al hospital naval el 16 y el 23 de julio, y el 8 de agosto, respectivamente. Allí reposan todavía y allí se les sigue recordando en cada *Memorial Day*.

(37) *The Daily Morning Journal and Courier*, 18 de julio de 1898, p. 1. Puntualmente, llegará a proponerse la asistencia urgente de seis enfermeras, siendo denegada por el responsable del campo.

Pronto quedaría patente también la necesidad de personal adicional en la cocina. Dos veteranos del *Cristóbal Colón* serían asignados a la misma, para colaborar con los doce norteamericanos en la elaboración de tres ranchos diarios³⁸.

A su llegada a la isla, algunos cautivos temían por su vida, y los comentarios y rumores acerca de torturas, interrogatorios y fusilamientos fueron normales durante los primeros días. Pero este sentimiento pronto se disiparía al ver que, salvando las estrictas normas del campo, el trato dispensado era, con sus luces y sus sombras, humano³⁹.

Los interminables ratos de ocio trataban de rellenarse charlando, jugando a las cartas, cantando, paseando, lavando y tendiendo la ropa sobre la hierba o en tendederos improvisados al efecto, organizando «corridas de toros»⁴⁰ o pescando. No serían nada infrecuentes tampoco los casos de curiosos y visitantes en botes frente a la costa, en especial tras el almuerzo, cuando tandas completas de prisioneros se hallaban en la orilla refrescando los pies en el agua o limpiando sus platos y vasos. Los diarios estadounidenses registraron con relativa frecuencia este tipo de situaciones, en las que se narraba cómo grupos de señoritas fotografiaban desde la distancia a los españoles, mientras estos se agrupaban en actitudes simpáticas, y respondían a los saludos agitando sus sombreros, silbando y echando piropos a las muchachas. En una ocasión, una chica arrojó al agua un ramo de flores, y jugándose la vida al contravenir las normas del campo, uno de los prisioneros se lanzó a recogerlas, entregándole después una flor a cada uno de sus compañeros⁴¹. Tampoco era nada infrecuente que, a su paso frente a la isla, los hombres saludasen a los barcos en ruta, y que desde aquellos accionasen las sirenas para devolverles el saludo⁴².

En una ocasión, un grupo de periodistas tuvo acceso al recinto para entrevistar a los oficiales españoles. La conversación se centró, como era de esperar, en el interés por conocer su punto de vista sobre la batalla naval de Santiago de Cuba. Tres de ellos, dos maquinistas y uno de los facultativos, conversaron con los reporteros, aportando detalles y testimonios personales

(38) *The Kansas City Journal*, 13 de junio de 1898, p. 2.

(39) *The Evening Times*, 15 de julio de 1898, p. 1.

(40) *Shiner Gazette*, 27 de julio de 1898, p. 2. Al parecer se trataba de espectáculos bien organizados, con hombres haciendo las veces de caballos, y otros, de picadores, matadores y banderilleros. De «toro» solía hacer un marino muy fornido del *Cristóbal Colón* de cuyo nombre no ha quedado constancia.

(41) *The Kansas City Journal*, 31 de julio de 1898, p. 10. Los casos de desobediencia en Isla Seavey fueron una completa excepción. Durante todo el periodo de cautividad, solo se registraron dos casos de rebeldía contra los guardianes, que terminarían con sus protagonistas en prisión. Información más detallada sobre este último aspecto puede consultarse en la pág. 3 del diario *Burlington Weekly Free Post*, de Vermont, de 28 de julio de 1898.

(42) *The Herald*, 26 de julio de 1898, p. 4. En ocasiones, la prensa interpretaba estos actos como muestras de agradecimiento al pueblo norteamericano por el trato recibido en la isla. Tal fue, por ejemplo, la conclusión a que llegaron los tripulantes de la cañonera USS *Frolic* el 25 de julio de 1898, tras ser saludada desde tierra por los prisioneros.

sobre el desarrollo del choque. Sus historias serían publicadas en la prensa norteamericana en jornadas sucesivas⁴³.

Entretanto, en Annapolis, Cervera recibe a diario cientos de postales, notas, cartas y flores de religiosos católicos, señoras y señoritas, particulares y asociaciones, contrarios todos ellos a la guerra. Asimismo, dirigirá al ministro español de Marina, a través de la embajada francesa, un completo y detallado memorando sobre lo acontecido con su flota en aguas de Cuba⁴⁴. El documento, mucho más extenso que su homólogo yanqui, sufrirá la censura del departamento de la Armada norteamericana antes de partir hacia destino.

La preocupación por sus hombres es constante. Hasta en dos ocasiones solicitará el almirante autorización para desplazarse a comprobar su estado y las condiciones en las que se encuentran. La primera (el 5 de agosto), apuntada anteriormente, para visitar a los marinos hospitalizados en el hospital naval de Norfolk; la segunda –ocho días después–, para dirigirse a Isla Seavey y observar en persona la situación en la que se encuentra el grueso de su escuadra. Esta última visita le causará una amarga impresión. Muchos de los barracones sufren filtraciones y goteras, las fricciones con los guardias son bastante frecuentes⁴⁵, y el alojamiento de los oficiales carece de las comodidades básicas con que debiera contar. Ninguna de las edificaciones dispone de aislantes ni de un sistema de calefacción para soportar las bajas temperaturas del invierno que se avecina⁴⁶.

Tras su protesta a su regreso a Annapolis, el exceso de celo del coronel al mando de las instalaciones terminará por costarle el relevo, siendo fulminantemente sustituido por otro oficial más humano con el que muchas de las deficiencias observadas serán subsanadas de inmediato⁴⁷.

El 10 de agosto, tres prisioneros –uno de ellos gravemente enfermo– reciben un salvoconducto para regresar a España. Se trata del doctor Antonio Jurado, con una tuberculosis en estado muy avanzado; del capellán José Riera Senac, encargado de cuidarlo durante el viaje, y del capitán de navío Díaz-Moréu. Los dos primeros partirán hacia la patria el día 20 a bordo del mercante alemán *SS Kaiser Wilhelm II*, vía Nueva York-Gibraltar. El último lo hará, a través de El Havre, en el vapor francés *La Normandie*⁴⁸.

(43) *The Maning Times*, 3 de agosto de 1898, p. 4. En un artículo a varias columnas rubricado por Julius Chambers, se publican los testimonios de varios miembros de los torpederos *Plutón* y *Furor*, de un teniente del *Infanta M.^a Teresa*, de otro del *Vizcaya* y de uno de los doctores del *Cristóbal Colón*.

(44) *The Daily Morning Journal and Courier*, 29 de julio de 1898, p. 1.

(45) RISCO, p. 224. Sirva de muestra este fragmento: «Llegó el caso que, cuando el Gobierno americano, solícito hasta lo sumo con los pobres prisioneros, les proveyó de completo vestuario, y el consabido coronel hacía o consentía que les fuesen arrojadas a la cara de los soldados pieza por pieza, y cuando eran efectos duros como cepillos, se los lanzaran como quien tira al blanco».

(46) *The Record Union*, 26 de agosto de 1898, p. 1.

(47) CERVERA Y TOPETE, p. 140.

(48) *The Sun*, 21 de agosto de 1898, p. 3.

Entre el 22 de abril y el 11 de agosto de 1898, 84 barcos españoles⁴⁹ de distinto tonelaje, cargamento y valor fueron apresados en torno a la isla de Cuba por la flota de bloqueo del almirante William T. Sampson⁵⁰. Muchos de ellos terminarían siendo remolcados hasta Key West, y sus tripulaciones pasarían a engrosar a partir de entonces la lista de prisioneros civiles retenidos en territorio norteamericano.

Las particularidades de cada una de estas capturas es todavía materia pendiente de estudio, pero a día de hoy sabemos que solo dos de aquellos buques (el *Panamá* y el *Argonauta*) transportaban material bélico con destino a las tropas españolas en el Caribe.

En su mayoría se trataba de goletas y pesqueros de escaso tonelaje que trataban de burlar el bloqueo, si bien en conjunto su tipología era muy variada.⁵¹ Muchos eran propiedad de pequeñas navieras locales⁵², y sus tripulaciones las constituían marinos insulares. Otros pertenecían a conocidas casas armadoras afincadas en Cádiz, Bilbao y Barcelona⁵³. Algunos eran barcos

(49) La relación alfabética de presas –no se incluyen los buques capturados de otras nacionalidades–, con sus respectivos tonelajes –siempre que ha sido posible localizarlos–, es la siguiente: *Adula*, *Amapola*, *Ambrosio Bolívar* (106 t), *Amistad* (20 t), *Amparo*, *Angedita*, *Antonia* (50 t), *Antonio Suárez* (33 t), *Antonio y Paco* (47 t), *Argonauta* (941 t), *Bella Inez* (*sic*), *Benito Estenger* (371 t), *Blanco* (4 t), *Buenaventura* (1.763 t), *Candita* (51 t), *Canelita* (49 t), *Carlos F. Roses* (499 t), *Carnista* (80 t), *Catalina* (3.491 t), *Cristina*, *Cuatro de Septiembre* (30 t), *Cuidado de Sagua* (4 t), *Dolores*, *Domingo Aurelio* (20 t), *Emmanuel Raúl*, *Engracia* (43 t), *España* (54 t), *Expreso de Gibara* (1.018 t), *Fernandito* (25 t), *Fernando*, *Frasquita* (325 t), *Freo Juanitas* (4 t), *Gallito* (130 t), *Gibara* (1.018 t), *Guido* (3.094 t), *Humberto Rodríguez* (338 t), *Jacinto* (20 t), *Josefita* (1.114 t), *Josephine* (10 t), *José Pilari* (6 t), *Joven Genaro* (20 t), *Lalulula* (20 t), *Lola* (35 t), *Lorenzo* (281 t), *Luz* (15 t), *Manatí*, *Manita*, *Manuelita* (20 t), *M.^a Dolores* (375 t), *Mascota* (120 t), *Matero*, *Matilde* (64 t), *México*, *Miguel Jover* (3.591 t), *Nabiero* (*sic*) (4 t), *Nemesia* (25 t), *Nipe* (6 t), *Oriente* (45 t), *Panamá* (2.085 t), *Paquete Habana* (250 t), *Paquita* (33 t), *Pedro* (2.929 t), *Pensamiento* (4 t), *Perdita* (160 t), *Pinero* (111 t), *Poder de Dios* (51 t), *Príncipe* (10 t), *Purísima Concepción* (1.349 t), *Reina de los Ángeles* (1.334 t), *Rita* (220 t), *Safi*, *S.F. 22* (4 t), *San Fernando*, *Santiago Apóstol* (58 t), *Santo Domingo* (5.500 t.), *Saturnina* (1.785 t), *Severita* (41 t), *Sofía* (57 t), *Sol*, *Tomás Brooks* (433 t), *Tres Hermanos* (34 t), *Trinidad* (51 t), *Uto y Vivero Lorenzo* (4 t).

Dicha cifra podría verse incrementada en otros 80 pesqueros de pequeño calado, caso de incluir los apresados en el puerto de Ponce (Puerto Rico), el 28 de agosto de 1898, por el USS *Cincinnati* y el USS *Massachusetts*.

(50) Conocida como North Atlantic Squadron, comenzaría oficialmente el bloqueo el 23 de abril de 1898, contando en ese momento con 26 buques, número que ascendería progresivamente hasta alcanzar las 124 unidades.

(51) La distribución era la siguiente: 12 vapores y mercantes (21,4%), 8 balandras (9,5%), 30 goletas (35,7%), 2 bergantines (2,4%), 1 velero (1,2%), 3 bricbarcas (3,6%), 2 cargueros (2,4%), 2 embarcaciones de práctico portuario (2,4%), 1 remolcador (1,2%), 1 queche (1,2%) y 16 pesqueros (19%).

(52) Tal era el caso, por ejemplo, de la naviera Menéndez y C.^{ia}, de Cienfuegos; de los buques de Jaime Prats, Modesto Yagüe o Matilde Alemany, matriculados en La Habana; de los de la compañía Estenger, Mesa y Gallego, de Santiago de Cuba; de los de Toméu, Janer y C.^{ia}, de Nuevitas, o de los de R. López Vallado, de Gibara.

(53) La presencia de buques de matrícula española detenidos o apresados fue muy reducida, en contraste con la cifra de los procedentes del área caribeña. Entre los primeros cabe destacar el *Catalina*, de la naviera Pinillos, Sáenz y C.^{ia} con razón social en Cádiz. De matrícula de

españoles que, recién adquiridos por firmas inglesas –tal era el caso del *Emanuel Raúl* y del *Benito Estenger*–, operaban bajo pabellón británico transportando víveres y provisiones, y no faltó tampoco algún ejemplo de navegación bajo bandera falsa⁵⁴.

Prácticamente la mitad de ellos fueron apresados en torno a La Habana y poblaciones costeras próximas, aunque en el sur de la isla (Batabano, Cienfuegos, Manzanillo) se produjeron también abundantes capturas. Hubo incluso –recién iniciado el conflicto o escasos días antes– embarcaciones detenidas en aguas jurisdiccionales norteamericanas y pesqueros que regresaban de faenar en los bancos de Campeche, ignorantes por completo de la declaración estadounidense de guerra.

En relación con la carga transportada, baste decir que veinte de ellos (24 por 100) viajaban en lastre en el momento de ser apresados, y otros treinta y seis (43 por 100) navegaban con alimentos y provisiones de todo tipo (azúcar, maíz, pescado, vino, ron, plátanos, ajos, carne, harina, cereal, gallinas, etc). El resto iban cargados de madera, duelas para barriles, carbón y algodón, así como de diversas cantidades monetarias con destino tanto a la isla como a otros puntos de Europa.

Como ya hemos indicado, tan solo dos de ellas transportaban material bélico para las fuerzas españolas del general Blanco. A estas, sus captores añadirían el mercante *Catalina* –con un cargamento de 423 mulas y 9 caballos en sus bodegas– y su homólogo *Santo Domingo* –provisto de dos pequeños cañones de a 12–, ambos considerados susceptibles de llevar idéntico destino. Buena presa sería considerada también la goleta *Engracia*, con sus bodegas rebosantes de pescado, por el mero hecho de que sus siete tripulantes eran veteranos de la Armada española.

El procedimiento de detención era siempre muy similar y dependía de la respuesta de la presa. Si esta obedecía al cañonazo de aviso y detenía máquinas, una dotación norteamericana subía a bordo y se hacía cargo de ella, iniciando su remolque a Key West. Caso de que el aviso no fuese obedecido, daba comienzo una persecución a cañonazos que tarde o temprano concluía con su captura. El 27 de abril, el monitor USS *Terror*, la cañonera USS *Machias* y el mercante español *Guido* protagonizarían un ejemplo extremo de este último proceder a diez millas escasas de la costa de Cárdenas. Perseguido bajo intenso fuego artillero, el *Guido* perdería parte de su arboladura, uno de los botes salvavidas y la casi totalidad del castillo de proa. Ocho de sus tripulantes, incluido el capitán, resultaron heridos de diversa gravedad, y el piloto, Manuel Rivas, alcanzado por un impacto directo en la cabina, fallecería en el acto. Transportaba chocolates, pastas y alimentos varios, así como cierta suma

Bilbao eran los mercantes *Buenaventura* y *Saturnina*, de la casa Olano, Larrinaga y C.^{ia}, así como el *Pedro* y el *Guido*, de la naviera La Flecha. La Compañía Trasatlántica, de Barcelona, sufriría la captura del *Panamá*; Hijos de J. Jover y Serra, la de uno de sus buques insignia, el *Miguel Jover*, y la naviera de Pedro Roses Valentí, la de la bricbarca *Carlos F. Roses*.

(54) Tal fue el caso del bergantín *Amapola*, detenido el 24 de junio de 1898 en las inmediaciones de La Habana ostentando pabellón hondureño.

en monedas de plata que se supuso destinada a satisfacer los haberes de las tropas españolas⁵⁵.

Dos días después, el USS *Mangrove*, el USS *Indiana*, el USS *New York* y el USS *Wilmington* detenían al *Panamá*, de la Compañía Trasatlántica de Barcelona, en ruta entre Nueva York y la capital cubana. A bordo viajaban 29 refugiados, junto con algunos extranjeros. El mercante ocultaba, bajo un cargamento de maíz, 200 rifles máuser y gran número de cajas con sables y bayonetas. Tanto la tripulación (72 hombres) como los pasajeros fueron considerados de inmediato prisioneros de guerra, y como tales pasarían unos días en Fort Taylor (Florida) y un prolongado internamiento en Key West⁵⁶.

Paradigma del maltrato dispensado al pasaje fue el vivido en el vapor *Argonauta* el 4 de mayo de 1898, en las inmediaciones de Cienfuegos, tras ser capturado por el crucero USS *Marblehead* y las cañoneras USS *Nashville* y USS *Eagle*⁵⁷. Apenas alcanzada la cubierta, el destacamento norteamericano se dedicó a asaltar la cantina, saquear baúles, robar equipajes y joyas y abandonar a su suerte en un bote a cuatro mujeres y un grupo de niños. Silenciada en la prensa norteamericana, la noticia no pasaría desapercibida ni en la cubana ni en la española, que dedicaron duras denuncias a semejante comportamiento⁵⁸.

Un total de 34 barcos terminarían amarrados a los muelles de Key West antes de que rematase la guerra, y sujetos en condición de prisioneros de guerra, 444 marinos y 22 pasajeros. De estos, al menos 239 eran españoles, oriundos de Galicia, Canarias, Cádiz, el País Vasco y Cataluña. Su situación había ido deteriorándose rápidamente tras su llegada a Florida. Privados de alimentos y medicinas desde el primer día, muchos sobrevivían de lo que pescaban en puerto y del intercambio esporádico de productos con algunos mercantes.⁵⁹ Para el 9 de mayo, la situación tenía ya visos alarmantes. A bordo del *Argonauta* se habían producido cuatro bajas a causa de la fiebre amarilla, y muchos de los detenidos mostraban claros síntomas de hambruna⁶⁰.

La llegada de Clara Barton, presidenta de la Cruz Roja norteamericana, a bordo del *State of Texas* (ex-*Seneca*, 2.820 t), repleto de ayuda humanitaria y personal sanitario propio con destino a la isla de Cuba, resultaría providen-

(55) *Pullman Herald*, 7 de mayo de 1898, p. 2.

(56) *The Cape Girardieu Democrat*, 30 de abril de 1898, p. 6.

(57) *La Iberia*, 5 de mayo de 1898, p. 1. A bordo, junto con la tripulación y 48 pasajeros, viajaban una veintena de militares españoles a las órdenes del coronel de Caballería Vicente de Cortijo. En las bodegas del barco se encontrarían, tras su llegada a Key West, 150 rifles máuser, 15 cajas de munición y 14 de medicinas.

(58) Véase, por ejemplo, lo que dice el diario *El Día* de 11 de junio de 1898, p. 1.: «... puñal en mano, como fieras acobardadas, y antes de dirigirse al capitán del buque ni hacerse cargo de él, empezaron por desvalijar á todos los pasajeros, robándoles las prendas que llevaban y el dinero que tenían en sus bolsillos y maletas. Á una señora extranjera le quitaron los anillos que tenía en sus dedos, las prendas y cinco mil pesos en oro y billetes del Banco de España, de una maleta que traía dentro de su camarote. Realizado este pillaje, los soltaron en unos botes del mismo vapor, llenándolos de insultos y groserías de todas clases».

(59) *La Correspondencia de España*, 26 de junio de 1898, p. 3.

(60) *El Heraldo de Madrid*, 9 de mayo de 1898, p. 1.

cial. Advertida de lo delicado de la situación y comprobada esta, la señorita Barton ofrecería de inmediato asistencia médica y parte de sus recursos a los enfermos⁶¹. El transporte *Panther* fue el encargado de repartir agua, provisiones y medicinas en abundancia para diez días, con la firme promesa de que serían renovadas periódicamente. El cargamento de plátanos de la goleta *Mascota* y 40 toneladas de carne procedente de las bodegas del bergantín *Frasquita* quedaban a partir de entonces a disposición de los prisioneros⁶².

La autoridad portuaria se disculparía con la señorita Barton alegando la imposibilidad de prever el abastecimiento de tantas tripulaciones en tan escaso lapso, lo cual tenía más de negligencia que de realidad. Informado de ello, el almirante Sampson ordenaría su destitución, poniendo el puesto en manos del comandante militar de la base naval⁶³.

Pero no todo el personal apresado en estos barcos era civil. En el momento de su detención, a bordo del *Argonauta* viajaba un grupo de veinte militares españoles a las órdenes del coronel de Caballería Vicente de Cortijo, primo del teniente general Valeriano Weyler⁶⁴. Reducidos de inmediato sin ofrecer resistencia, todos ellos serán conducidos a bordo del USS *Nashville*, trasladados a Key West y alojados provisionalmente en las bodegas del mercante *Guido*, antes de su traslado definitivo a Fort McPherson.

Las penalidades sufridas por todos ellos fueron pormenorizadamente descritas por el propio Cortijo tras su regreso a España⁶⁵, y apuntan a un trato en extremo inapropiado. Desprovistos de todas sus pertenencias, encerrados en jaulas como animales, durmiendo en camastros húmedos e infestados de larvas, tratados como criminales, mal alimentados y sujetos a constantes vejaciones, nuestros compatriotas sufrieron un auténtico calvario durante los meses que duró su cautiverio⁶⁶.

No sería hasta finales de mayo, a raíz de la noticia de que el mismo Cortijo, el cirujano médico y dos de sus ayudantes serían canjeados por un par de periodistas estadounidenses capturados en Cuba, cuando el trato comenzó a normalizarse.⁶⁷ A

(61) WHITE, p. 307.

(62) BARTON, pp. 369-370.

(63) CASADO, p. 64.

(64) *The Scranton Tribune*, 6 de mayo de 1898, p. 1, y *The Times*, Washington D.C., 6 de junio de 1898, p. 2. Conocemos la identidad de buena parte de los oficiales: 1.º teniente Lucas S. Gastamina, médico cirujano García Julián, y 2.ºs tenientes Luis Guion, Emilio M. Cabezer, Luis Piner, Baldomero A. Zambrana, Juan M. Ramos, Cleto M. Castro y Pedro L. Álvarez. Completaba el grupo un sargento mayor y nueve marinos.

(65) Su relato fue publicado los días 8 y 9 de agosto de 1898 en el diario madrileño *El Imparcial*. No sería el único en narrar sus experiencias como prisionero de guerra. El teniente del batallón de Puerto Rico Luis Piner, prisionero también en Fort McPherson, confirmaría las palabras de Cortijo en *El Día* de 30 de septiembre de 1898.

(66) DEWBERRY, p. 34. El teniente coronel William Hall, responsable de las instalaciones, negará en todo momento tal acusación.

(67) *La Correspondencia de España*, 23 de mayo de 1898, p. 3. Se trataba del ilustrador y dibujante del diario *World* Hayden Jones, y de uno de los reporteros del mismo, Charles Thrall, apresados en la playa de Salado y posteriormente reclusos en la fortaleza de La Cabaña, en La Habana.

partir de ese momento, los prisioneros serían reubicados en el salón de baile y tendrían permiso para salir al patio a estirar las piernas, tumbarse en hamacas, escuchar las marchas de la banda militar y presenciar el entrenamiento de los reclutas⁶⁸. Sus pasatiempos favoritos consistían en simular corridas de toros y jugar a las cartas⁶⁹.

Seis espías (cinco civiles y un militar) serán transferidos al fuerte en junio, tras ser cogidos in fraganti tomando notas del movimiento de tropas y del tráfico portuario en Key West⁷⁰. Aislados por completo y sujetos a estricta vigilancia, conocemos la identidad de dos de ellos por una noticia de prensa⁷¹. El primero dice llamarse José Castellanos y ser de ascendencia cubana; el otro, un militar norteamericano de nombre Frank Mellar, había sido detenido mientras enviaba varios telegramas a la legación española en Montreal⁷².

A mediados de julio, las tripulaciones de los buques mercantes son finalmente autorizadas a abandonar Estados Unidos. La mayoría carece de medios económicos para costearse el regreso y deberá esperar a recibir el monto de sus pasajes de manos del gobierno español, por intermediación de la embajada austriaca. La suma total asciende a 5.000 dólares de la época⁷³, que en la práctica se traduce en 17 dólares libres de impuestos por repatriado⁷⁴. El buque elegido para realizar la travesía será el SS *Hesperia* (3.037 t), propiedad de la Anchor Line británica, que parte de Nueva York hacia Italia, haciendo escala en Gibraltar⁷⁵.

El día 24, 239 repatriados civiles procedentes de las embarcaciones *Buena-ventura*, *Guido*, *Pedro*, *Argonauta*, *Matilde*, *Candidito*, *Sofía*, *Tres Hermanos*, *Mascota*, *Lorenzo*, *Carlos F. Rosas*, *Antonio Suárez*, *Poder de Dios*, *Lola*, *Engracia*, *Severita* y *Fernando* parten hacia España⁷⁶.

(68) *The Evening Times*, 10 de junio de 1898, p. 1.

(69) *The Copper Country Evening News*, 14 de junio de 1898, p. 4. Al parecer, el matador más aventajado era un tal Martínez, antiguo policía en La Habana, transferido al Ejército al inicio de las hostilidades.

(70) Las alusiones a agentes secretos y supuestos actos de sabotaje aparecen esporádicamente en los diarios de la época. Por tales alusiones sabemos del marino español Carlos Iglesias, fusilado en Fort Taylor, en presencia de los hombres del *Panamá* allí internados, acusado de haber querido dinamitar el crucero *Puritan* (*El Imparcial*, 2 de mayo de 1898, Madrid, p. 2); de la espía canadiense al servicio de España Josephine de Chappelle (*The Wilmington Daily Republican*, 11 de agosto de 1898, Wilmington [Carolina del Norte], p. 3), y de presuntos sabotajes llevados a cabo en Portland, Oregon (*El Día*, 2 de mayo de 1898, Madrid, p. 1), California e Indiana (*El Correo Militar*, 23 de mayo de 1898, p. 2).

(71) *Mexico Weekly Ledger*, 23 de junio de 1898, p. 1.

(72) DEWBERRY, p. 35. Cuatro de los cinco espías serán puestos en libertad el 20 de agosto. El quinto fallecerá en la enfermería al día siguiente. Por su parte, el militar estadounidense sería sometido a corte marcial y expulsado del Ejército en septiembre de ese mismo año. En julio de 1918, Fort McPherson serviría de alojamiento a 1.411 prisioneros de guerra alemanes.

(73) *The Sun*, 25 de julio de 1898, p.1.

(74) *The Evening Star*, 25 de julio de 1898, p. 10.

(75) *La Correspondencia*, 16 de agosto de 1898, p. 1.

(76) *Alexandria Gazette*, 23 de julio de 1898, p. 3.

El viaje será un auténtico infierno. Maltratados, pobremente alimentados, vejados y sometidos a trabajos a bordo, sobrevivirán a duras penas alimentándose casi en exclusiva de pan durante el trayecto⁷⁷. Pero el 6 de agosto llegan por fin a Gibraltar, donde transbordan al vapor *Mogador* (464 t), de la Compañía Trasatlántica, en el que alcanzan Algeciras. El día 13, 137 de ellos desembarcan en la villa gaditana. Cuatro niños de entre diez y doce años –uno de ellos mudo– forman parte de los recién llegados. Uno es el benjamín del patrón del *Poder de Dios*⁷⁸, otros dos son huérfanos. Todos han sufrido malos tratos, hambre y vejaciones, al igual que los adultos.

Los repatriados relatarán al descender del barco sus experiencias en Key West. Castigos corporales, hambre y humillaciones de todo tipo han sido constantes durante su cautiverio. Las tripulaciones del *Buenaventura* y del *Poder de Dios* han sido tratadas con especial saña. Muchos de sus miembros han tenido que permanecer impasibles ante un ultraje a la bandera, destrozada y pisoteada por sus captores delante de ellos, enseña que, sucia y hecha jirones, ha traído oculta, atada a su cintura, el carpintero del barco⁷⁹.

Esa misma noche serían trasladados a la comandancia de Marina, donde recibirían entre dos y tres pesetas en función del puesto y categoría a bordo de sus embarcaciones. Casi todos ellos se vieron obligados, por falta de alojamientos, a pasar la noche a la intemperie, cubiertos con mantas en el patio de la capitanía. Al día siguiente partirían en tren, felices, hacia sus distintas localidades de origen. Estaban de nuevo en su patria⁸⁰.

A finales de agosto, y en nombre de Estados Unidos, Henry D. Wolff, embajador inglés en Madrid, entabla negociaciones con el presidente del Gobierno, Práxedes Mateo Sagasta, para iniciar la repatriación de los militares españoles internados en territorio norteamericano. En su propuesta inicial, el delegado británico ofrece la inmediata puesta en libertad de todos los oficiales cautivos. El presidente liberal rechazará la oferta, alegando –le asistía toda la razón– el silencio vertido sobre la situación de la tropa.

La negativa española tendrá una mala acogida en el gobierno estadounidense, en especial en su ala más conservadora, el cual amenazará con poner a trabajar a todos los prisioneros para ganarse su sustento y el futuro pasaje de regreso a España⁸¹. Pero tal amenaza contravenía abiertamente lo acordado en el tratado de París y jamás pasó de simple advertencia.

(77) «... quejaronse todos del trato recibido en el vapor inglés *Hesperia* que los trajo á Algeciras, en el que les daban una comida tan mala, que era imposible que la comieran ni aun los perros. Únicamente el pan era medio regular, y con esto vinieron sosteniéndose durante la travesía». *El Cantábrico*, 11 de agosto de 1898, p. 1.

(78) *La Opinión*, 23 de agosto de 1898, p. 2.

(79) «... y refieren tristes pormenores de su cautiverio, especialmente los del primero de los buques nombrados [*Buenaventura*], a los cuales maltrataron, robaron y sometieron a las mayores vilezas, destrozando en presencia de ellos la bandera española, haciéndoles saludar á viva fuerza el pabellón norteamericano». *El Cantábrico*, 11 de agosto de 1898, p. 1.

(80) *La Correspondencia*, 16 de agosto de 1898, p. 1.

(81) *The Herald*, 26 de agosto de 1898, p. 2.

Para entonces hacía ya días que el ministro de Marina, señor Auñón y Villalón, se había puesto en contacto con Cervera para que este gestionase la contratación de uno o varios buques en que repatriar a sus hombres. El 17 de agosto, el ministro propone como puertos de acogida Ferrol, Cartagena o Cádiz, pero a partir del 1 de septiembre los sustituirá bruscamente por el de Santander –caso de regresar en un único buque–, o por este y Vigo en el supuesto de que fuesen necesarios dos transportes, alegando para ello razones sanitarias. En realidad, el Gobierno trataba de evitar su arribo a un puerto de gran concentración naval, donde el recibimiento sin duda tendría un importante eco militar, social e informativo. La prueba evidente es que en Santander los hospitales se hallaban en ese momento abarrotados de enfermos procedentes de Cuba.

Para esa fecha, el almirante ya había enviado a Nueva York a los capitanes Eulate y Concas con el propósito de sondear a distintas navieras. Desechadas las presas de guerra *Miguel Jover* y *Catalina*, entablan a continuación negociaciones con el representante del North German Lloyd, descartando sus buques por carecer de suficientes balleneras y botes salvavidas⁸². Ambos oficiales pasarán la noche en Boonton (Nueva Jersey), para regresar de vacío a Annapolis el 2 de septiembre.

Una segunda comisión, constituida por los señores Juan B. Aznar, Eduardo Urdapilleta y uno de los facultativos, conseguiría cuatro días más tarde contratar el SS *City of Rome* (7.468 t), tras revisar el barco y hacer efectivas a Krajewski, Pesant & Company 11.185 libras esterlinas. El vapor, propiedad de la Anchor Line, sería finalmente elegido para trasladar a España a los hombres de Cervera.

Los primeros en recibir autorización para subir al *City of Rome* son el medio centenar de oficiales y mandos procedentes de Annapolis, que embarcan el 10 de septiembre. Ese mismo día los seguirán los 44 enfermos del hospital naval de Norfolk, quienes son trasladados a Nueva York en el viejo vapor de palas *Old Dominion* (2.222 t). Tres de ellos, con pronóstico grave, no se preveía siquiera que completasen el viaje.

Esa misma tarde, tras un brindis por el regreso a España, un grupo de oficiales aprovechó para conocer la gran manzana, admirando la altura de sus numerosos rascacielos y la vida moderna y agitada de sus habitantes⁸³.

Enterados en Portsmouth de la inminente partida de los prisioneros, dará comienzo una vertiginosa carrera por la adquisición de recuerdos y *souvenirs*. Muchos norteamericanos llegarán a pagar medio dólar de la época por un simple botón de guerrera española y hasta uno por el de la gorra de un oficial. Las escasísimas bandas de las gorras de plato con los nombres de los cruceros *Vizcaya* o *Cristóbal Colón*, que un puñado de marinos todavía conservan, acaban la jornada cotizándose a varios dólares la unidad, y los precios continúan disparándose en días sucesivos⁸⁴.

(82) *The Brownsville Daily Herald*, 15 de septiembre de 1898, p. 1.

(83) *The Times*, 11 de septiembre de 1898, p. 2.

(84) *Watertown Republican*, 5 de octubre de 1898, p. 7.

El 11 de septiembre, el *City of Rome* llega a Portsmouth para recoger al grueso de los prisioneros. De madrugada, tras un rápido desayuno, da comienzo el embarque. A las nueve, los hombres están ya a bordo, alegres, riendo y bromeando⁸⁵. Todos ellos han recibido ropa nueva y una ración de carne y pan a su llegada al barco⁸⁶. Las operaciones han sido dirigidas desde tierra por el comandante Remey, siguiendo instrucciones de Washington y del propio Cervera. Este último, en compañía de su hijo Ángel, dedicaría sus últimas horas en Estados Unidos a visitar a distintas autoridades navales para despedirse de ellas y agradecerles personalmente el trato dispensado.

Al frente de la expedición, al margen del propio almirante, viajan los capitanes Juan B. Aznar y Carlos González Llanos, los tenientes José Butrón y Lorenzo Milá, el capitán de artillería Manuel Hermida, el alférez de fragata Enrique de la Cierva y los guardiamarinas Juan Muñoz y Raimundo Torres⁸⁷.

Esa misma noche, el *City of Rome* partía hacia Santander. A bordo viajaban 1.791 hombres⁸⁸, trescientos de ellos enfermos, vigilados por varios facultativos y cuatro voluntarios norteamericanos de la Cruz Roja embarcados expreso para ayudar en lo necesario.

Tan solo un español, un pobre muchacho llamado José M.^a Villar Toimil, gravemente enfermo, quedaba encamado en Portsmouth. Su estado de salud era tan frágil que no se contaba con que pasase de los próximos días. Cervera se despedirá cariñosamente de él, dejándole al comodoro Remey 50 dólares para sus últimas atenciones. La jornada siguiente, solo, en tierra extraña, mientras el resto de sus compañeros regresaban a la patria, José María abandonaba este mundo. Era el último de los 31 compatriotas que habían fallecido en Isla Seavey. El paludismo se había cebado con la mayoría de ellos (61%), y las enfermedades gastrointestinales (13%) y el tifus (10%) habían hecho el resto. Más de la mitad (58%) eran de procedencia gallega, y un 13%, andaluces. El resto eran levantinos, cántabros, vascos y de otras regiones peninsulares. Formaban parte de las tripulaciones del *Almirante Oquendo* (48%), el *Cristóbal Colón* (29%) y el crucero *Vizcaya* (19%). Casi todos eran marineros (68%), si bien se contabilizaban también algunos fogoneros, un par de artilleros, varios infantes de marina, un condestable y un enfermero. La media de edad –incrementada a causa de

(85) «... the Spaniards were seemed in high spirits, joking and laughing and some singing songs». *The Times*, 13 de septiembre de 1898, p. 1.

(86) *Barre Evening Telegram*, 12 de septiembre de 1898, p. 1. Algunos reciben ropas donadas por la Women's War Relief Association, y otros, uniformes viejos norteamericanos, con sus característicos tonos blanco y azul marino. Tras subir al barco, el gobierno de Estados Unidos pierde legal y efectivamente toda jurisdicción sobre ellos.

(87) CERVERA Y TOPETE, p. 141.

(88) Según las distintas fuentes que consultemos, la cifra de repatriados en dicho buque oscila entre 1.687 y 1.791 hombres. Los datos más fidedignos, consignados durante el arribo del buque a Santander y publicados en *El Correo Militar* de 22 de septiembre, aluden claramente a 87 pasajeros en primera categoría, 346 en segunda y 1.358 en tercera.

tres individuos de 59, 46 y 38 años, respectivamente— a duras penas alcanzaba los veinticinco años (24,9%)⁸⁹.

El 20 de septiembre, tras un viaje sin novedad en el curso del cual, lejos de tener que lamentar baja alguna, más de la mitad de los enfermos experimentaron una notable mejoría, el *City of Rome* echaba anclas frente a Santander, a cierta distancia de la ensenada del Sardinero, en espera de la preceptiva inspección sanitaria.

En España, hacía días que el Gobierno trataba de minimizar el impacto que la llegada de estos hombres, símbolo de la derrota naval de Santiago de Cuba, pudiera tener en la sociedad en general y entre los militares en particular. Los trabajadores de los astilleros de Bilbao, donde habían sido construidos los cruceros *Infanta M.^a Teresa*, *Almirante Oquendo* y *Vizcaya*, tenían pensado asistir en bloque a recibirlos y manifestarse a continuación por las calles de la localidad. Y muchos oficiales de la Armada habían expresado también su deseo de acudir a Santander.

La mayor preocupación por parte del Gobierno era que la situación se le escapase de las manos y se produjeran desórdenes. Para evitarlo, por acuerdo del Consejo de Ministros se desautorizó sutilmente a buena parte de los mandos en los acuartelamientos a acudir al recibimiento⁹⁰, y se enviaron comunicados a las autoridades civiles y militares de la villa para la adopción de medidas extraordinarias en caso de manifestación o revuelta⁹¹.

La prensa también fue silenciada. En cierta medida se censuraría a sí misma, arrepentida de las arengas y soflamas irresponsables vertidas en el pasado. Muy pocos diarios publicaron la noticia, limitándose la mayoría a incluirla en forma de escueta reseña en páginas secundarias.

No había nada que celebrar. Desde el 23 de agosto, y con una periodicidad prácticamente semanal, estaban llegando a La Coruña, Vigo y Santander barcos con repatriados procedentes de Cuba.

Antes del arribo del *City of Rome*, a primeros de mes atracaría en el Sardinero el vapor *Covadonga*, con 2.296 hombres a bordo —un millar de ellos enfermos—; el día 6 lo haría el *Patricio de Satrústegui*, con 2.519, y el 13, el *Colón*, del que desembarcaron 1.775 soldados. El dantesco espectáculo no había hecho más que comenzar⁹².

Así las cosas, la delegación militar que finalmente acude a recibir a sus camaradas es muy pequeña. De Cádiz se desplazan doce mandos, y de Carta-

(89) Elaboración propia, basada en distintas fuentes, incluyendo datos facilitados por la asociación Regreso con Honor (véase cuadro, pág.).

(90) «... el viaje no tiene ni puede tener carácter de manifestación, según el Gobierno, porque no se puede consentir la de ningún cuerpo armado, y en las presentes circunstancias menos por hallarse suspendidas las garantías...». *El Correo Militar*, 20 de septiembre de 1898, p. 3.

(91) «... se comunicarán instrucciones á las autoridades de Santander para que adopten las medidas de previsión y de represión, en su caso, que las circunstancias aconsejen». *El Correo Español*, 20 de septiembre de 1898, p. 1.

(92) El arribo de buques con repatriados no concluirá hasta el 30 de abril de 1899, tras la llegada a Cádiz del vapor *Méjico* con los últimos 211 españoles procedentes de Cuba.

gena, nueve escasos⁹³. Incluyendo los precedentes de Galicia y los afincados en Santander, la cifra apenas alcanza la cincuentena. La presencia familiar es también reducida. La mayoría es gente humilde que carece de medios económicos para desplazarse hasta Santander. Esperarán ansiosos a sus hijos y esposos en los andenes de las estaciones de tren locales, en días sucesivos⁹⁴.

Parte de la comitiva, entre la que se incluyen dos de los hijos del almirante, Juan y Luis, así como su sobrino Joaquín, periodistas y altos mandos de la Armada alcanzan el *City of Rome* a bordo del remolcador *Cuco*. El recibimiento tiene lugar en el salón principal del buque, donde el general Warletta, en nombre de los allí presentes y de los que no han podido desplazarse, pronuncia un cariñoso discurso dando la bienvenida a los hombres de Cervera. El almirante replicará justificando la derrota sufrida, basándose en las enormes diferencias técnicas y de diseño existentes entre ambas flotas.

Contraviniendo todas las disposiciones, los señores Paredes, Chacón y Eulate, junto con los alféreces Nardiz y Colomer, serán los primeros en abandonar el buque, dirigiéndose a tierra en el *Cuco*. Al primero lo esperaban en puerto sus dos hijas, y los dos últimos eran oriundos de la villa cántabra, donde toda su familia aguardaba ansiosa su regreso⁹⁵.

Al día siguiente por la mañana, recibida la preceptiva autorización portuaria, tendría lugar el desembarque. Cervera lo haría a las diez de la mañana, dirigiéndose acto seguido hacia el Hotel Continental acompañado por el alcalde y los gobernadores civil y militar.⁹⁶ A continuación alcanzaría tierra la oficialidad⁹⁷, enfermos y resto del contingente. La marinería pasaría primero

(93) *El Globo*, 20 de septiembre de 1898, p. 1.

(94) Las referencias a ello son harto frecuentes en prensa. Véase, por ejemplo, *El Día* de 23 de septiembre de 1898, p. 2.

(95) *La Época*, 21 de septiembre de 1898, p. 2.

(96) *El Heraldo de Madrid*, 22 de septiembre de 1898, p. 3, y *El Globo*, 2 de octubre de 1898, Madrid, p. 3. De ahí se dirigirá en tren a la capital, donde es recibido en la Estación del Norte por una comitiva presidida por el ministro de Marina. El primero de octubre, el almirante prestará declaración ante el Consejo Supremo de Guerra y Marina en una sumaria que se instruye sobre el combate naval de Santiago de Cuba y de la que resultará exonerado.

(97) *El Correo Militar* de 22 de septiembre de 1898 incluye en su segunda página la relación exhaustiva de los mismos: «Jefes: D. Pascual Cervera, D. José María Paredes Chacón, D. Antonio Eulate Terry, D. Víctor María Concas y Palau, D. José Mac-Crohon y Seide, D. Juan Aznar Cabañas, D. Francisco J. Quiroga Bárcenas, D. Carlos González Llanos, D. Pedro Vázquez Pérez de Vargas y D. Diego Carlier Velázquez. Oficiales: D. Ángel Cervera Jácome, D. Antonio López Cerón, D. Francisco Gómez Imaz, D. Gerardo Armijo Segovia, D. Fernando Bruqueta Fernández, D. Joaquín Cheheri León, D. Rafael Pérez Ojeta, D. Emilio Alcal Rodríguez, D. Adolfo Calandria González, D. Enrique Marro López, D. Germán Suárez Calvo, D. Antonio Magar Pers, D. Fernando Luga Gargolo, D. José Paros Gómez Colón, D. Antonio Gorifos, D. José Austrón García, D. José Col Díaz, D. Lorenzo Mela Batle, D. Jesús Manjón, D. Ignacio Fossi Gutiérrez, D. Antonio Bartolomé Soto, D. Quirino Gutiérrez Gutiérrez, D. Juan Dovar Drices, D. José Velasco Peña, D. Raimundo Torres, D. Juan Muñoz Torres, D. José Barreda Castañeda, D. Gerardo Enrique Monz Soriano, D. Gerardo Albertín Roldán, D. Ramón Fossi Gutiérrez, D. Cristóbal Benítez Pérez y D. Joaquín García Quesada. D. Alfonso Moreno Milla, D. Ramón Rodríguez Navarro, D. Alfonso Mir Rameau, D. Francisco Calvo Pino, D. Carlos Boado Suances, D. José Noval, D. Juan Díaz Escribano, D. Narciso Díaz Santoy, D. Alfredo

en tres gabarras al crucero auxiliar *Meteoro*, donde se desharía de las prendas recibidas en territorio norteamericano, para recibir uniformes nuevos antes de hacer su aparición en público⁹⁸.

Su recibimiento sería parco, sin pompa ni efusividad. Ya nadie quería oír hablar de derrotas, ni ver a sus hijos llegar mutilados, caquéticos o enfermos, envueltos en mantas, de una guerra en la que España lo había entregado absolutamente todo. La nación entera estaba sumida en el desaliento, el dolor y la tristeza. Y aún tendría que soportar el arribo de muchos otros barcos, y con ellos, de miles de hombres con la derrota impresa en sus demacrados rostros.

Los soldados del *City of Rome* fueron recibidos al llegar a sus pueblos y hogares con el abrazo que solo unos padres saben dar.

Ese fue el fin de su historia como prisioneros de guerra en una tierra lejana.

A mediados de junio de 1898, una veintena de soldados españoles del 64.º Regimiento de Infantería –todos ellos valencianos– fueron capturados en la bahía de Guantánamo por tropas norteamericanas y trasladados a bordo del USS *Abarenda* (6.790 t).

Uno de los tripulantes, tras observarlos durante varias jornadas, anotaría sus impresiones sobre ellos. Las páginas de su diario hablan de hombres valientes abandonados a su suerte en territorio hostil. Sucios y hambrientos, sobreviviendo a duras penas de pequeñas rapiñas tras más de nueve meses sin percibir paga ni alimento alguno. Ajenos por completo a cualquier noticia proveniente del exterior. Y, a pesar de ello, llenos de patriotismo y con una inquebrantable convicción en la victoria.

El único que se mostraba siempre triste y cabizbajo era el oficial al mando⁹⁹. Quizá porque él sí intuía el desenlace del conflicto.

Nardiz Irrillary, D. Emilio Pascual, D. Víctor Servet, D. Miguel Sagrera Ciudad, D. José Cabanillas Peón, D. José Aracibia Liborio, D. Enrique Cervera Clare, D. Luis Fajardo Pingruti, D. Gerardo Sobrino Argulos, D. Félix González Castañeda, D. Ramón Mazón y D. Ángel Carrasco González. De Infantería de Marina: D. Federico Balgato Quiros, D. Ángel Boada Montes, D. Eugenio Espina León, D. Manuel Hermida Álvarez, D. Eduardo Urdapilleta Carballada, D. José Mellado Juntero; médicos D. Alejandro Lallemand Lemus, D. Salvador Junca Alzate, D. Eduardo Parra Peláez, D. Gabriel Montesinos Donlay y D. Nicolás Gómez Fernell; capellanes, D. Benito Martínez y Martínez, D. Matías Buesa Puergo y D. Antonio Granero Gómez; maquinistas; D. Román Rey Doce, D. Carlos García Garrido y D. Emilio Bonet. Segundos tenientes de Infantería de Marina: D. Luis Fummaga Miguel v D. Juan González Vázquez, todos viajeros de primera. Vienen también en dicho buque soldados de Infantería de Marina, y de los batallones de Simancas, Cádiz y Las Navas, de Caballería de la Princesa y la Guardia Civil. Vienen también los tenientes de cazadores D. Luis Giner y D. Juan González Vázquez, hechos prisioneros en el *Argonauta*, y ocho soldados que cayeron prisioneros también en dicho buque. Además vienen 13 soldados del batallón de Simancas, que fueron sorprendidos en Guantánamo».

(98) *El Día*, 21 de septiembre de 1898, p. 3.

(99) «The prisoners we have on our ship are in the most deplorable condition, half starved. Their patriotism is wonderful. They received no money or food for nine months -just lived on what they could get for foraging. They know nothing absolutely, only they are fighting for their country -blind patriotism, as it were. The Spanish lieutenant we have on our ship is heart-broken. He wont eat or drink, only worry». *The Jersey City News*, 24 de junio de 1898, p. 1.

El tiempo de ganar batallas con coraje y bravura era ya cosa del pasado, a pesar de que aquella España atrasada, encerrada en sí misma y a remolque de Europa, todavía no lo hubiera percibido. El mundo se adentraba en un nuevo tiempo en el que los avances técnicos y científicos se habían convertido en el factor decisivo para salir airoso de cualquier conflicto bélico.

En abril de 1916, los restos mortales de los 31 marinos españoles fallecidos en el hospital naval de Norfolk y enterrados en Isla Seavey fueron exhumados y trasladados a España. Año tras año desde el final de la guerra entre ambas naciones, habían sido honrados con honores y salvas de fusilería, y sus tumbas, cubiertas con banderas nacionales durante la celebración del *Memorial Day*, día en que el pueblo norteamericano honra a sus propios soldados fallecidos en combate. Dos funerarias locales (Tasker & Chesley y J.H. Grimes & Son) se habían encargado de la exhumación de los cuerpos.

El 12 de abril tendría lugar su entrega ante una delegación española recién llegada en el transporte *Almirante Lobo* (2.545 t), responsable de repatriarlos. En un acto emotivo y solemne, frente a un batallón de marines y tres compañías de *bluejackets* de los cruceros USS *Washington*, USS *Sacramento* y USS *Southery*, con repique de campanas y banderas a media asta¹⁰⁰, el contralmirante Austin M. Knight, en representación del departamento de la Armada estadounidense, hizo entrega oficial al coronel Nicolás Urculla, agregado de la embajada española en Washington D.C., de 31 cajas de madera conteniendo los cuerpos de nuestros hombres allí fallecidos en 1898¹⁰¹. Su destino no era otro que el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando (Cádiz), ciudad a la que el *Almirante Lobo* arribó el 29 de ese mismo mes, siendo desembarcados y conducidos al mismo cuatro días más tarde, el 3 de mayo¹⁰².

(100) *Vida Marítima*, núm. 517, 10 de mayo de 1916, p. 9.

(101) En su discurso, el contralmirante se despidió de ellos en los siguientes términos: «Como representante de mi gobierno y en especial del Departamento de la Armada, me corresponde el deber de transferirle los restos de estos valientes, compatriotas suyos, cuyo destino no fue otro que el de morir lejos de la tierra que amaban y que honraron con su valor. Han descansado durante muchos años en suelo extranjero, si bien de un país no hostil. Hoy, regresan a casa. Nos alegramos con ustedes de ello; sin embargo no queremos que sientan que hemos pensado en ellos como extraños durante estos años a través de los cuales han descansado en esta, para ellos, extraña tierra. Lo que podríamos hacer lo hemos hecho, para crear sobre su lugar de reposo una atmósfera no sólo de respeto, sino también de afecto. Año tras año honrando a nuestros propios héroes los hemos honrado también a ellos, sin mediar diferencia alguna. Año tras año en nuestro Memorial Day, la bandera que amaron ha sido izada sobre ellos. Llegó el momento en que deben pasar bajo los pliegues de aquella bandera para abandonar su refugio. Y así a vosotros, que representáis a la nación grande y galante a la que pertenecen y el recuerdo de sus hechos, os entregamos sus restos sagrados. Llevadlos con cariño al otro lado del mar y confirmad a vuestro soberano y a vuestro pueblo la seguridad de la sincera simpatía del Presidente y de los ciudadanos de esta nación amiga en cuyo cuidado los habéis dejado tanto tiempo. Que su viaje sea feliz y que su arribo llegue marcado por cielos más brillantes de los que han encontrado en nuestro frío clima del norte. Ustedes crearán, yo lo sé, que nuestro clima hace escasa justicia a la calor de nuestra amistad y de nuestras simpatías».

(102) *El Heraldo Militar*, 4 de mayo de 1916, p. 1. Sus restos mortales fueron recibidos en el muelle portuario por una nutrida representación civil y militar que incluía al general

Un reportero local, encargado de cubrir la noticia, escribiría al día siguiente estas sabias palabras en una de las columnas de su diario:

«Han vuelto los héroes, y nuestro espíritu debe elevarse y ennoblecerse ante los sagrados despojos. Por lo menos nosotros, los que en aquella tragedia que privó á España de su territorio colonial no tuvimos arte ni parte, estamos obligados, ya que sentimos con más intensidad aquel dolor, á inclinarnos ante ellos y vengarlos con amor, con voluntad, con perseverancia; á vengarlos, más que materialmente, dándoles la seguridad con nuestra conducta de que aquellos errores, aquellos terribles descuidos que les llevaron á ellos á la muerte y á España a la ruina, no volverán. Nosotros no queremos que vuelvan.

A vengarlos, asegurándoles que, lejos de amortiguarse con el tiempo el dolor de la herida, va acentuándose de generación en generación y ahora con su llegada se ha hecho más vivo que nunca.

Las cenizas que acaban de recibir definitiva sepultura renuevan la visión y el dolor del descalabro.

¡Que esas cenizas sean semilla de una cosecha fecunda en realidades!...»¹⁰³.

Juzgue el lector si, como pueblo, hemos sabido honrar a nuestros héroes; si hemos sido dignos merecedores del sacrificio de toda aquella generación de jóvenes que, valiente y generosamente, lo dieron todo por su patria; si hemos adoptado las medidas precisas para que otro desastre como aquel jamás vuelva a suceder.

RELACIÓN DE ESPAÑOLES FALLECIDOS EN EL HOSPITAL NAVAL DE NORFOLK (VIRGINIA) (*)

Nombre	Deceso	Edad	Causa	Localidad	Provincia	Rango	Buque
Santiago Pozo Pozo	16/07/1898	59	Paraplejia	Cádiz	Cádiz	Enfermero	Vizcaya
Ramón Romero Dosil	17/07/1898	21	Paludismo	Muros	La Coruña	Marinero	Vizcaya
Anselmo Alsansa Zuluaga	18/07/1898	23	Tifus	San Sebastián	Vizcaya	Marinero	Vizcaya
Miguel Llobet Péix	18/07/1898	22	D.O.A.	Denia	Alicante	Marinero	Oquendo
Isidro Beceiro Rodríguez	19/07/1898	27	Paludismo	Esmelle	La Coruña	Artillero de 1ª	Oquendo
Fernando Lago Martínez	18/07/1898	22	Tifus	Chapela	Pontevedra	Marinero	Oquendo
Agustín Vales Couce	19/07/1898	38	Tifus	Carantoña	La Coruña	Fogonero de 1ª	Oquendo
José Rivas Chapela	18/07/1898	22	Gastritis	Moaña	Pontevedra	Marino de 1ª	Oquendo
Manuel Rodríguez							
Barrios	18/07/1898	25	Disentería	Bornos	Cádiz	3º Condestable	Oquendo
José María Berdiñas							
Abruñedo	19/07/1898	22	Tifus	Cayón	La Coruña	Marinero	Colón

gerente del arsenal, un regimiento de Infantería de Marina, la dotación del crucero *Reina Regente* (4.800 t), los cañoneros *Álvaro de Bazán* (823 t), *Bonifaz* (800 t) y *Vasco Núñez de Balboa* (300 t), el yate *Urania* (600 t), una sección de torpedistas de la Armada, alumnos de la Escuela Naval, autoridades municipales, numeroso público y un puñado de veteranos, entre los que se encontraba José Aldeguer, antiguo tripulante del *Colón* y amigo personal de la mayoría de los fallecidos.

(103) *La Mañana*, 4 de mayo de 1916, p. 1.

(*) Agradecemos a la asociación cultural Regreso con Honor, y en especial a los señores Fernando González Magán y Rafael Galván Díaz, la ayuda prestada en la identificación de algunos de los marinos enfermos y fallecidos incluidos en este cuadro anexo.

«ENTRE ALAMBRADAS». PRISIONEROS DE GUERRA ESPAÑOLES EN ESTADOS...

Celestino López Méndez	19/07/1898	22	Paludismo	Carroedo, Sada	La Coruña	Marinero de 1ª	Colón
Antonio Barcia Crespo	19/07/1898	23	Tifus	Marín	Pontevedra	Marinero de 1ª	Vizcaya
Daniel Hormaecha							
Naverán	19/07/1898	22	Paludismo	Bermeo	Vizcaya	Marinero de 1ª	Colón
Jacinto Suárez Ventura	20/07/1898	24	Gastritis	Miravalles	Vizcaya	Marinero	Oquendo
Manuel Carrión Casado	20/07/1898	23	Paludismo	Sevilla	Sevilla	Infante Marina	Colón
José Bermúdez Outeiral	20/07/1898	23	Tifus	Cangas	Pontevedra	Marinero de 1ª	Oquendo
Baldomero Fernández							
Pasapar	20/07/1898	24	Paludismo	Mañón	La Coruña	Infante Marina	Vizcaya
Francisco Díaz Ferreiro	22/07/1898	46	D.O.A.	Serantes	Ferrol	Fogonero de 2ª	Oquendo
Manuel Leira Bonome	22/07/1898	22	Paludismo	Monfero	La Coruña	Marinero	Colón
Domingo Solano Calleja	22/07/1898	21	Paludismo	Argoños	Santander	Marinero	Oquendo
José Domingo Tejera							
Fernández	23/07/1898	22	Paludismo	Suances	Santander	Infante Marina	Vizcaya
Marcelino Coello							
Fernández	23/07/1898	23	Paludismo	Villagarcía	Pontevedra	Marinero de 1ª	Oquendo
Antonio Dopico Basco	25/07/1898	20	Paludismo	Paderne	La Coruña	Marinero de 1ª	Inf.
							M. Teresa
Antonio Fernandez Grande	25/07/1898	21	Paludismo	Torrevejea	Alicante	Marinero de 1ª	Colón
Francisco Martínez López	29/07/1898	20	Paludismo	Cartagena	Murcia	Artillero de 1ª	Colón
José Veiga Seoane	29/07/1898	23	Paludismo	Neda	La Coruña	Fogonero de 2ª	Oquendo
Juan Pérez Salvador	30/07/1898	20	Paludismo	Pto. St. María	Cádiz	Marinero	Oquendo
Indalecio Rivas Fernández	06/08/1898	24	Paludismo	Boiro	La Coruña	Marinero	Colón
Ciriaco Ochoa Bringa	08/08/1898	23	Paludismo	Laredo	Santander	Marinero de 1ª	Colón
Francisco Núñez Chapela	24/08/1898	23	Paludismo	Bueu	Pontevedra	Marinero de 1ª	Oquendo
José María Villar Toimil	13/09/1898	23	Paludismo	La Guardia	Pontevedra	Marinero de 1ª	Oquendo

Fuentes

Hemerográficas

Diarios españoles: *El Cantábrico* (Santander), *El Correo Español* (Madrid), *El Correo Militar* (Madrid), *El Día* (Madrid), *El Globo* (Madrid), *El Heraldo de Madrid* (Madrid), *El Heraldo Militar* (Madrid), *La Correspondencia* (Palma de Mallorca), *La Correspondencia de España* (Madrid), *La Época* (Madrid), *La Iberia* (Madrid), *La Mañana* (Cádiz), *La Opinión* (Cádiz), *La Voz de Galicia* (La Coruña).

Diarios estadounidenses: *Alexandria Gazette* (Virginia), *Barre Evening Telegram* (Vermont), *Burlington Weekly Free Post* (Vermont), *Hot Springs Weekly Star* (Dakota del Sur), *Little Falls Weekly Transcript* (Minnesota), *Mexico Weekly Ledger* (Misuri), *New York Tribune* (Nueva York), *Pullman Herald* (Washington), *Shiner Gazette* (Texas), *The Brownsville Daily Herald* (Texas), *The Cape Girardieu Democrat* (Misuri), *The Copper Country Evening News* (Michigan), *The Corvallis Gazette* (Oregon), *The Daily Morning Journal and Courier* (Connecticut), *The Evening Star* (Washington), *The Evening Times* (Washington D.C.), *The Herald* (California), *The Jersey City News* (Nueva Jersey), *The Kansas City Journal* (Misuri), *The Manning Times* (Carolina del Sur), *The New York Times* (Nueva York), *The Record Union* (California), *The Salt Lake Herald* (Utah), *The Scranton Tribune* (Pensilvania), *The Semi-Weekly Messenger* (Carolina del Norte), *The Sun* (Nueva York), *The Vermont Phoenix* (Vermont), *The Virginian Enterprise* (Minnesota), *The Wheeling Daily Intelligencer* (Virginia), *The Wichita Daily Eagle* (Kansas), *The Worthington Advertiser* (Minnesota), *Watertown Republican* (Wisconsin).

Revistas: *El Mundo Naval Ilustrado* (Madrid), *Nuevo Mundo* (Madrid), *Vida Marítima* (Madrid).

Documentales

National Archives and Record Administration (NARA), Washington D.C., sign. M1360. Admiralty Final Record Books, 1829-1911.

Bibliográficas

- ANÓNIMO: *Two Historic Days. Snapshots of Spanish Prisoners from Cervera's Ships Landing at Seavey's Island, Portsmouth Harbor, July 1898*. Preston of New Hampshire, 1898.
- CASADO, Matt A.: *La guerra hispano-estadounidense de 1898. Versión norteamericana de la contienda*. Northern Arizona University, 2014.
- CERVERA Y TOPETE, Pascual: *The Spanish-American War. A Collection of Documents Relative to the Squadron Operations in the West Indies*. Office of Naval Intelligence, Government Printing Office, Washington, 1899.
- C. DOYLE, Robert: *The Enemy in our Hands. America's Treatment of Enemy Prisoners of War from the Revolution to the War on Terror*. University Press of Kentucky, EE.UU., 2011.
- DEWBERRY SEXTON, Cameron: *The Building of a Worthy Post. A History of Fort McPherson*. US Army Corps of Engineers, Mobile District, Brockington & Associates, Inc., s/f.
- ESCRIGAS RODRÍGUEZ, Juan (a): «Fotografías con historia. El niño náufrago (I)», *Revista General de Marina*, vol. 265. Ministerio de Defensa, noviembre 2013, pp. 709-722.
- (b): «Fotografías con historia. El niño náufrago (II)», *ibidem*. Ministerio de Defensa, diciembre 2013, pp. 907-918.
- (c): «Fotografías con historia. En Annapolis», *ibidem*, vol. 266. Ministerio de Defensa, abril 2014, pp. 511-522.
- (d): «Fotografías con historia. En el Hospital Naval de Norfolk», *ibidem*. Ministerio de Defensa, enero-febrero 2014, pp. 97-105.
- FROMAGEOT, Henry: *La Jurisprudence de la Cour Suprême des États-Unis en Matière de Prises Pendant la Guerre Hispano-Américaine. D'Après les Documents Officiels*. Librairie Militaire R. Chapelot et C.^{ie}, Successeurs de L. Baudoin, París, 1901.
- GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *La Guerra Hispano-Americana*. Imprenta del Cuerpo de Artillería, Madrid, 1901.
- GRAF, Mercedes: «Band of Angels. Sister Nurses in the Spanish-American War», *Fall*, vol. 34, núm. 3, 2002.
- HALSTEAD, Murat: *Full Official History of the War with Spain*. H.L. Barber, Chicago, 1898.
- MC SHERRY, Patrick: «The Harvard Incident», *Sea Classics*, vol. 37, núm. 12. Challenge Publications, Inc., Chatsworth (California), 2004.
- MENDOZA Y VIZCAÍNO, Enrique: *Historia de la Guerra Hispano-Americana*. A Barral y C.^{ia} Editores, México, 1902.
- RISCO, Alberto (S.J.): *La Escuadra del Almirante Cervera*. Jiménez y Molina Impresores, Madrid, 1920.
- RUSSELL, Henry B.: *History of Our War with Spain including the Story of Cuba*. A. D. Worthington & Co., Hartford (Connecticut), 1898.
- SHELLINGS, William J.: «Key West and the Spanish American War», *Tequesta. The Journal of the Historical Association of Southern Florida*, núm. 20, 1960, pp. 19-31.
- YOUNG, James R.: *History of Our War with Spain including Battles on Sea and Land*. Library of Congress, Washington D.C., 1898.
- VV.AA.: *Annual Report of the Attorney General of the United States for the Year 1898*. War Department, Government Printing Office, Washington, 1898.
- VV.AA.: *Appendix to the Report of the Chief of the Bureau of Navigation*. Government Printing Office, Washington, 1898.
- VV.AA.: *Military Notes on Cuba*. War Department, Government Printing Office, Washington, 1898.
- VV.AA.: *The Abridgment. Message from the President of the United States to the Two Houses of Congress at the beginning of the First Session of the Fifty-Sixth Congress, with the Reports of the Heads of Departments and Selection from Accompanying Reports*, vol. II. War Department, Government Printing Office, Washington, 1900.