

LA REPATRIACIÓN A ESPAÑA DE BUQUES DESTINADOS EN CUBA TRAS LA GUERRA DEL 98

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA
Ingeniero Industrial
Recibido 15/10/2019 Aceptado: 28/08/2020

Resumen

En Cuba, la guerra del 98 supuso la destrucción de la escuadra del almirante Cervera. Pero además había en aquellas aguas y en las de Puerto Rico un número relativamente elevado de unidades medias y pequeñas que tenían por misión la vigilancia de las costas de las dos islas y de sus zonas marítimas próximas. De estos, unos buques fueron hundidos por la Marina norteamericana, otros lo fueron por sus propias dotaciones, para que no cayesen en manos norteamericanas; un cierto número de unidades fueron capturadas, y otras siguieron en manos de la Armada.

Sobre estas últimas, la Armada tomó la decisión de vender localmente todos los pequeños cañoneros, que habían dejado de tener utilidad en la vigilancia de costas de las islas, y hacer retornar a España aquellas otras unidades que podían seguir siendo operativas. Este trabajo está centrado en los buques que se repatriaron a España cruzando el océano Atlántico, y en la descripción de la citada travesía.

Palabras clave: España, guerra del 98, buques de guerra, repatriación, escuadrilla Marengo, Atlántico, Fort de France.

Abstract

In Cuba, the War of the 98 resulted in the destruction of Cervera's squadron. In these waters and in Puerto Rico ones, there were also a relatively high number of medium and small units monitoring the coasts of the two islands and their nearby maritime areas. From these ships, some of them were sunk by the US Navy, others by their own crews in order to avoid them falling into American hands, a certain number were captured and others stayed by the Spanish Navy.

On the latter ones, the Navy decided to sell locally all the small gunboats that were no more useful for the surveillance of the islands coasts and to return to Spain those other units that could remain in operation. This work is focused on the ships that were repatriated to Spain crossing the Atlantic Ocean and on the description of the aforementioned voyage.

Key words: Spain, Spanish-American War, warships, repatriation, Marenco squad, Atlantic, Fort de France.

Introducción

DURANTE la guerra del 98 entre España y Estados Unidos, en Cuba y Puerto Rico, algunas unidades de la Armada fueron hundidas por la Marina norteamericana, otras lo fueron por sus propias dotaciones, para que no cayesen en manos estadounidenses, un cierto número de unidades fueron capturadas, y otras siguieron en manos de la Armada Española.

La Armada tomó la decisión de vender localmente, a particulares, todos los pequeños cañoneros, que habían dejado de tener utilidad en la vigilancia de costas de la isla, y hacer retornar a España aquellas otras unidades que podían seguir siendo operativas.

Así, de los puertos de Cuba y Puerto Rico, antes de que se cumpliera el plazo acordado con Estados Unidos, salieron todos los buques que la Armada quería repatriar a España. El puerto de concentración fue Fort de France, en la isla de Martinica, colonia francesa. Allí llegaron un total de 11 unidades que se quería repatriar a España.

Para convoyar a estos buques se habían enviado dos cruceros *auxiliares*, el *Patriota* y el *Rápido*, que eran dos trasatlánticos adquiridos por la Armada y artillados en los arsenales.

De estas unidades hubo dos que se vendieron a la armada de la República de Venezuela. Fueron el cañonero-torpedero Galicia y el cañonero *Diego Velázquez*. Años más tarde, Venezuela adquirió el antiguo crucero español *Isla de Cuba*, hundido en Cavite (bahía de Manila, Filipinas) y que fue reflotado y nuevamente puesto en servicio por la Marina estadounidense.

Volvió de Cuba a España, por sus propios medios, el crucero de 3.^a clase *Conde de Venadito*, perteneciente a la clase Infanta Isabel. Había sido destinado

a la escuadra de las Antillas por la Ley de Fuerzas Navales de 1895-1896. En 1899, una vez terminado el conflicto, retornó a España aprovechando el viaje para trasladar los restos de Cristóbal Colón, que se encontraban en la catedral de La Habana, portando a bordo los del capitán de navío Joaquín Bustamante y Quevedo, fallecido en la batalla de Lomas de San Juan.

Desde San Juan de Puerto Rico retornaron a España cuando menos cuatro unidades:

- Crucero *Isabel II*. Perteneciente a la clase Infanta Isabel. Destinado en las Antillas desde En 1898, frente a San Juan de Puerto Rico, mantuvo combate con dos cruceros auxiliares norteamericanos. Regresó a España, arribando a Cádiz el 14 de enero de 1899.
- Contratorpedero *Terror*. Cabeza de una clase de seis unidades. Asignado a la escuadra del contralmirante Cervera. Entró en Martinica para reparar averías y de allí fue a San Juan de Puerto Rico. Allí mantuvo combate con un crucero auxiliar de la escuadra estadounidense, del que resultó con daños. Inició el regreso a España el 15 de septiembre de 1898 a remolque.
- Crucero no protegido de 3.^a clase *General Concha*. Cabeza de una serie de buques a la que también pertenecía el *Magallanes*. Una vez terminada la Guerra del 98, el 15 de septiembre de 1898 regresó a España, posiblemente a remolque de alguno de los cruceros auxiliares de la Armada o de un buque de la Compañía Trasatlántica.
- Cañonero *Ponce de León*, gemelo del *Diego Velázquez*. Fue conducido a España a remolque del *Patriota*, saliendo de Puerto Rico el 15 de septiembre.

Debemos aclarar que ninguna de las unidades citadas anteriormente tiene relación directa con lo que en este trabajo se narra.

Una situación similar a la de Cuba y Puerto Rico se dio en Filipinas, donde toda la División Naval del Sur, compuesta por un pequeño crucero y 12 cañoneros, ante la imposibilidad de repatriación se vendió a Estados Unidos. Además, se pensó que podían volver a España los cañoneros *Quirós* y *Ruy de Villalobos*, destinados en las Marianas y en las Palaos, así como el transporte *General Álava*. Las dificultades que se preveían para una travesía tan larga hicieron que finalmente estas unidades también se vendieran a la Marina norteamericana.

Los buques

Se pensó que se podían repatriar un total de 11 buques, que se concentraron en La Habana, de donde zarparon antes de que se cumpliera la fecha tope acordada para la salida de aquellas aguas. Los buques eran:



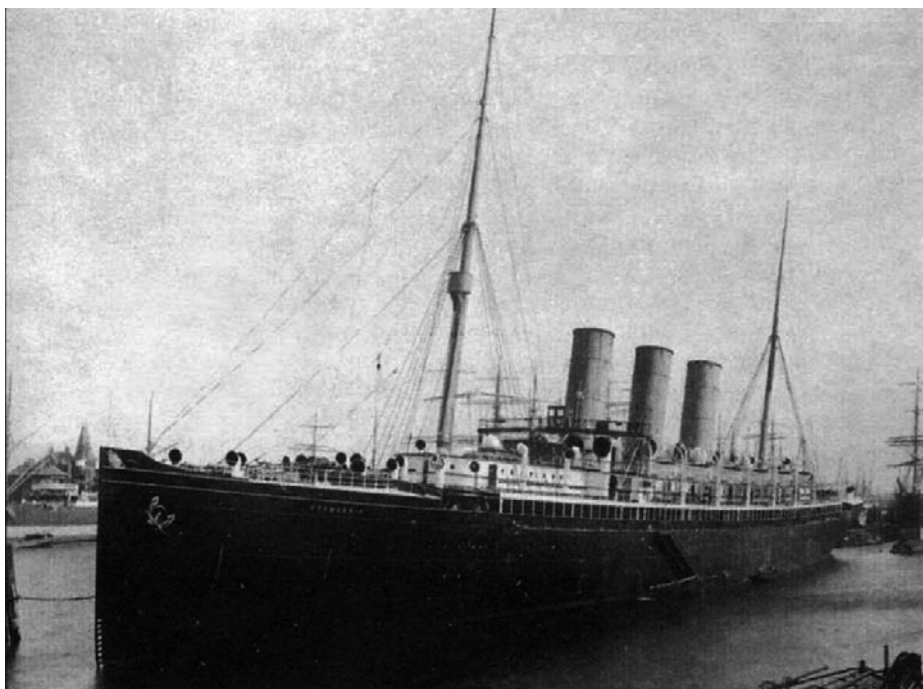
El crucero protegido de 3.^a clase Marqués de la Ensenada. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

- dos cruceros: *Magallanes* y *Marqués de la Ensenada*;
- seis cañoneros-torpederos: *Filipinas*, *Galicia*, *Marqués de Molins*, *Martín Alonso Pinzón*, *Nueva España* y *Vicente Yáñez Pinzón*;
- tres cañoneros: *Diego Velázquez*, *Hernán Cortés* y *Vasco Núñez de Balboa*.

También se concentraron en La Habana, como apoyo a estas unidades, los cruceros auxiliares *Patriota* y *Rápido*, antiguos trasatlánticos alemanes.

Todas las unidades eran de tamaño medio y pequeño, relativamente nuevas y con casco construido en acero. Se encontraban muy desgastadas por el servicio de vigilancia continuo en aguas caribeñas. En muchos casos tenían necesidad de repuestos, sobre todo para el aparato motor, y precisaban especialmente tubos para las calderas. Otro factor concurrente en el deterioro que las afectaba era las pocas capacidades de mantenimiento del antiguo arsenal de La Habana.

De los buques citados, hubo tres que no realizaron la travesía del océano Atlántico para regresar a la Península. El cañonero *Diego Velázquez* se vendió a las fuerzas navales de Venezuela, en las que recibió el nombre de *Miranda*.



El trasatlántico *Normannia*, de la HAPAG, que posteriormente fue el crucero auxiliar *Patriota*.
(Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

El cañonero-torpedero *Galicia* quedó en Fort de France, con avería en las máquinas, a la espera de que llegaran los tubos para sustituir los de su caldera, que debían ser enviados desde Europa. En esta situación fue adquirido por Venezuela para sus fuerzas navales, con la condición de que se entregaran los tubos cuando se enviaran. Fue rebautizado como *Bolívar*. Por el mal estado en que se encontraba, el también cañonero-torpedero *Filipinas* fue vendido en Fort de France directamente para ser desguazado.

En las tablas 1, 2 y 3 se detallan las características de las unidades. No se incluye información sobre el armamento, ya que no aportaría datos de interés para lo que es relevante en este artículo: la travesía del Atlántico en camino de retorno a España.

A comienzos del año 1898 ya soplaban vientos de guerra con Estados Unidos por Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Para reforzar la Armada se adquirieron tres trasatlánticos a la compañía alemana Hapag (*Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft*). Fueron el *Patriota* (ex-*Normannia*), el *Rápido* (ex-*Columbia*) y el *Meteoro* (ex-*Havel*), que en la Armada se armaron y se clasificaron como cruceros auxiliares. En el marco de esta compra también se incluyó el yate *Giralda*, que fue clasificado como aviso.

Las dos unidades formaron parte de la escuadra del contralmirante Cámara, que estaba destinada a reforzar las fuerzas españolas en Filipinas. Las demoras artificiales provocadas por los ingleses en el canal de Suez, y el resultado del combate de Cavite, hicieron que esta escuadra volviera a bases españolas. Una vez finalizado el conflicto, se utilizaron para la repatriación de personal desde Cuba y Puerto Rico.

Tras la repatriación de los buques, ambas unidades se desarmaron y se negoció su venta. El *Patriota* se desarmó y se entregó a la empresa francesa *Compagnie générale transatlantique*, que lo rebautizó como *L'Aquitaine* y lo mantuvo en servicio hasta 1906. Por su parte, el *Rápido* se volvió a vender a la compañía originaria, la *Hapag*, recuperando su nombre inicial de *Columbia*. En 1904 fue adquirido por la Marina imperial rusa, rebautizado como *Terek*. Convenientemente armado, operó como crucero auxiliar durante la guerra ruso-japonesa. Se le dio de baja en 1906 y fue desguazado en 1907.

El *Marqués de la Ensenada* estaba clasificado como crucero protegido de 3.^a clase y era la variante española de los *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*, con algunas diferencias en su construcción respecto a sus hermanos de serie. Inicialmente estuvo asignado a la Escuadra de Instrucción en aguas españolas, pasando posteriormente a Cuba como una de las principales unidades destacadas en aquel apostadero.

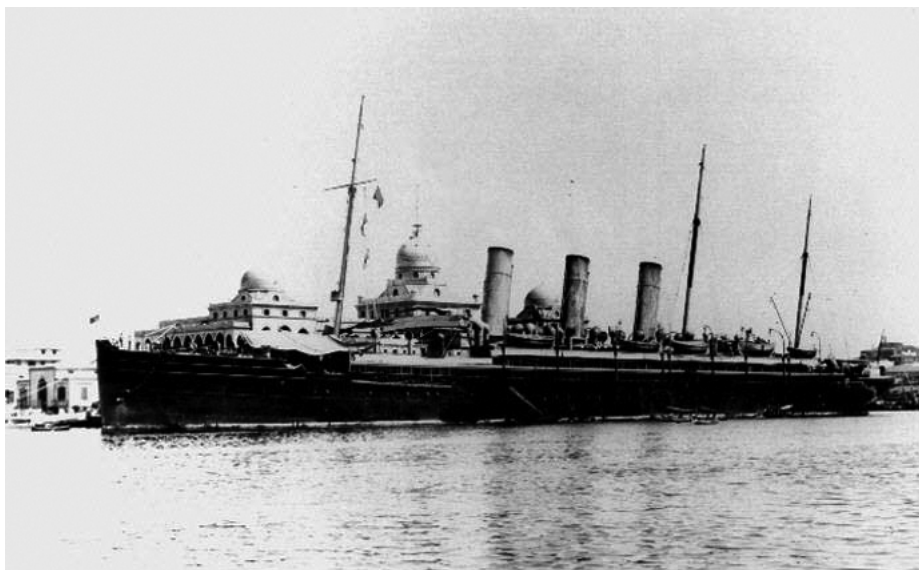
El *Magallanes*, junto con otros tres buques de la clase *General Concha*, estaba clasificado como crucero no protegido de 3.^a clase. Desde una óptica realista, estas unidades debían ser consideradas tan solo como cañoneros. Dos buques fueron enviados a Filipinas, y los otros dos, al Caribe. Durante la guerra del 98, el *Magallanes* se encontraba en La Habana y el *General Concha* en Puerto Rico. Aunque sin ninguna relación con la escuadrilla Marenco, el *Concha* volvió en septiembre de 1898 a España.

TABLA 1. CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES. CRUCEROS

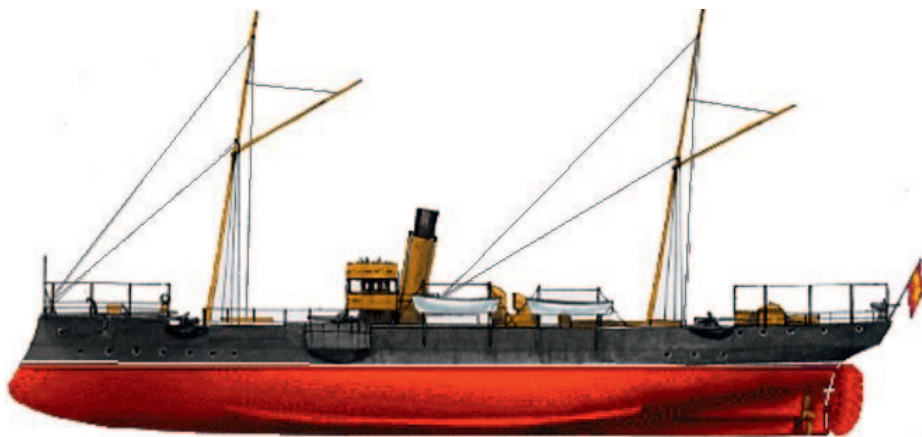
	<i>PATRIOTA</i>	<i>RÁPIDO</i>	<i>MARQUÉS DE LA ENSENADA</i>	<i>MAGALLANES</i>
<i>Clase</i>	<i>Extrasatlántico</i>	<i>Extrasatlántico</i>	<i>Isla de Cuba</i>	<i>General concha</i>
<i>Año botadura</i>	1889	1889	1890	1884
<i>Astillero</i>	Fairfield Ships, Glasgow, Reino Unido	Laird Brothers, Birkenhead, Reino Unido	Arsenal de Cartagena, Murcia, España	Arsenal de La Carraca, Cádiz, España
<i>Desplazamiento</i>	12.000 t	10.500 t	1.064 t	540 t
<i>Eslora</i>	152 m	141,89 m	66,25 m	47,87 m
<i>Manga</i>	17 m	16,82 m	9,14 m	7,87 m
<i>Calado</i>	—	7,49 m	3,81 m	3,4 m
<i>Puntal</i>	9,44 m	10,75 m	—	4,19 m
<i>Máquina</i>	2, triple expansión	2	2, triple expansión	2, alternativas

<i>Calderas</i>	3, cilíndricas		3,2 principales y 1 auxiliar	2, cilíndricas
<i>Potencia</i>	1.658 CV (n)	1.825 CV (n)	2.234 Cv a tiro forzado	600 CV (i)
<i>Hélices</i>	2	2	2	2
<i>Velocidad</i>	20,8 nudos	19 nudos	15 nudos	11,5 nudos
<i>Combustible</i>	Carbón	Carbón	Carbón, 200 t	Carbón
<i>Autonomía</i>	Trasatlántica	Trasatlántica	2.000 millas	1.284 millas
<i>Dotación</i>	523 (21 oficiales, 411 suboficiales y marineros, 91 infantes marina)	523 (21 oficiales, 411 suboficiales y marineros, 91 infantes marina)	155 (14 oficiales, 136 suboficiales y marineros, 19 infantes marina)	111

Existen dos teorías sobre la génesis de los cañoneros-torpederos. Por un lado se considera que era un tipo de unidad nacida para la defensa contra los torpederos, buques cuyos orígenes son casi simultáneos. Entendemos que la segunda teoría es más acertada y es la que estima que estos buques aparecen ante la necesidad de dotar a los cañoneros de un armamento que permitiera su utilización en acciones ofensivas más allá de la vigilancia de la costa y de aguas próximas. El disponer de torpedos permitía que estas unidades pudieran enfrentarse a otras de mayor tamaño.



El crucero auxiliar *Patriota* en Port Said, cuando estaba asignado a la escuadra del contralmirante Cámara. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)



Dibujo visto por la banda de babor de los cañoneros torpederos de la clase Temerario. (Foto: Antonio Casal)

TABLA 2. CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES. CAÑONEROS-TORPEDEROS

	<i>Filipinas</i>	<i>Galicia, Marqués de Molins, M.A. Pinzón, Nueva España, V.Y. Pinzón</i>
<i>Clase</i>	Filipinas	Temerario
<i>Año botadura</i>	1891	1889-1895
<i>Astillero</i>	Vea Murguía, Cádiz, España	Vila y Compañía, La Graña, Ferrol. <i>El Nueva España</i> , en el arsenal de La Carraca, Cádiz, España
<i>Desplazamiento</i>	750 t	630 t
<i>Eslora</i>	71 m	58 m
<i>Manga</i>	8,25 m	7 m
<i>Calado</i>	3,75 m	3,67 m
<i>Puntal</i>	4,20 m	4,22 m
<i>Máquina</i>	2, triple expansión	2, alternativas de triple expansión
<i>Calderas</i>	4 tipo locomotora	4, 2 de proa cilíndricas (velocidad económica) y 2 de popa tipo locomotora (velocidad alta)
<i>Potencia</i>	2.500 CV (i)	2.600 CV (i)
<i>Hélices</i>	2	2
<i>Velocidad</i>	18 nudos	18,6 nudos
<i>Combustible</i>	Carbón 120 t	Carbón 125 t
<i>Dotación</i>	110 (6 oficiales, 104 suboficiales y marineros)	91 (6 oficiales, 85 suboficiales y marineros)

Entre las características principales de este tipo de unidades hay que destacar que contaban con tubos lanzatorpedos, normalmente fijos en el casco, y que su velocidad era de 18 a 20 nudos, la cual se calificaba como elevada para la época. Se los puede considerar como un antecesor de los contratorpederos o destructores.

Ya se ha comentado que en la escuadrilla Marengo había seis unidades de este tipo, una, el *Filipinas*, de diseño específico, y las otras cinco pertenecientes a la clase Temerario.

El *Filipinas* fue la segunda unidad con este nombre en la Armada. Tras su entrega, zarpó para la isla de Cuba, teniendo que entrar en Canarias por averías en sus máquinas. En alguna de sus patrullas, las averías de su aparato motor obligaron a llevarlo a remolque hasta La Habana, donde se encontraba durante la guerra del 98, con problemas en el casco y en las máquinas.

No consta que ninguna de las cinco unidades de la clase Temerario destinadas en las aguas de Cuba tuviera una actuación destacada en la guerra del 98. Fueron el *Galicia*, el *Marqués de Molins*, el *Martín Alonso Pinzón*, el *Nueva España* y el *Vicente Yáñez Pinzón*.

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

TABLA 3. CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES. CAÑONEROS

	<i>DIEGO VELÁZQUEZ</i>	<i>HERNÁN CORTÉS Y VASCO NÚÑEZ DE BALBOA</i>
<i>Clase</i>	Diego Velázquez	Hernán Cortés
<i>Año botadura</i>	1895	Ambos en 1895
<i>Astillero</i>	J & G Thomson Clydebank, Glasgow, Reino Unido	J & G Thomson Clydebank, Glasgow, Reino Unido
<i>Desplazamiento</i>	200 t	300 t
<i>Eslora</i>	41,15 m	47,73 m
<i>Manga</i>	5,79 m	6,58 m
<i>Calado</i>	1,55 m	1,90 m
<i>Puntal</i>	3,02 m	3,35 m
<i>Máquina</i>	1, alternativa	1, alternativa
<i>Calderas</i>	1, cilíndrica	1, cilíndrica
<i>Potencia</i>	228 cv (i)	326 CV (i)
<i>Hélices</i>	1	1
<i>Velocidad</i>	12,25 nudos	13 nudos
<i>Combustible</i>	Carbón, 35 t	Carbón, 67 t

<i>Autonomía</i>	850 millas	2.700 millas
<i>Dotación</i>	37 (3 oficiales, 34 suboficiales y marineros)	53 (3 oficiales y 50 suboficiales y marineros)

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

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

Como se puede ver, en la relación anterior se encuentran los tres cañoneros que forman parte de esta historia.

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

Los tres cañoneros operaron en Cuba vigilando sus aguas y costas e intentando evitar el contrabando, fundamentalmente de armas, a favor de las fuerzas revolucionarias. El *Diego Velázquez* combatió en la bahía de Cienfuegos con el crucero auxiliar USS *Yankee*, obligándole a retirarse a costa de algunas averías. Durante la guerra del 98, el *Hernán Cortés* mantuvo varios combates en la zona de Caibarien, en la parte central de la costa norte de la isla, con buques de la escuadra estadounidense que bloqueaban Cuba. No consta ninguna acción relevante del *Vasco Núñez de Balboa* durante el conflicto.

El mando de la escuadrilla y de los buques

No disponemos de datos sobre quién asumió el mando de la escuadrilla en la navegación entre La Habana y Fort de France. Es posible que en este tramo del viaje le correspondiera al capitán de fragata Joaquín Barriere Pérez, comandante del crucero auxiliar *Patriota*, por ser el más antiguo de los de ese grado.

Para la travesía del océano Atlántico, desde Fort de France (Martinica) a España, se designó como comandante de la escuadrilla al capitán de navío de 1.^a clase José Marengo y Gualter Valiente.

Los datos obtenidos son indicativos de que, para realizar la travesía, se escogieron oficiales con amplia experiencia en navegación. Como ejemplo de lo expuesto se puede citar el caso extremo del cañonero *Diego Velázquez*, de 200 toneladas de desplazamiento y 41,15 metros de eslora, que estaba mandado por un teniente de navío de 1.^a clase, el equivalente en la actualidad a un capitán de corbeta.

A continuación se recogen las graduaciones y los nombres de los comandantes de cada buque. Lamentablemente, no ha sido posible obtener información sobre los comandantes de tres cañoneros-torpederos: *Filipinas*, *Galicia* y *Marqués de Molins*. A la vista del resto de los datos, es lógico pensar que también estuvieran mandadas por tenientes de navío de 1.^a clase.

- jefe de la escuadrilla, capitán de navío de 1.^a clase José Marengo y Gualter Valiente;
- *Patriota*, capitán de fragata Joaquín Barriere Pérez;
- *Rápido*, capitán de fragata Federico Compañó y Roset;
- *Magallanes*, teniente de navío de 1.^a clase Vicente Pérez Andújar;
- *Galicia*, no ha sido posible identificar al comandante;
- *Filipinas*, no ha sido posible identificar al comandante;
- *Marqués de la Ensenada*, capitán de fragata Manuel Triana Ortigueira;
- *Marqués de Molins*. Solo nos consta el apellido de Muralla. En el Estado General de la Armada de los años 1895, 1896, 1898 y 1901 no ha sido posible encontrar más datos del comandante de este buque. Posiblemente exista algún error en la transcripción original del nombre;
- *Martín Alonso Pinzón*, teniente de navío de 1.^a clase Manuel Cubells Serrano;
- *Nueva España*, teniente de navío 1.^a clase Eduardo Capelástegui Guaxardo;
- *Vicente Yáñez Pinzón*, teniente de navío de 1.^a clase Juan Bautista de Aguilar Armesto;
- *Diego Velázquez*, teniente de navío de 1.^a clase Francisco Carreras Rodríguez;
- *Hernán Cortés*, teniente de navío de 1.^a clase Ángel Izquierdo Pozo;
- *Vasco Núñez de Balboa*, teniente de navío de 1.^a clase Emiliano Enríquez Loño.

Vale la pena dedicar unas líneas a revisar la biografía de José Marengo y Gualter Valiente. Fue uno de esos personajes curiosos, mitad marinos y mitad políticos, existentes en la Armada de la segunda mitad del siglo XIX. Nació en Cádiz el 15 de octubre de 1844 y falleció en Madrid en el año 1907.

Ingresó en la Armada el 28 de febrero de 1858. Durante la Revolución del 68, también denominada la Gloriosa, que implicó el fin del reinado de Isabel II, fue ayudante del general Juan Prim Prats. -Sus ascensos principales fueron: a capitán de fragata, el 25 de enero de 1886; a capitán de navío, el 17 de noviembre de 1893; a capitán de navío de 1.^a clase, el 20 de junio de 1899, y a

contralmirante, en 1906. El 3 de abril de 1894 se le nombró comandante del crucero *Reina Cristina*, y el 29 de octubre del mismo año fue designado jefe del estado mayor del apostadero de La Habana.

Fue elegido diputado por el partido republicano-progresista, en la circunscripción de Cádiz, en distintos procesos electorales. Su activismo político le llevó ser procesado en varias ocasiones por conspiración. Fue un masón activo, iniciado en el año 1870 en la masonería en la logia Cuba Española N.º 2, ocupando altas responsabilidades en el Gran Consejo General Ibérico de la Masonería y siendo gran maestro de la Logia del Oriente Hispano Reformado.

De La Habana a Fort France

La primera parte de este largo viaje fue el desplazamiento de las unidades desde La Habana hasta Fort de France, en la isla de Martinica, entonces colonia francesa y actualmente clasificado administrativamente como un Departamento y Región de Ultramar (DOM: Département et région d' outre-mer).

Los acuerdos con Estados Unidos imponían una fecha tope para la salida de aguas de Cuba de aquellas unidades que la Armada quisiera conservar en su poder. Los buques tuvieron que salir en las condiciones en que se encontraban, sin que fuera posible practicarle reparaciones. El 28 de diciembre de 1898 partieron de La Habana.

Desde la costa del estado norteamericano de Florida se encuentran las Antillas Mayores, que separan el océano Atlántico del golfo de México. Son Jamaica, Bahamas, Cuba, La Española (Haití y la República Dominicana) y Puerto Rico. Por su parte, se denomina Antillas Menores al conjunto de islas numerosas, y de pequeño tamaño, situadas al suroeste de Puerto Rico y que llegan hasta la costa continental de América del Sur.

La repatriación comenzó en La Habana, en el noroeste de la isla de Cuba, en la costa del canal de Florida. Los buques recorrieron las Antillas Mayores y casi la mitad de las Menores hasta Fort de France, en la costa del golfo de México.

La distancia entre La Habana y Fort de France, siguiendo la línea ortodrómica, es de unas 1.350 millas náuticas. Considerando que la navegación debía realizarse entre el conjunto de islas del Caribe, hay que estimar que se elevó hasta unas 1.700 millas.

Coincidieron durante buena parte de las singladuras malas condiciones de viento y mar, lo que, unido al mal estado de las unidades, provocó numerosos problemas. Algunos buques, entre ellos el *Galicia* y el *Hernán Cortés*, entraron de arribada forzosa en el puerto de Kingston, en Jamaica, entonces colonia inglesa, debido al mal tiempo y a averías en sus máquinas.

El cañonero-torpedero *Filipinas* realizó la travesía remolcado por el *Patriota*. Esta operación, con situación de mal tiempo, acabó de quebrar el tercio de popa de aquel. Durante el conflicto con Estados Unidos, este buque se encontraba en un estado que se puede clasificar de penoso, con la máquina



Mapa de las Antillas en el que se puede ver la posición de La Habana, Kingston (Jamaica) y la isla de Martinica. (Archivo MdR Almirante de Castilla)

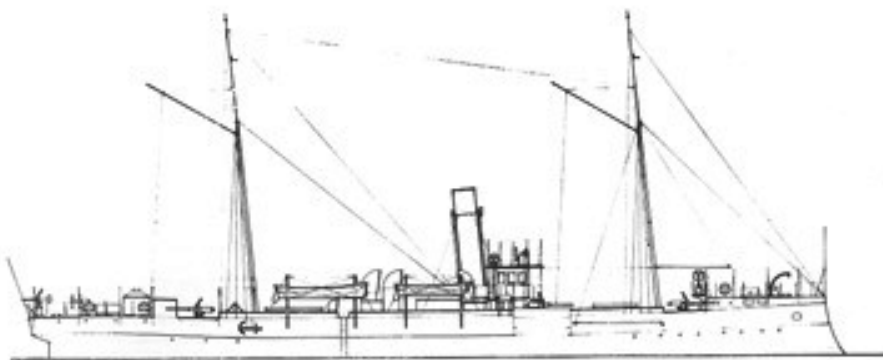
inutilizada y el casco en mal estado, sin capacidad de navegación ni mucho menos de combate.

El 22 de enero, con la entrada en Fort de France del último buque, el cañonero *Hernán Cortés*, quedó reunida la escuadrilla.

La presencia de los buques españoles en Fort de France hizo que la Marina francesa concentrara una escuadrilla en aquel puerto. No disponemos de datos sobre su composición, pero sí sobre que el buque insignia era el *Dubourdieu*. Este era un crucero no protegido con un desplazamiento de 3.700 toneladas, una eslora de 77 metros y una manga de 14. Fue construido en el arsenal de Cherburgo, siendo botado en 1884 y dado de baja en 1899, poco después de zarpar de Martinica la escuadrilla Marengo. Su armamento principal comprendía dos cañones de 165 mm, diez de 140 mm y dos tubos lanzatorpedos de 355,6 mm. La propulsión estaba compuesta por 12 calderas de tipo cilíndrico que movían una máquina y una hélice, con lo que podía alcanzar una velocidad de casi 14 nudos. En sus carboneras se podían estibar 600 toneladas de combustible.

La preparación de la travesía

El 22 de enero de 1899, todos los buques quedaron concentrados en Fort de France. A partir de esa fecha, y hasta el 6 de marzo 1899, las dotaciones, utilizando los medios de la industria naval local, realizaron las reparaciones



Perfil del cañonero- torpedero *Martín Alonso Pinzón*. (Foto: Aguilera y Elías)

precisas, sobre todo en las máquinas, para que las unidades estuvieran en condiciones de poder llevar a cabo la travesía del Atlántico, convenientemente convoyadas por los dos cruceros auxiliares.

Otro aspecto importante fue el reabastecimiento de combustible. Esta era una labor pesada y sucia que en que se implicaba a toda la dotación y muy posiblemente a trabajadores locales. Se realizaba mediante costales y capachos con los que se transportaba el carbón y se vertía en las carboneras. Al trabajo ya en sí muy penoso había que añadir que añadir las condiciones de temperatura de la isla de Martinica.

Dado que la capacidad de las carboneras no dotaba a los buques de autonomía suficiente para la travesía del Atlántico, se tomó la decisión de, además de rellenar los depósitos, embarcar combustible en sacos adecuadamente estibados sobre la cubierta y en las cámaras de calderas de alta velocidad que no iban a ser utilizadas en los cañoneros-torpederos. La estiba de los sacos se realizó de tal manera que no comprometiera la estabilidad de las unidades.

En el *Marqués de la Ensenada*, el carbón añadido alcanzó las 50 toneladas. El *Magallanes* y los cañoneros-torpederos embarcaron cuarenta, y los cañoneros, una cantidad bastante menor. Pese a estas medidas, se consideraba que la cantidad de combustible era insuficiente para la travesía y se tomó la decisión de estibar más combustible en sacos, unas 400 toneladas, en las bodegas del *Patriota* y el *Rápido*.

En Fort de France se realizó la venta a Venezuela del cañonero *Diego Velázquez*, y posteriormente la del cañonero-torpedero *Galicia*. También se vendió, según algunas fuentes por lo que nos quisieron dar por él, el de igual clase *Filipinas*, que fue directamente al desguace.

En paralelo con todo lo anterior, se estudiaron dos rutas para cruzar el Atlántico. El Ministerio de Marina había dejado la responsabilidad de la elección en manos del jefe de la escuadrilla.

La primera ruta discurría buscando los límites continentales más próximos entre América y África. Implicaba navegar desde Fort de France hasta Cayenne, en la Guayana Francesa, y seguir bajando hasta el estado de Pará (Brasil), en la desembocadura del Amazonas, donde los buques debían repostar para cruzar el Atlántico hacia África y, costeando este continente, alcanzar España. Los inconvenientes de esta ruta eran la enorme distancia a recorrer y el encontrar puntos donde se pudieran realizar con seguridad las tareas de reabastecer de combustible a las unidades.

El capitán de fragata *Barriere*, comandante del crucero auxiliar *Patriota*, propuso al jefe de la escuadrilla una segunda ruta. Su planteamiento era salir al océano Atlántico por alguno de los canales entre las islas del Caribe, para luego navegar en rumbos en dirección al norte, en el límite de los vientos alisios más flojos, arrumbando hacia el este por los 21° de latitud hasta llegar a las islas Canarias. El plan de navegación consideraba la posibilidad de arribar, si las circunstancias lo exigían, a las islas de Cabo Verde, colonia portuguesa situada al oeste de África y al suroeste de las Canarias.

Para evitar los problemas debidos a la escasa autonomía de los buques y al mal estado de las calderas y máquinas, el plan consideraba que parte de las unidades debían hacer la travesía a remolque de los dos cruceros auxiliares.

Ciertamente existía una tercera ruta, subiendo hacia el norte, costeando Estados Unidos para cruzar hacia Groenlandia y, desde allí, al Reino Unido. No se consideró porque exigía navegar por aguas estadounidenses, el reciente enemigo en la guerra del 98, y por la gran distancia a franquear.

Por último, hay que apuntar que en los dos trasatlánticos se dio pasaje a varios jefes y oficiales que habían estado destinados en el apostadero de Cuba, algunos de ellos acompañados de su familia. Igualmente realizaron la travesía varios oficiales del Ejército. También embarcaron la compañía de guardia de arsenales destinada en el de La Habana, y la compañía de depósito de Infantería de Marina ubicada en la citada instalación naval.

La travesía del Atlántico¹

Para comenzar la travesía del Atlántico, la disposición inicial de la escuadrilla era:

- *Patriota* remolcando al *Marqués de Molins*, y detrás de este, el *Vasco Núñez de Balboa*;
- *Rápido* remolcando al *Magallanes* y por popa de este, el *Hernán Cortés*;
- Navegando en formación, pero por sus propios medios, iban el Marqués

(1) Queremos agradecer la ayuda en la elaboración de los contenidos de este apartado del capitán de navío Juan Fontán Suanzes, director de la Biblioteca Central de Marina.

de la Ensenada, el *Vicente Yáñez Pinzón*, el *Nueva España* y el *Martín Alonso Pinzón*.

A partir de la décima singladura, la escuadrilla quedó de la siguiente forma:

- *Patriota* remolcando al *Nueva España*, y detrás de este el *Vasco Núñez de Balboa*;
- *Rápido* remolcando al *Martín Alonso Pinzón*, y por popa de este, el *Hernán Cortés*;
- Navegando en formación, pero por sus propios medios, iban el *Marqués de la Ensenada*, el *Vicente Yáñez Pinzón*, el *Magallanes* y el *Marqués de Molins*.

Desde la décima octava singladura, el cañonero-torpedero *Martín Yáñez Pinzón* largó su remolque y navegó con su propia máquina hasta Cádiz. Poco antes de la entrada en la bahía gaditana se largaron los remolques de los tres buques que todavía iban remolcados, para que entraran en el puerto por sus propios medios. En todo momento, el buque insignia, donde arbolaba su gallardete el capitán de navío de 1.^a clase *José Marenco*, fue el crucero auxiliar *Patriota*.

Hay que resaltar que el *Marqués de la Ensenada* y el *Vicente Alonso Pinzón* realizaron toda la travesía utilizando sus propias máquinas. Ambas unidades disponían de varias calderas, algunas de ellas utilizadas en el viaje como carboneras, y de dos máquinas. Considerando que efectuaron el viaje sin incidentes dignos de mención, y teniendo en cuenta su pequeño desplazamiento, hay que reconocer el máximo mérito a los dos buques, a sus comandantes y a las dotaciones.

En la siguiente relación se describe el viaje de la escuadrilla Marenco. Hay que hacer notar que la primera cifra es el número de singladura, a continuación se indica entre paréntesis la fecha de calendario, y por último las observaciones sobre la navegación.

- 1 (7 de marzo de 1899). La escuadrilla zarpa de Fort de France (Martinica) y comienza la navegación por el Caribe.
- 2 (8 de marzo de 1899). Prosigue la navegación por el Caribe.
- 3 (9 de marzo de 1899). Al comienzo de esta singladura, la escuadrilla sale al Atlántico pasando por el canal entre las islas de Antigua y Barbuda, por el norte, y Guadalupe, por el sur. Se toma rumbo esnoroeste.
- 4 a 9 (10 a 15 de marzo de 1899). En navegación con rumbo esnoroeste.
- 10 y 11 (16 y 17 de marzo de 1899). En navegación con rumbo esnoroeste. Se aprovecha la bonanza del tiempo para repostar combustible al *Marqués de la Ensenada* y al *Vicente Yáñez Pinzón*. Para que naveguen con sus máquinas, se largan los remolques del *Marqués de Molins* y el



Cañonero *Vasco Núñez de Balboa*. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Magallanes y se da remolque al *Nueva España* y al *Martín Alonso Pinzón*, siguiendo en sus posiciones de ataje el *Vasco Núñez de Balboa* y el *Hernán Cortés*. El día 16 de marzo, tras el reabastecimiento, se vuelve a rumbo N 75° E.

- 12 a 15 (18 a 21 de marzo de 1899). Navegando en rumbo N 75° E.
- 16 (22 de marzo de 1899). La escuadrilla encuentra mar tendida de nornoroeste. Cambió el rumbo, navegando unas 120 millas hacia el sur.
- 17 (23 de marzo de 1899). En navegación hacia el sur.
- 18 (24 de marzo de 1899). Se reabastece de carbón a las unidades que navegan con sus máquinas. Se prosigue la navegación con rumbo N 72° E, en demanda de las islas Canarias.
- 19 y 20 (25 y 26 de marzo de 1899). En navegación con rumbo N 72° E, en demanda de las islas Canarias.
- 21 (27 de marzo de 1899). Recalada al sur de la isla de El Hierro. A su abrigo, el *Patriota* y el *Rápido* suministran combustible a cinco de los buques. Se destaca al *Magallanes* para obtener noticias del tiempo.
- 22 (28 de marzo de 1899). En navegación hacia Santa Cruz de Tenerife.
- 23 (29 de marzo de 1899). Al largo de Santa Cruz de Tenerife y en navegación hacia Cádiz.
- 24 y 25 (30 y 31 de marzo de 1899). En navegación hacia Cádiz.
- 26 (1 de abril de 1899). Se sueltan los remolques para que las unidades entren en puerto por sus propios medios. La escuadrilla Marenco arriba al puerto de Cádiz.

Además de la carga de combustible que se realizó en Fort de France, a lo largo de la travesía se hicieron tres reabastecimientos de carbón. Los dos primeros se efectuaron en mitad del océano Atlántico, uno en la décima singladura, y el otro, en la décima octava jornada de navegación. El tercero se llevó a cabo en la singladura vigésima primera, al abrigo de la isla de El Hierro. Todos los reabastecimientos se efectuaron transportando los sacos de carbón con las embarcaciones auxiliares de los buques.

En conjunto fue una travesía de unas 3.900 millas náuticas, de ellas unas 3.000 cruzando el Atlántico y unas 900 desde El Hierro hasta Cádiz. Si añadimos las 1.700 millas ente La Habana y Fort de France, el recorrido total fue de unas 5.600 millas.

Comentarios y conclusiones

La travesía de las ocho unidades y de los dos cruceros auxiliares que las convoyaron permitió a la Armada reunir en puertos peninsulares un total de 11 unidades de características muy diversas y cuyo estado de mantenimiento era heterogéneo.

El resumen de la travesía es el siguiente:

- Los cruceros auxiliares *Patriota* y *Rápido* efectuaron el viaje remolcando cada uno a dos unidades.
- Utilizaron sus propias máquinas el crucero *Marqués de la Ensenada* y el cañonero- torpedero *Vicente Yáñez Pinzón*, reabasteciéndose de carbón del *Patriota* y el *Rápido*.
- Hicieron la primera mitad de la travesía a remolque, y la segunda, mediante sus máquinas el crucero *Magallanes* y el cañonero-torpedero *Marqués de Molins*.
- Realizaron la segunda mitad de la travesía remolcados y la primera mediante sus máquinas los cañoneros-torpederos *Nueva España* y *Martín Alonso Pinzón*, (este parcialmente)
- Fueron remolcados durante toda la travesía, hasta poco antes de entrar en Cádiz, los pequeños cañoneros *Hernán Cortés* y *Vasco Núñez de Balboa*.
- Quedaron en Fort de France el cañonero *Diego Velázquez*² y dos cañoneros-torpederos, el *Galicia*, por su venta a Venezuela, y el *Filipinas*³, vendido para desguace.

(2) Baja en la Armada por real orden de 17 de julio de 1899. Colección Legislativa de la Armada de 1899.

(3) Baja en la Armada por real orden de 1 de julio de 1899. Colección Legislativa de la Armada de 1899.

Hay que considerar un hecho muy positivo que la escuadrilla no encontrara mal tiempo en el Atlántico. De haberse producido esta situación, se habría impedido, o cuando menos dificultado, el reabastecimiento de combustible, se habrían originado daños en unos buques que estaban muy baqueteados y, posiblemente, se hubieran producido pérdidas.

Se puede concluir que la operación de repatriación de las unidades fue un éxito de navegación. Todos los buques llegaron a España. Simultáneamente, también hay que afirmar de forma categórica que el esfuerzo dio muy pocos frutos.

En conjunto, esta fue una operación para intentar mantener a salvo el pabellón. Se trataba de que la Armada estadounidense no se hiciera con los buques. Para evitarlo se emprendió una travesía dificultosa, tanto por la distancia a salvar como por el deplorable estado de las unidades. De esto último da idea el hecho de que, tras llegar a España, algunas causaron baja en la Armada y otras fueron utilizadas como pontones.

Al acabar la repatriación, los trasatlánticos habilitados como cruceros auxiliares dejaron de tener interés para la Armada y se vendieron, como ya se ha comentado, a compañías de transporte naval extranjeras:

- *Patriota*. Fue vendido en 1899 a la naviera francesa Compagnie générale transatlantique, que lo rebautizó como *L'Aquitaine*.
- *Rápido*. En 1899 se vendió a la naviera alemana Hapag, la misma a la que había sido adquirido en 1898.

Los dos cruceros tuvieron una vida operativa nula una vez que terminó la repatriación:

- *Magallanes*. Causó baja al poco tiempo de llegar a España. Desde 1903 hasta 1912, año en que fue vendido para desguace, fue utilizado como pontón en Fernando Poo.
- *Marqués de la Ensenada*. Antes de la guerra del 98 había convoyado hasta Cuba los cañoneros construidos en el Reino Unido. Causó baja en la Armada en 1901, aunque siguió siendo utilizado como pontón en Cartagena. En 1913 fue vendido para desguace.

Cañoneros-torpederos

- *Filipinas*. Por su mal estado fue vendido para desguace en Fort de France (Martinica) en 1899.
- *Galicia*. Este cañonero fue la segunda de las unidades vendidas a la marina militar de Venezuela. La operación se realizó en 1899 en Fort de France.
- *Marqués de Molins*. El 18 de mayo de 1900 se le consideró inútil para el servicio, siendo dado de baja el 17 de julio del mismo año. El 9 de

- enero de 1901 fue dado de alta para realizar tareas de vigilancia de costa peninsular. Causó baja en la Armada en 1921.
- *Nueva España*. Utilizado en la vigilancia de las aguas de Canarias, Costa de Oro y Guinea. Dado de baja en 1914, fue vendido a una naviera española. En 1917 fue vendido a una naviera extranjera, que lo convirtió en remolcador. Desguazado en 1928.
 - *Martín Alonso Pinzón*. El 18 de mayo de 1900 se le consideró inútil para el servicio, siendo posteriormente dado de baja. El 9 de enero de 1901 causó alta nuevamente para llevar a cabo tareas de vigilancia de la costa española y del protectorado de Marruecos.
 - *Vicente Yáñez Pinzón*. El 18 de mayo de 1900 se le consideró inútil para el servicio, siendo posteriormente dado de baja. El 9 de enero de 1901 causó alta nuevamente para realizar tareas de vigilancia de la costa española. Su baja definitiva fue en 1908, siendodesguazado en 1916.

Respecto a los tres cañoneros que salieron de La Habana:

- *Diego Velázquez*. Esta fue la primera de las unidades vendidas a la marina militar de Venezuela. La operación se realizó en 1899 en Fort de France.
- *Hernán Cortés*. Estuvo dedicado a la vigilancia de costa peninsular. Fue baja definitiva en el año 1925.
- *Vasco Núñez de Balboa*. Activo en la vigilancia de costa peninsular. Causó baja en la Lista Oficial de Buques en 1926 y fue desguazado en 1927.

Por completar la lista, es interesante revisar el historial posterior de los dos buques que nos consta que se repatriaron desde San Juan de Puerto Rico.

Tras su llegada a España, el crucero de 3.^a clase *General Concha* fue reclasificado como cañonero. En 1899 estuvo destinado en Fernando Poo. Se modificó su armamento en 1904, ocupándose de tareas de vigilancia costera en aguas españolas y del protectorado de Marruecos. El 10 de junio de 1913, y debido a la niebla, embarrancó en la ensenada de Busicú, cerca del peñón de Alhucemas. Allí fue atacado por los rifeños. Tras fuertes combates, y con importantes pérdidas en la dotación, sus restos fueron destruidos por el fuego de artillería de otros buques de la Armada.

Por su parte, el cañonero *Ponce de León* estuvo destinado en Puerto Rico entre 1896 y 1898. Tras su repatriación realizó tareas de guardacostas con base en Huelva. El 15 de octubre de 1915, navegando hacia Cádiz, chocó con un pesquero frente a Chipiona, delante de la desembocadura del Guadalquivir, lo que le originó una vía de agua que provocó su hundimiento.

Bibliografía

Libros

- AGUILERA GRACÍA, Alfredo, y ELÍAS, Vicente: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*, Editorial San Martín, Madrid, 1972.
- ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier, y MEDINA ARNAIZ, M.^a Luisa: *Historias de la Armada en Filipinas*, Fondo Editorial Ingenieros Navales, Madrid, Publicación prevista en 2019.
- BUDIÑO CARLÉS, José Manuel; FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, y MOSQUERA GÓMEZ, José M.^a: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, Instituto de Historia y Cultura Naval y Fundación Alvargonzález, Gijón, 2014.
- CARO GUTIÉRREZ, Santiago: *Escoceses en la Armada. Los cañoneros de Glasgow*, edición del autor, Utrera (Sevilla), 2018.
- GARDIER, Robert (ed.): *Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905*, Conway Maritime Press, Londres, 1979.
- LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING: *Lloyd's Register of Shipping*, Londres, 1898.
- MINISTERIO DE MARINA: COLECCIÓN LEGISLATIVA DE LA ARMADA, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1899.
- : Estado General de la Armada, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1895, 1896, 1898 y 1901.
- RUESGA HERREROS, Valentín: *Buques de guerra españoles. El siglo XIX. Desde el Vapor*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2017.

Artículos

- «Escuadrilla al Mando del Capitán de Navío Sr. Marengo», *Revista General de Marina*, t. XLIV, Depósito Hidrográfico, Ministerio de Marina, Madrid, 1899.
- ÁLVAREZ LAITAA, Francisco Javier: «Contrato para la construcción de los cañoneros de la clase Almendares», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 144, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2019.
- S.J. de: «Repatriación de la Escuadra de las Antillas», *Revista General de Marina*, t. XLIV, Depósito Hidrográfico, Ministerio de Marina, Madrid, 1899.