

# BLOQUEO Y COMBATES EN LA HABANA Y CIENFUEGOS, 1898

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ  
Doctor en Historia Contemporánea



OS veteranos de la REVISTA GENERAL DE MARINA quizá recuerden un artículo nuestro titulado *Pequeños triunfos en un año de desastres*, que apareció en el número de octubre de 1998, en el centenario de los hechos. Allí narrábamos los muy meritorios y heroicos combates que tuvieron lugar entre las pequeñas cañoneras españolas destacadas en los puertos cubanos de Cárdenas y Manzanillo con las fuerzas estadounidenses bloqueadoras.

Efectivamente, y pese a nuestra enorme inferioridad naval en todos los órdenes, no todo fue encajar golpes en aquella aciaga contienda: también, y aunque modestamente, devolvimos algunos y proporcionamos algún que otro disgusto a nuestros enemigos de entonces.

Y ya que estamos ahora a 110 años de aquellos sucesos, creemos que no está de más recordar otros, también satisfactorios, de esa misma lucha, referidos a los combates producidos ante los dos puertos más importantes de Cuba: La Habana y Cienfuegos.

## **La Escuadra de Manterola**

Oscurecida por los hechos —tan decisivos como desgraciados— protagonizados por las escuadras de Montojo y Cervera, o por la de «Reserva», al mando de Cámara, que por diversas razones no llegó a entrar siquiera en combate, se olvida a menudo la escuadra que al mando de don Ventura Manterola integraba las fuerzas navales del Apostadero de La Habana y a la que, por supuesto, pertenecían los cañoneritos que tan bravamente se batieron en Cárdenas y Manzanillo.

Y tras tres duros años de operaciones continuas contra la rebelión cubana, la desatendida escuadra estaba en un pésimo estado operativo. Según la comu-



*Crucero Reina Mercedes.*

nicación del propio Manterola al entonces ministro de Marina don Segismundo Bermejo el 10 de abril de aquel año, cuando faltaban pocos días para el estallido de la guerra: «...manifiesto a VE que, de los sesenta y un buques que componen esta escuadra, treinta y dos son lanchas, poco útiles aun para la policía de costas. Los dos cruceros de primera están completamente inútiles: *Alfonso XII* sin movimientos propios; *Mercedes*, de sus diez calderas siete inútiles y tres poco menos. *Ensenada*, *Infanta Isabel* y *Venadito*, solo este último navega, los otros no pueden moverse en un mes. *Magallanes* tampoco puede encender. Los cañoneros torpederos convertidos en cruceros, para lo que no fueron construidos, han perdido su marcha, que constituye su principal defensa. Transporte *Legazpi* anda 7 millas. De los cañoneritos de Inglaterra, creo excusado decir nada a VE».

Claro que todo ello era explicable porque con fecha de 8 de enero había comunicado al mismo ministro: «A Marina se deben dos millones y medio, que convendría liquidar para que puedan hacer servicio gran número de barcos que están en el Arsenal con averías sin poder repararlos por falta de fondos».

Y en cuanto al personal, repetía al nuevo ministro, don Ramón Auñón, el 2 de junio: «En 29 de abril dije al entonces ministro de Marina: dentro de dos días se deberá a la Escuadra once meses [de paga], no hay pago... ni modo de utilizar la usura [préstamo] por no haber quien preste, bloqueados y sin correos, sin paga

ni giros. Impónese igualar Marina con Ejército, señalando asignaciones como medio de atender las desatendidas familias del personal de Escuadra y Apostadero... La situación no ha variado, antes al contrario, se ha agravado...».

Y, pese a todo, aquellos hombres y sus medio inútiles barquitos supieron afrontar al enemigo.

## La Habana

El núcleo fundamental de aquella fuerza se concentró en La Habana, puerto principal de la isla y su capital militar y administrativa. Al menos el puerto estaba fortificado y se había minado defensivamente con doce minas del tipo Bustamante y dieciséis del tipo Latimer-Clark, británico, aparte de dos tubos lanzatorpedos fijos para defender la bocana. Todo ello atendido, naturalmente, por personal de la Armada.

En cuanto al Ejército, se encargaba de las baterías de costa, por una vez en esta guerra las adecuadas a su misión, incluyendo entre las mejores piezas dos Krupp de 305 mm y seis de 280, otras dos de 305 del sistema Ordóñez, así como dos de 240 mm, ocho de 150 mm y ocho obuses de 210 del mismo sistema. Eso aparte de otras piezas más anticuadas. La Armada desembarcó y emplazó en las baterías las seis piezas Hontoria de 16 cm del inútil *Alfonso XII* y las dos Hontoria de 12 cm del defectuoso *Filipinas*, así como algunas piezas ligeras para defender la línea de minado contra posibles dragados por embarcaciones ligeras enemigas.

En reparaciones los pequeños cruceros *Ensenada* e *I. Isabel*, el único operativo era el *Venadito*, un pequeño buque de 1.190 toneladas que por entonces apenas daría 12 nudos y cuyo armamento principal se reducía a cuatro piezas Hontoria de 12 centímetros.

Inútiles también el *Filipinas* y el *Magallanes*, de los grandes cañoneros sólo estaban más o menos disponibles los *Nueva España*, *M. A. Pinzón*, *V. Y. Pinzón* y *Marqués de Molíns*, con su velocidad muy reducida por el desgaste de máquinas y calderas, de entre 630 y 550 toneladas, armados con dos tubos lanzatorpedos y seis piezas de 57 mm y una ametralladora de 11 mm, bien que los dos primeros sustitúan dos de las piezas de 57 mm por sendos cañones Hontoria de 12 cm, cortos, modelo 1879.

Completaban aquella poco brillante colección las pequeñas lanchas de vapor *Águila* y *Flecha*, de 43 toneladas, un cañón de 42 mm y otro de 37 mm la primera, y uno de 57 mm y una ametralladora de 25 mm la segunda.

Y para contarlo todo: el pequeño, viejo y desgastado vapor de transporte *Legazpi*, casi inútil ya para cualquier servicio, y los dos vapores de la Compañía Trasatlántica puestos a disposición de la Armada, los *Santo Domingo* y *Montevideo*, con un armamento casi simbólico de dos piezas Hontoria de nueve centímetros.

## Las operaciones

Al poco de ser declarada la guerra, el 25 de abril, los *Nueva España* y *Molíns* hicieron una corta salida de reconocimiento ante la vista y aclamaciones de la guarnición y población de la ciudad, regresando sin novedad.

Pocos días después, la *Navy* tenía frente al puerto una fuerza considerable: dos grandes monitores, cuatro pequeños cruceros, un aviso, tres cañoneros auxiliares, dos remolcadores armados como los anteriores y un torpedero; fuerza muy superior no ya a la útil bloqueada, sino incluso a la que hubiera podido reunirse de estar todos los buques españoles a punto. Naturalmente, el número y composición de la fuerza bloqueadora fue variando con el tiempo.

El primer acontecimiento del bloqueo resultó una sorpresa para todos, y en todos los sentidos: el 7 de mayo, la pequeña goleta *Santiago*, con carga de pescado desde Yucatán, apareció a la vista del puerto, enfilando a toda vela hacia su bocana. Inmediatamente fue avistada por los buques bloqueadores, dos de los cuales se dirigieron hacia ella, dándola por presa segura. Ante el asombro de ambos bandos, la goleta, lejos de amainar y dejarse apresar tras los cañonazos de aviso, avivó aún más su marcha, mientras izaba un gran pabellón español en su cangreja. Cuando los piques de los disparos americanos rodeaban ya al valiente barquito y todo se daba por perdido, entraron los bloqueadores dentro del alcance de las baterías costeras, que rompieron fuego, siendo visibles por muchos testigos que los perseguidores eran alcanzados en cubiertas, chimeneas y aparejos. Don Severo Gómez Núñez, oficial de Artillería, testigo de los hechos y autor de una excelente obra sobre la guerra, afirmó que al menos una granada de 240 mm acertó en uno de los buques americanos. Ante aquello, los perseguidores no tardaron en virar y alejarse, entrando al poco en puerto la triunfante *Santiago*.

Por desgracia, no hemos podido confirmar en fuentes estadounidenses los supuestos daños y bajas en sus buques ni, mucho peor, hallar el nombre del valiente patrón de la goleta española.

El 14 de mayo, y ante una visible disminución de la agrupación de bloqueo, Manterola ordenó una salida: «Para obligar enemigo sostener bloqueo con más fuerza, dispuse salieran *Venadito* y *Nueva España* a efectuarla, llegando a distancia que permitiera romper el fuego entre ambas partes... regresando sin novedad a puerto al anoecer, habiendo obligado a retirarse cinco buques enemigos, quedando nuestros dueños aguas combate y lográndose objetivo operación, pues hoy suben a 10 los buques bloqueadores».

La salida se efectuó a las 0420 de la tarde. A 4.000 metros se rompió el fuego, haciendo los españoles 40 disparos por sólo ocho del enemigo, que se batió desde el primer momento en retirada. Los buques españoles avanzaron 7'5 millas desde el puerto, siendo sus comandantes el capitán de fragata Este-

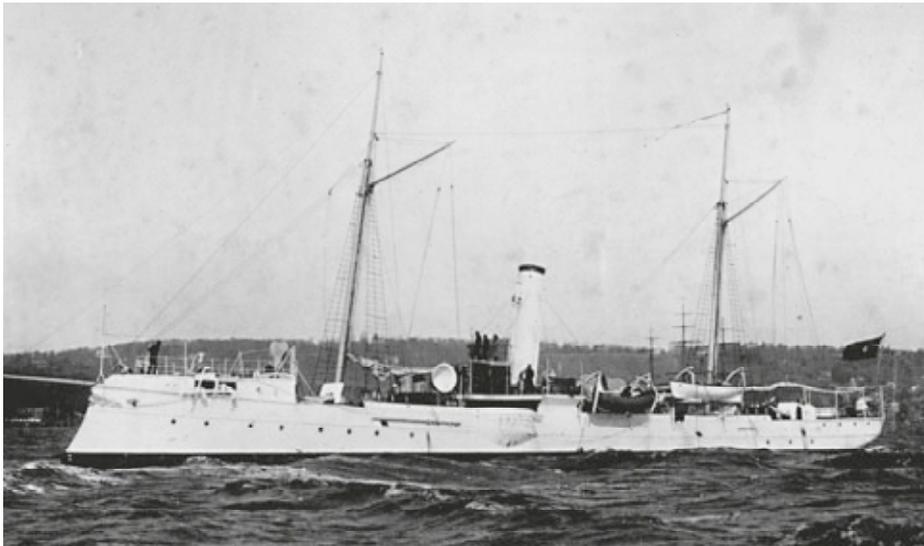
ban Arriaga del crucero, y el teniente de navío Eduardo Capelastegui del cañonero. Al regreso se les reunieron las lanchas *Águila* y *Flecha*.

Los buques americanos presentes no eran cinco, como señala Manterola, sino seis: los pequeños cruceros *Annápolis* y *Vicksburg*, el crucero auxiliar *Mayflower*, el cañonero auxiliar *Wasp* y los remolcadores armados *Tecumseh* y *Osceola*. Los dos cruceros, de parecido tamaño al *Venadito*, hubieran podido abrumarlo fácilmente, pues cada uno podía hacer fuego con cuatro cañones de 102 mm por banda contra los dos de 120 del español que, aunque de mayor peso de granada y alcance, mucho más lento de tiro; eso aparte de las piezas menores. En cuanto a los otros cuatro buques americanos, con un total de dos piezas de 127 y una veintena de pequeño calibre, tampoco hubieran tenido muchas dificultades para imponerse al *Nueva España*.

Cierto que fue un hecho incruento, pero en toda España se celebró debidamente que dos buques españoles hicieran retroceder a seis estadounidenses, y no fue cosa de las que se vieran a menudo ni en la guerra del 98 ni en los más de doscientos años de gloriosa historia de la Armada norteamericana.

Los días 27 y 28 de mayo salieron de puerto los *Molíns* y *Yáñez Pinzón* a parlamentar con la fuerza bloqueadora. El motivo era un intercambio de prisioneros, que se realizó felizmente para todos.

El 10 de junio, cuando se divisaban nueve buques bloqueadores, salieron de nuevo los nuestros, ahora al mando del capitán de navío Marengo, jefe de Estado Mayor del Apostadero: «Vista insistencia algún barco enemigo acercarse estos días costa hacia Bacuranao, haciendo sondeos, salieron mañana de



*Nueva España.*

hoy *Venadito*, *Nueva España* y *Yáñez Pinzón* con lancha *Flecha* aquella dirección, replegándose y manteniéndose barcos enemigos a 10 km de distancia, cerrando paso al este con ineficaz cañoneo, que no fue contestado por los nuestros, los cuales se retiraron a mediodía a puerto al ver que no era posible atraerlos al alcance de nuestras baterías».

La salida duró desde las 0830 a la 0135 y, pese a gastar mucha munición, el enemigo sólo consiguió alcanzar con un proyectil ligero —o más probablemente, dado el alcance, con un casco de uno de calibre medio que reventó en el agua— al *Pinzón* en su obra muerta, sin consecuencias. Los españoles no abrieron fuego esta vez, seguramente por la escasez de munición y el excesivo alcance para las piezas y sistemas de puntería de la época.

No hemos conseguido en esta ocasión detallar la composición exacta de la agrupación estadounidense, pero no creemos variara sustancialmente en calidad respecto a la anterior. En todo caso, ahora nueve buques se retiraron ante cuatro españoles, de los cuales uno, la lancha, apenas era más que un cascarón. En nuestra opinión, de nuevo los bloqueadores pecaron de excesiva prudencia, máxime teniendo en cuenta que no les faltaba inteligencia muy detallada sobre el número y estado de nuestros buques.

Los días 14 y 16 de junio salieron a nuevos parlamentos el *Nueva España* y la *Flecha* por motivos que ignoramos.

Durante la noche del 23 de junio lo hicieron, forzando el bloqueo por sorpresa, los vapores *Santo Domingo*, al mando del teniente de navío don Carlos Latorre, y el *Montevideo*, al mando del de igual graduación don Antonio Gastón y Cubells, ambos con destino al puerto mexicano de Veracruz, donde el personal diplomático y la colonia española habían conseguido acopiar víveres con destino a la muy necesitada Cuba.

Los bloqueadores se tomaron la revancha de tal revés, pues el primero de ellos fue avistado el 7 de julio en Bahía Honda, no lejos de Mariel, por el cañonero auxiliar *Eagle*, que le incendió con sus disparos y le hizo encallar, perdiéndose el buque y la carga, aunque no la tripulación, que pudo ganar la costa. Los americanos, al reconocer el pecio, vieron que tenía emplazados dos cañones, pero no descubrieron ni rastro de munición para ellos. Al parecer, en La Habana era tan escasa que se decidió no emplearla en una misión tan arriesgada. No fue por tanto una gran hazaña destruir un buque indefenso. El *Montevideo* no llegó a salir de Veracruz antes del fin de la guerra.

Ya el mismo 12 de agosto, día del armisticio, se acercaron al puerto los bloqueadores siguientes: crucero protegido *San Francisco*, insignia del comodoro Howell, jefe de la escuadra de bloqueo, el monitor *Puritan* y el cañonero auxiliar *Sylvia*. Es de destacar que el crucero era un buque de 4.500 toneladas, 18 nudos y armado con 12 piezas de seis pulgadas y seis menores, mientras que el monitor era el mayor existente entonces en la *Navy*, prácticamente un

pequeño acorazado, con sus 6.000 toneladas, cuatro piezas de 305 mm, seis de 102 y seis de 57. Sólo entre estos dos navíos hubieran podido aplastar a la agrupación española, incluso aunque todos sus buques hubieran estado en plena eficiencia.

Ante la aproximación de tan temibles enemigos, las baterías costeras rompieron el fuego, haciendo un total de 22 disparos, de los que al menos uno acertó al crucero, causándole diversos daños y el incendio de la cámara del comandante. Obviamente los bloqueadores renunciaron ante tal recibimiento, pero poco después unos y otros recibieron la noticia de que la guerra había terminado.

Pese a la ausencia de acontecimientos espectaculares, lo cierto es que la pequeña agrupación de Manterola, con el inestimable apoyo de las baterías de costa, había logrado un importante objetivo al distraer una fuerza enemiga muy superior, que era casi la única misión que podía realizar, e incluso de propinarle algún doloroso «alfilerazo» sin sufrir por su parte daño ni baja alguna.

Todos los buques de guerra españoles, salvo el inútil *Filipinas* vendido después de la guerra, así como las lanchas y el ya agotado transporte *Legazpi*, que naufragó accidentalmente el 13 de noviembre, consiguieron volver a España y seguir sirviendo en la Armada durante algunos años.

Y aquello fue mucho, y más en el aciago 1898.

## Cienfuegos

El caso de Cienfuegos fue completamente distinto al de La Habana. Aunque fuera el segundo puerto cubano en importancia, sus baterías de costa eran muy inferiores a las habaneras y poco más que simbólicas. Y por lo que se refiere a las fuerzas navales españolas allí basadas, eran mucho menores que las de La Habana, donde se habían congregado el grueso y los buques más grandes del Apostadero. Sólo el averiado cañonero torpedero *Galicia* y algunos cañoneros más pequeños complementaban a las lanchas cañoneras.

Sin embargo, el interés estratégico del puerto era más que evidente al estar situado a corta distancia de la capital cubana y enlazado con ella por ferrocarril, aparte de hallarse en la parte occidental de la isla, con mucho la zona más pacificada y mejor dominada por el Ejército español.

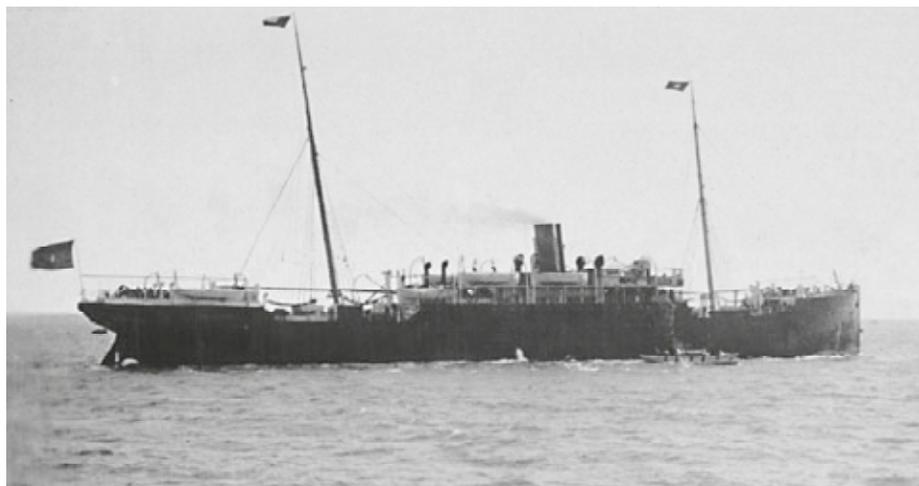
## El *Montserrat* y las cañoneras

El primer éxito español tuvo lugar el 26 de abril, apenas iniciada la guerra, cuando el vapor *Montserrat* de la Compañía Trasatlántica, al mando de don

Manuel Deschamps Martínez, con carga general, pasaje y más de quinientos hombres entre mandos y soldados de refuerzo para el Ejército en Cuba, consiguió forzar el bloqueo y entrar en puerto. El audaz buque tenía montados dos Hontoria de nueve centímetros por todo armamento, pero al haber salido de España antes de la declaración de guerra no llevaba artilleros a bordo, y es muy posible que escasa munición. Tras permanecer allí unos días el *Montserrat* consiguió burlar de nuevo a los bloqueadores, saliendo el 6 de mayo. Y aún lo conseguiría en más ocasiones durante la contienda, haciéndose merecedor Deschamps de varias recompensas; la más reciente, aunque póstuma, fue el traslado de sus restos al Panteón de Marinos Ilustres.

Resulta curioso observar que los americanos reconocen que su bloqueo fue burlado durante la guerra por buques mercantes al menos en 22 ocasiones. Claro es que sólo cuentan las «entradas», no las «salidas». De algunas violaciones del bloqueo no tuvieron constancia, y otras prefirieron silenciarlas, como la llevada a cabo por la goleta *Santiaguito* en La Habana. Pronto sabrá el lector de nuevos episodios análogos y aún más importantes.

Pero antes de que el *Montserrat* se hiciera a la mar ese 6 de mayo mencionado, ya se había producido un combate a la entrada del puerto: el 29 de abril se acercó a tierra el pequeño crucero protegido norteamericano *Marblehead* (2.094 toneladas, nueve piezas de 127 mm, ocho menores y tres tubos lanzatorpedos) junto con el cañonero auxiliar *Eagle* (434 toneladas, 12 nudos, cuatro piezas de 57 mm y dos ametralladoras). No muy lejos se hallaba el pequeño crucero *Nashville*. Viendo que el *Eagle*, el buque menos potente de la agrupación bloqueadora, quedaba un tanto aislado de sus compañeros,



Vapor *Montserrat*.

salieron del puerto tres lanchas cañoneras, las *Satélite*, *Lince* y *Gaviota*, al mando respectivamente de los tenientes de navío Moreno, Gómez Aguado y Freiré, con la intención de hostilizarle. Del valor del intento no cabe dudar, pues entre las tres lanchitas hacían menos de la mitad de toneladas que el enemigo, y su potencia artillera conjunta era poco más o menos equivalente. El combate se desarrolló durante algo más de media hora, hasta que la intervención del *Marblehead* con sus piezas de cinco pulgadas hizo retirarse a las valientes cañoneras. El alcance había llegado a ser de 2.000 metros, resultando tocada la *Gaviota* por dos tiros de poco calibre en chimenea y bote, sin mayores consecuencias. Los partes americanos no mencionan impactos en sus buques.

Como fue costumbre durante toda la guerra, nuestros enemigos sobrestimaron mucho la potencia de los buques españoles que se les enfrentaban, pretendiendo que eran nada menos que el *Galicia* y el cañonero *Vasco Núñez de Balboa*, de más de 550 y 200 toneladas respectivamente. Ambos buques estaban realmente en Cienfuegos, pero en reparaciones, por lo que no participaron en combate alguno durante la corta guerra. Igualmente usual fue que exageraran los efectos de su fuego: según el parte del *Eagle*, había alcanzado en las calderas al supuesto *Galicia*, produciéndole graves averías.

### Convoyes y cortes de cables

Muy poco después, el 2 de mayo por la noche y al mando del teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase don Juan Carranza, se burló de nuevo el bloqueo enemigo; esta vez de forma importante, pues se trataba de un convoy de ocho vapores de la naviera «Antinogenes Menéndez», transportando entre todos 3.000 soldados, 15 cañones y 800 caballos y mulas con destino a Casilda, donde llegaron sin ningún percance.

La escolta estaba compuesta por el veterano cañonero *Alsedo*, insignia de Carranza, con sus 200 toneladas, 10 nudos escasos y armado con un cañón de 12 cm y una ametralladora, así como las lanchas cañoneras *Almendares* y *Gaviota*, la presuntamente muy averiada en el combate de dos días antes.

Sin embargo, Carranza en carta a Manterola, hablaba de la temeridad de tales operaciones por la poca velocidad de los viejos mercantes, cañoneros y lanchas, por lo que proponía que tales traslados se efectuaran en lo sucesivo utilizando sólo algún gran vapor mercante de gran velocidad. Pero, y como lo cortés no quita lo valiente, Carranza volvía a entrar en Cienfuegos escoltando otro convoy el 1 de junio, con su insignia en el cañonero *Diego Velázquez* y acompañado por las dos lanchas citadas. Durante la navegación se toparon con un buque enemigo cerca de Mangles Altos, que huyó precipitadamente al ver la aparentemente poderosa formación española.

Si para que un bloqueo tenga fuerza legal es preciso que sea efectivo, lo cierto es que el de Cienfuegos dejaba mucho que desear.

El 11 de junio, en otra de sus tentativas de aislar Cuba telegráficamente de España, una agrupación americana compuesta, entre otros, por los ya citados *Marblehead* y *Nashville* puso en el agua sus botes para cortar los cables submarinos que partían del puerto. Los botes eran de vapor, al menos los principales, y llevaban un cañón de 37 mm a proa para su defensa.

La zona estaba fuera del alcance de las baterías del puerto, pero al observarse aquella agrupación de embarcaciones auxiliares los mandos españoles temieron que se tratara de un desembarco, por lo que destacaron hacia la costa inmediata a dos compañías de Infantería.

El excelente Máuser volvió a mostrar sus magníficas cualidades, pues pese a la distancia a que se encontraban acribillaron literalmente a los botes enemigos, causando dos muertos y diez heridos y obligando a la retirada sin haber completado su misión. Y eso pese al duro fuego de respuesta al cañón y fusil desde los botes y al apoyo artillero que prestaron los cruceros en cuanto se percataron de la delicada situación de sus compañeros. Las bajas españolas se redujeron a un mulo de Intendencia muerto.

### **El combate del *Diego Velázquez***

Al día siguiente patrullaba la entrada del puerto el incansable Carranza con su cañonero, el *Diego Velázquez*, construido recientemente en Gran Bretaña. Un bonito barco, con sus 200 toneladas, 12 nudos y armado con dos piezas de 57 mm a proa y popa y dos de 37 mm, una en cada costado. Su misión era proteger la arribada de otro conocido forzador del bloqueo, el pequeño vapor *Purísima Concepción*.

Dando por descontado un combate con los bloqueadores, Carranza había preparado a su cañonero desmontando aparejos, desembarcando todos los objetos de madera de a bordo y protegiendo a las dotaciones de las piezas con sacos rellenos de carbón.

Haciendo círculos y ochos no tardó en divisar a un gran buque que se acercaba. Se trataba del crucero auxiliar *Yankee*, de 6.888 toneladas, 14'5 nudos y armado de 10 piezas de 127 mm y seis de 57 mm. Una sola granada de las primeras podía averiar seriamente al cañonero, como quedó demostrado en el combate ante San Juan de Puerto Rico entre el crucero auxiliar *Saint Paul* y el pequeño destructor *Terror*. La batería secundaria del crucero auxiliar era ya de por sí superior a toda la artillería del cañonero.

El buque americano intentó hacerse pasar por neutral y el cañonero le dejó acercarse sin llamarse a engaño, pues sus pequeñas piezas sólo serían realmente eficaces a unos dos mil metros. Al fin, y tras una hora de maniobras, el *Yankee* desplegó su bandera y abrió fuego con todas sus piezas a eso de las

tres de la tarde. Las distancias habían ya caído tanto que ambas dotaciones se disparaban con fusiles.

En medio de una granizada de proyectiles enemigos, el *Velázquez* comenzó a zigzaguear y a variar su velocidad para dificultar la puntería contraria, intentando ofrecer el menor blanco posible y maniobrar de tal modo que siempre sus tres piezas por banda pudieran batir al enemigo, mientras que éste, de mayor radio táctico, nunca podía emplear su andanada entera.

Varios de los 193 disparos de cañón del español alcanzaron al *Yankee*, provocando un principio de pánico entre su novata dotación de reservistas, que suspendieron el fuego momentáneamente, mientras un incendio brotaba a bordo. Al parecer, el mayor daño fue causado por una granada que penetró por una de las portas, hiriendo gravemente a un marinero. Al *Velázquez* le habían hecho nada menos que 600 disparos, de los que uno o dos le alcanzaron en la proa, sin consecuencias para el barquito, pero hiriendo o produciendo contusiones a seis marineros. Ninguno de ellos quiso abandonar su puesto de combate, pese a las órdenes de Carranza.

Tras 69 minutos de tan desproporcionado combate, Carranza decidió entrar en puerto y desembarcar a los heridos, hecho lo cual, y al cuarto de hora, volvió a salir a enfrentarse con su enemigo, acompañado esta vez por la lancha *Lince* y, más atrás, por la *Cometa*. Pero el *Yankee* ya había tenido bastante con uno como para habérselas ahora con tres cascarones, y su comandante, Browson, debió pensar que la prudencia era la mejor parte del valor, por lo que se retiró de las aguas del puerto, dejando para mejor ocasión el acecho al *Purísima Concepción*.

En su parte declaró haber luchado nada menos que con el *Galicia*, al que por supuesto había dejado seriamente averiado, a punto de hundimiento y que lamentó no poder rematar por la mala visibilidad y el humo de las piezas. Como es sabido, el *Diego Velázquez* fue vendido a Venezuela tras la guerra, sirviendo en su Marina hasta cerca de 1930 con el nombre de *Miranda*. Su comandante tuvo menos suerte, pues murió de enfermedad antes de ser reparado tras la guerra. Un artículo suyo, narrando su épico combate, apareció en las páginas del *Mundo Naval Ilustrado* de 1 y 15 de enero de 1899.



Cañonero *Diego Velázquez*.

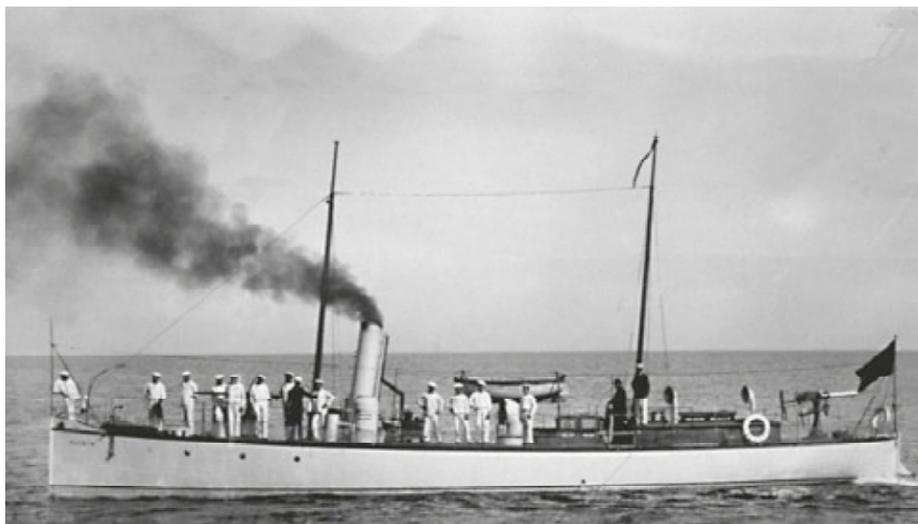
## Un crucero auxiliar español

El 23 de junio, a las tres y media de la tarde, recaló frente a la bocana del puerto el crucero auxiliar *María Cristina*, que pidió y obtuvo práctico, fondeando a salvo en la bahía media hora después. Los tres buques encargados ese día del bloqueo se habían distanciado un tanto, probablemente despistados por otro avistamiento, y nada pudieron hacer por evitar la entrada del vapor español.

El *María Cristina* era un correo de la Trasatlántica de 6.900 toneladas y 18 nudos, armado como crucero auxiliar con cuatro piezas Hontoria de 12 cm, dos de 9 cm, dos de 57 mm y dos ametralladoras de 25 mm. Estaba al mando del capitán de fragata don Justo Arejula, aunque seguía a bordo su capitán mercante, don Ángel Casquero, figurando como segundo el teniente de navío don Daniel Novas y entre los subalternos, el teniente de Infantería de Marina don Leopoldo Jáudenes.

El buque había zarpado de Ferrol el 6 de junio; el 13 detuvo y registró un vapor que resultó ser británico, por lo que hubo que dejarle seguir su ruta, caso repetido al día siguiente con una fragata a vela, también británica. Tras discusión en junta de oficiales, se decidió por unanimidad entrar en Cienfuegos, descartando obviamente el asediado Santiago de Cuba y el mejor bloqueado puerto de La Habana.

Aunque ya sabemos que el buque lo intentó por dos veces, su misión principal no era la propia de un crucero auxiliar —atacar al tráfico mercante



*Alerta.*

enemigo—, sino una más decisiva en esta guerra: llevar provisiones a Cuba. La isla ha sido siempre deficitaria en alimentos, y lo era entonces aún más por los efectos combinados de la «táctica de la tea» rebelde, y de la «reconcentración» de la población campesina por las autoridades españolas. Por eso justamente, los estrategas estadounidenses confiaban en que el mero bloqueo naval bastaría para lograr la capitulación, sin forzar una dura campaña terrestre con el veterano y formidable Ejército Expedicionario español.

Y así, efectivamente, el *María Cristina* desembarcó de sus bodegas nada menos que 1.000 cajas de tocino, 599 de bacalao, 500 barriles de lo mismo y 240 sacos de frijoles. Extrañará al lector la falta de harina, pero aquel fue un año de malas cosechas en España (que ya dependía de las importaciones de grano americano) y la carestía, e incluso el hambre, con motines y algaradas, se estaba dando en distintos puntos de la Península. En resumen: se envió lo que se pudo, y lo llegado vino muy bien.

Curiosamente, y pese a todo lo proyectado con la «Escuadra de Reserva», el *María Cristina* fue el único crucero auxiliar español que operó en las Antillas y aguas adyacentes. No volvió a salir de puerto hasta el armisticio. Tampoco hemos encontrado nuevas operaciones en estas aguas. Pero aquí también, como en Cárdenas y Manzanillo, como en La Habana y como en otros muchos pequeños encuentros en aguas de Cuba y de Puerto Rico, se mostró lo que pueden el valor, la decisión y la pericia, incluso cuando los medios materiales son tan precarios y frente a un enemigo tan superior en potencia. Y creemos que es bueno, justo y saludable que hechos así, pese a su aparente modestia, sean recordados.

#### BIBLIOGRAFÍA

- Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán»: Asuntos Particulares, Campaña de Cuba, 1899, para los partes de Manterola.  
 Archivo del Museo Naval: Manuscrito 1879, doc. 24, para la correspondencia entre Carranza y Manterola.  
 Correspondencia Oficial referente a las Operaciones Navales durante la guerra con los Estados Unidos. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1899.  
*Appendix to the report of the Chief of the Bureau of Navigation*. Navy Department, Government Printing Office, Washington, 1898.