

PROCEDENCIA E HISTORIAL DE LA LANCHA CAÑONERA *GUARDIÁN (EX-AZTEC Y FUTURA AGRAMONTE)*

Nicolay W. MITIUKOV
Academia de Ciencias Militares de Rusia
Izhevsk, Rusia
Recibido: 28/01/2025 Aceptado: 08/09/2025

Resumen

El barco *Azteca/Guardián/Agramonte* desempeñó un papel fundamental en la historia de Cuba y se menciona con frecuencia en publicaciones dedicadas a la guerra hispano-norteamericana. Sin embargo, estas referencias suelen limitarse a la existencia misma del buque. Basándose en datos de periódicos estadounidenses, españoles y cubanos, esta obra reconstruye la biografía del yate *Azteca*, que se convirtió en el cañonero *Guardián* de la flota española y en el *Agramonte* de la flota cubana. Dado que el barco fue reconstruido radicalmente al menos tres veces (en el momento de su

construcción, en 1893 y en 1895), sus características cambiaron significativamente, por lo que existe confusión en la literatura sobre este tema.

Palabras clave: Armada española, yate, guerra hispano-norteamericana, cañonero.

Abstract

The boat *Aztec/Guardián/Agramonte* played a rather significant role in the history of Cuba and is often mentioned on the pages of publications dedicated to the Spanish-American War. But these references usually say nothing more than the fact of the vessel's existence. Based on data from American, Spanish and Cuban newspapers, this work reconstructs the biography of the yacht *Aztec*, which became the gunboat *Guardián* in the Spanish fleet, and *Agramonte* in the Cuban fleet. Since the vessel was radically rebuilt at least three times (at the time of construction, in 1893 and in 1895), it significantly changed its characteristics, which is why there is confusion in the literature on this issue.

Keywords: Spanish navy, yacht, Spanish-American War, gunboat.

La lancha cañonera *Guardián*: orígenes e historial

AUNQUE la lancha cañonera *Guardián* es citada con relativa frecuencia en las fuentes secundarias relativas a la «guerra del 98», la inmensa mayoría de estas referencias se limitan a su mención como integrante de las fuerzas sutiles de la isla de Cuba. Además, y tal y como reconoce amargamente el historiador naval Santiago Caro Gutiérrez, dichas informaciones suelen ser contradictorias. Por ello, el fin que ha motivado este artículo no es otro que el de intentar *reconstruir* el origen y el historial de este buque.

Empezaremos, pues, exponiendo los datos básicos de dicha lancha cañonera. Para ello nos hemos servido del anuario norteamericano *The American Yacht List* (AYL), que en la página 22 de su edición de 1890 señala que fue encargado ese mismo año por un potentado hombre de negocios de Nueva York, llamado D.A. Loring, al astillero Charles L. Seabury & Co., que lo dotó de una máquina de triple expansión y caldera acuotubular, señalándose una estática de 22,26 metros de eslora, 3,54 de manga y 1,10 de calado, y que llevaba aparejo de goleta.

No obstante, al suponer que al año siguiente (AYL 1891) la citada publicación ampliaría o matizaría en algo la información aportada al encontrarse el yate aún en construcción, nos decidimos a consultar su siguiente edición, en cuya página 287, y para nuestra sorpresa, descubrimos que sus dimensiones habían aumentado ligeramente, ya que su eslora se había alargado más de cuatro metros, hasta los 26,84, y la manga tenía 4,27. Se incluían otros datos nuevos e interesantes, como su desplazamiento bruto y neto (28,49 y 18,53 toneladas, respectivamente) y los relativos a los diámetros de los cilindros de su referida máquina de triple expansión, que eran de 178 mm, 280 mm y 432 mm, con una carrera del pistón 10'' (254 mm). Respecto a las dimensiones de la caldera acuotubular, eran de 2,13 × 1,52 × 1,52 metros.

Continuando con nuestras pesquisas, consultamos las ediciones posteriores de la publicación; y así, en la del año 1892 se indicaba que tenía 23,48 metros de eslora, 4,33 de manga y 1,56 de puntal. Los datos de su planta motriz no variaban, siendo asignado el código internacional de edificación KHJS. Por último, se indicaba que estaba registrado en Nueva York.

En lo relativo a la venta del barco a la Armada, solo hemos encontrado referencias en el *Merchant Vessels* de 1894-1896¹. Según este anuario, en 1894 el yate de vapor *Aztec* tenía matrícula núm. 106762, identificador de señal KHJS, tonelaje bruto de 28,49 toneladas, tonelaje neto de 18,53, 20,19 metros de eslora, 4,42 de manga y 1,59 de calado. No se indicaba sin embargo ningún dato de su máquina ni del año y lugar de construcción. En la edición del año 1896 desaparece de las listas, lo que prueba que fue vendido a España.

Comparando estos datos, podemos concluir que *Merchant Vessels* indica su eslora en la línea de flotación. La diferencia en cuanto a la longitud de su manga probablemente se pueda explicar por los diferentes métodos de su cálculo; por ejemplo, con o sin entablado, o con o sin borda.

Como se puede ver, en 1890 el casco del yate fue objeto de una importante reconstrucción. La eslora aumentó en 14,5 pies, y la anchura pasó de 11,5 a 14 pies. Obviamente, todos estos cambios se realizaron antes de que el buque fuera botado, ya que no hemos encontrado información alguna de que se le realizara ninguna reforma seria durante 1890, después de que Daniel Loring la aceptara.

(1) *Annual List of Marchant Vessels*: eds. 25.^a, 26.^a y 27.^a, de 1893, 1894 y 1895, respectivamente.

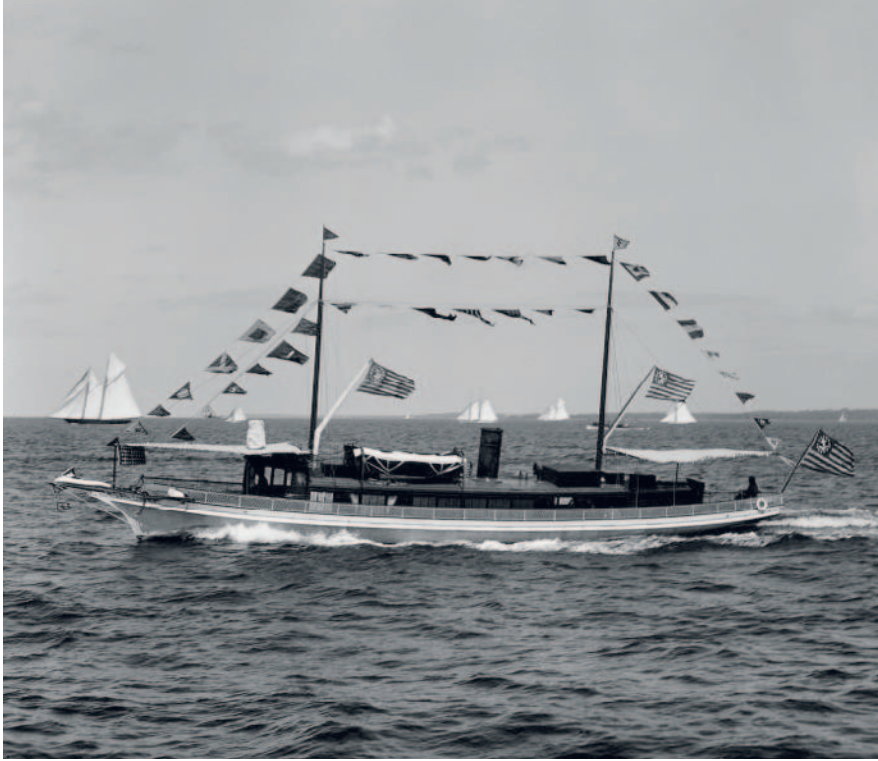


Fig. 1. Fotografía de Charles Edwin Bolles tomada el 12 de octubre de 1892. Se puede apreciar que el yate va navegando a toda máquina. (Colección del autor)

La segunda reconstrucción del buque tuvo lugar en 1893, pero aparentemente *The American Yacht List* no tuvo tiempo de registrarla; de hecho, en 1893 repitió los datos del año anterior. Al mismo tiempo, los datos de *Merchant Vessels* indican que la longitud en la línea de flotación del buque no cambió.

Por último, en 1895 se llevó a cabo una importante reconstrucción del casco antes de que el buque fuera vendido a Cuba; pero, debido a que en 1895 los trabajos aún no habían finalizado y a que al año siguiente pasó a la Armada española, el *Merchant Vessels* tampoco informa de ello.

La figura 1 muestra una fotografía del *Aztec* tomada el 12 de octubre de 1892 (es decir, antes de la reconstrucción de 1893). La 2 reproduce un cuadro de Antonio Jacobsen, probablemente pintado para una publicación



Fig. 2. *El yate Aztec*. Óleo sobre lienzo de Antonio Jacobsen

publicitaria del astillero Charles L. Seabury & Co después de la reconstrucción. Suponiendo que el artista plasmara de manera correcta las proporciones del buque, está claro que se le alargó la popa y se le instaló un bauprés. Esto nos permite deducir que la eslora de su línea de flotación varió y que se produjo un significativo aumento de la eslora máxima del buque.

La figura 3 muestra una fotografía del *Guardián* del libro de Santiago Caro (2016, p. 376). Probablemente se trata de la única de las ilustraciones de la obra de un buque con pabellón español. En ella se aprecia con claridad que ha perdido su larga popa y que se le ha eliminado la roda con bauprés. Lo más seguro es que la proa también se haya acortado considerablemente, ya que la timonera se ha acercado a la chimenea. Se puede suponer que la manga del buque se ha mantenido igual y que la eslora ha quedado ligeramente inferior a los veinte metros indicados antes. En este sentido, conviene recordar que Milagros Gálvez Aguilera (2007, p. 333) dice que, en la Marina cubana, el *Guardián* (el antiguo yate *Azteca*) fue botado en Nueva York en 1895 (da ese año como fecha de la última gran reparación). El barco tenía un casco de acero y un desplazamiento de 65 toneladas, una eslora de treinta metros y una manga de 5,19. Si excluimos la versión de que los españoles adquirieron un barco completamente nuevo, construido en 1895, y supone-



Fig. 3. El cañonero *Guardián*. (Colección Alfredo Aguilera. Museo Naval de Madrid)

mos que este *Guardián* era efectivamente el antiguo *Azteca*, lo más probable es que el autor no tuviera datos sobre las dimensiones reales del barco, sino que tomó prestada, acriticamente, información de los libros de referencia estadounidenses.

El yate *Aztec*

Las primeras menciones del yate *Aztec* datan de principios de 1890. En particular, se informó de que fue construido por Ch. L. Seabury & Co (Nyack, Nueva York) en 1890. Su eslora era de 73 pies (22,26 m); su manga, de 11 (3,35 m), y su calado, de cuatro pies y seis pulgadas (1,37 m). El yate estaba equipado con un motor de triple expansión y una caldera fabricada por Ch. L. Seabury & Co². En 1890, Charles L. Seabury & Co era una empresa lo suficientemente grande para el negocio de la construcción de yates, empleando a cuarenta personas. La empresa fabricaba no solo

(2) *Rockland County Journal* (RCT), 16 de mayo de 1891, p. 1.

cascos, sino también máquinas de vapor y calderas (RCJ, 28/6/1890, p. 4). El sistema eléctrico del barco lo suministraba la Eureka Electric Company. El yate contaba con un total de cien lámparas Loomi, así como con un potente reflector Huntington³. En conjunto, para iluminar el barco se utilizaron lámparas con una luminosidad total de tres mil candelas (RCJ, 16/5/1891, p. 1). Está claro que los periódicos y revistas indican las antiguas dimensiones del barco antes de la reconstrucción en 1890. Quizá las razones sean la falta de cuidado de los periodistas.

El 28 de junio de 1890, un redactor escribió:

«El magnífico yate de vapor *Aztec*, un monumento a la artesanía de la empresa y un honor para Nyack, pronto será botado. El barco, que costó 16.000 dólares, fue construido para el corredor neoyorquino D.A. Loring. La eslora del casco era de 75 pies (22,87 m), la manga de 11 pies 6 pulgadas (3,51 m) y el calado de 5 pies 6 pulgadas (1,68 m). El yate fue diseñado por Ch.L. Seabury & Co. El yate tenía un aparejo de goleta. Estaba equipado con una caldera acuotubular Ch.L. Seabury & Co y un motor de vapor de triple expansión que desarrollaba 160 CV. El barco aceleraba fácilmente hasta los 15 nudos. Un total de 40 lámparas incandescentes y un potente reflector controlado desde la timonera estaban a bordo. Los salones estaban equipados con sofás cama plegables y dispuestos para formar cuatro camarotes separados. Las cabañas fueron terminadas en caoba» (RCJ, 28/6/1890, p. 4).

El barco fue botado el martes 1 de julio de 1890, aproximadamente a las diez de la mañana, desde el muelle de la Ch. L. Seabury & Co en Main Street. Descrito por otro periodista⁴ como «un barco hermoso, bien construido y de proporciones armoniosas. Sin duda, hace honor a sus constructores», el acto de su botadura fue contemplado por numeroso público, cuya presencia hizo que la ceremonia fuera muy lucida. Ya antes de que se lanzara al agua se habían alabado sus elegantes líneas, pero cuando el buque quedó a flote todos coincidieron en que el atractivo del *Aztec* era incuestionable. Aunque se programó la botadura a las ocho en punto, coincidiendo con la pleamar, se retrasó algunos minutos para que se completaran los últimos detalles. El *Rockland County Journal* publicó esta crónica del acontecimiento:

«Exactamente diez minutos antes de las nueve en punto se escuchó el último sonido de los martillos y el grito de “¡Allí viene!” se escuchó a lo largo de la orilla y los muelles. Las miradas de todos los presentes se dirigieron inmediatamente hacia el barco en movimiento mientras se deslizaba por el embarcadero

(3) *The Electrical World*, 9 de agosto de 1890, p. 94.

(4) *City and Country*, 5 de julio de 1890, p. 3.

hacia el agua. El movimiento era tan suave que no se oía ningún sonido. Cuando el casco entró en el agua, pareció hacer una elegante proa y luego flotó suave y elegantemente por el ancho camino por el que los barcos han hecho su camino desde tiempos inmemoriales. Muchos gritos de alegría sonaron cuando se completó el descenso. Luego, los espectadores, al menos algunos de ellos, se dirigieron hacia la colina, muy satisfechos con lo que habían visto» (RCJ, 5/7/1890, p. 1).

Y el 23 de agosto de 1890, el mismo diario incluía este suelto: «El hermoso yate *Aztec*, botado hace unas semanas, ahora está completamente listo y partió hacia West Point el sábado» (RCJ, 23/8/1890, p. 4).

Se puede suponer que, a finales de 1890, tras los resultados de la exploración, el yate fue devuelto al astillero para su reforma. Pero si el alargamiento del casco ya se practicaba en ese momento, entonces el aumento de la anchura difícilmente podría implementarse sin una reconstrucción radical de toda la pieza. En este caso, era más fácil hacer un casco nuevo. Entonces, hay una suposición razonable sobre lo que sucedió con el antiguo. Pero, para el periodo 1890-1893, ninguno de los objetos construidos por Ch. L. Seabury & Co puede identificarse con el casco antiguo del *Aztec*. En este sentido, nos parece que la reconstrucción que nos ocupa se llevó a cabo en alguna de las primeras etapas de la construcción del buque, antes de la botadura el 1 de julio de 1890.

El destino posterior del yate se mencionó a menudo en las columnas de chismes. Así, el 16 de mayo de 1891, el *Rockland County Journal* informó de que el sábado por la tarde (9 de mayo), el yate *Aztec*, propiedad del neoyorkino D.A. Loring, bajo el mando del capitán D.C. Packard regresó a Nyack, Nueva York. El barco había estado en un largo crucero por los cotos de pesca y caza de las Carolinas y Florida. El propietario del yate y sus invitados fueron convidados por Jacob Rauers a sus cotos de caza en la isla de S.^t Catherine, donde tuvieron una buena cacería de ciervos y, unos días después, de caimanes. En total, el yate viajó unas 2.500 millas, durante las cuales el propietario y los invitados capturaron tanta caza que llenaron todo la embarcación con ella. Durante el viaje, el barco demostró una buena navegabilidad y unas excelentes cualidades marineras, cubriendo la distancia de Norfolk a Nueva York en veinticuatro horas (RCJ, 16/5/1891, p. 1). En 1891 no hubo más noticias sobre el barco, pero esto no significa que estuviera inutilizado; al parecer, el yate fue usado intensivamente.

El año siguiente, 1892, fue más agitado para el yate, como se reflejó en las columnas de sociedad. En la mañana del 16 de enero de 1892, en el camino de Nueva York a Florida, el *Aztec* hizo escala en el puerto de

Southport a fin de cargar agua para la caldera y suministros. La noche anterior había sido sorprendido por un fuerte viento, que provocó un cabeceo grave al que sobrevivió sin grandes daños. El *Aztec* partió de Nueva York el 10 de diciembre, y durante todo este tiempo el grupo a bordo se dedicó a la caza y la pesca en la costa. En uno de los puertos del sur, probablemente en Savannah, se les unió el propietario del yate, D.A. Loring⁵. El 3 de febrero de 1892, el *Aztec* hizo escala en Brunswick, donde Loring, su invitado H.B. Peabody y sus familias planeaban visitar Oglethorpe⁶. El 16 de mayo de 1892, *The Brooklyn Daily Eagle* informó de que el yate partía en un largo crucero por aguas del sur⁷. El *Aztec* regresó a Nyack el 28 de septiembre de 1892, con el propietario y su familia a bordo, después de un viaje de verano por el río San Lorenzo. El barco se dirigió entonces al sur, donde el propietario planeaba pasar el invierno (RCJ, 10/1/1892, p. 8).

Al parecer, este viaje al sur no se llevó a cabo y el barco fue llevado al astillero para la modificación antes mencionada. El 23 de abril de 1893, el *Aztec* fue botado en el astillero Seabury & Co. Alrededor de quinientos espectadores presenciaron la ceremonia. El barco permaneció durante todo el invierno en el astillero, donde fue reparado a fondo para que, después de pintarlo, pareciera nuevo. El domingo, a las 16:15, un cable conectado al transbordador *Rockland* sacó al agua al *Aztec* para satisfacción de la multitud, que llevaba muchas horas esperando este espectáculo. Después de la botadura, el yate fue llevado al muelle para cargar carbón y otros suministros (RCJ, 29/4/1893, p. 1). El 24 de abril de 1893, a las 11:00, el *Aztec*, al mando del capitán D.C. Packard, abandonó la planta de Seabury & Co y se dirigió a la calle 23, en el sur de Brooklyn, donde echó el ancla. Estaba previsto que el jueves 27 el buque participara en el desfile naval, donde seguiría en formación a los buques de guerra⁸.

La información sobre el barco que aparece en las columnas de sociedad es muy fragmentaria, pero hay varios puntos que, si se analizan adecuadamente, arrojan luz sobre su destino. Así, el 22 de abril de 1893, un tal Alvah P. Barnes, que trabajaba como mensajero en la oficina local de la Western Union Telegraph, aceptó una oferta para convertirse en mayordomo del barco (RCJ, 22/4/1893, p. 8). Y el 2 de mayo, como el *Aztec* estaba atracado en uno de los muelles de Brooklyn, regresó a Nyack de permiso (NES, 2/5/1893, p. 2). El primer mensaje práctica-

(5) *The Southport Leader*, 21 de enero de 1892, p. 4.

(6) *The Atlanta Constitution*, 6 de febrero de 1892, t. 23, p. 4.

(7) *The Brooklyn Daily Eagle*, 16 de mayo de 1892, p. 1.

(8) *Nyack Evening Star* (NES), 24 de abril de 1893, p. 2.

YACHT AZTEC CUT IN TWO RUN DOWN IN HELL GATE BY STEAMBOAT SAM SLOAN.

F. C. Dininny, Her Owner, His Two Guests, Captain Seaman, and Crew Walked Ashore on a Plank When the Yacht Dashed on Hallett's Point—Capt. Terrell Says the Aztec Changed Her Course Suddenly and Made Accident Unavoidable.

LONG ISLAND CITY, L. I. July 1.—The steam yacht Aztec of the Larchmont Yacht Club was run down in Hell Gate shortly before noon to-day by the Glen Island excursion steamboat Sam Sloan. Nearly ten feet of the yacht's stern was cut off by the sharp prow of the steamboat.

The force of the collision sent the yacht dashing toward the Astoria shore, and she bounded up the rocks in front of the Government lighthouse on Hallett's Point. Her owner, two guests, and her crew of five persons were able to leave the wrecked boat with the aid of a long plank.

The Sam Sloan was uninjured by the collision, and proceeded on her way, after making certain that those aboard of the yacht had been rescued.

The Aztec presented a very trim appearance when she left her anchorage at the foot of Eighty-first Street and North River shortly after 10 o'clock this morning, bound up Long Island Sound on a pleasure trip. On board were F. C. Dininny, her owner, and two guests, M. Jones of Richmond, Va., and a Mrs. Jones, his cousin. The yacht was commanded by Capt. Frederick Seaman of Brooklyn. The others on board consisted of Engineer Hanbath, the fireman, and a cook and waiter.

The yacht proceeded leisurely down the North River and around the Battery. The trip up the East River was without incident. As the Aztec neared the upper end of Blackwell's Island, the Sam Sloan, one of Starb's Glen Island line, commenced to overhaul her rapidly. When the yacht entered Hell Gate the Sloan was not far away.

Approaching the bend in the river at Hallett's Point Capt. Seaman kept a little over a hundred feet off shore. The yacht was under full headway at the time. On nearing the bend, the Sloan whistled and she would pass between the yacht and the shore. A strong ebb tide was running at the time, and, as it strikes Hallett's Point and swings out toward the centre of the river with considerable force, the pilot of the Sam Sloan was taking big chances.

The Sloan overtook the Aztec just as they were turning the bend. The ebb tide was stronger than the steering way of the Sloan, and swung the latter's bow around and the steamboat ran into the after end of the yacht and cut her hull off close up to her cabin doors. The cut was almost as clean as if made by a monster knife. The blow sent the yacht spinning at right angles to her course. Capt. Seaman rang four bells, the signal for stopping and backing.

The machinery refused to act, and, as her steering gear had been carried away, the Aztec jumped up on the rocks with the bow as high as the sea wall surrounding the lighthouse, in front of which she went ashore. Those on shore who saw her dash toward them expected to see the yacht go to pieces when she struck.

The force of the blow sent Mr. Dininny and his two guests, who were seated in front of the pilot house, sprawling on the deck, and caused those in the cabin and hold of the boat to rush on deck. Before any one on board realized what had happened the yacht was on the rocks.

The accident was witnessed by Arthur Donnelly, keeper of the lighthouse, and Henry E. Bosworth, who lives close to the shore front. They both ran to launch a boat but before they could mount the yacht struck. Both then grabbed a long plank and placed it from the sea wall to the shore at the stern of the craft. The crew had all gathered in the bow and were assured safety by the anchor on board. The last to leave the yacht was Capt. Seaman. He had no sooner stepped on the wall than the Aztec tumbled over on her beam ends with her port side in the water and her stern well under the surface of the river.

The Sloan waited for a few minutes after the collision to see if those on the yacht were rescued. Then she continued on to Glen Island.

Capt. Seaman was afraid the Aztec would slip off her position on the rocks and sink into deep water. He hired a volunteer crew of wreckers this afternoon, and they passed a number of lines ashore and secured them to trees and fence posts. The other ends were tied to the yacht's two masts and steeplehouse. Her anchor was planted alongside of one of the stone piers that were a foundation for the old iron electric-light tower that stood on the Hell Gate shore many years ago.

After making the boat as secure as possible the wrecking party commenced to strip her of everything portable. All the furniture, fixtures, and stores, together with much of the standing and all of the running rigging, dishes, and other effects, were stored in the house of Mr. Bosworth. Ropes, extra spars, cabin doors, and skylights were also taken off. A number of about the wrecking work from the sea wall while a fleet of small boats hovered about the scene and watched everything that fell overboard from the wreck.

During the process of stripping the fallen craft Mr. Dininny and his guests stood on shore watching the men. They fully realized their narrow escape, for had they been crushed to death by the cabin, instead of seated aft of the yacht's cabin, the Sam Sloan or thrown into the river and Sam probably drowned. Strange as it may seem, not one of the party got even wet feet.

Mr. Dininny told a reporter for The New York Times that the first he knew of the collision was when he was thrown from his chair. By the time he had picked himself up the yacht dashed on the rocks. He said,

"From what he knew of the collision, the pilot of the Sloan was entirely at fault. The Aztec had the right of way, and the steamboat should have respected it. Mr. Dininny was unable to estimate the damage to his boat. He said she was fully insured, and the insurance company and the owners of the Sam Sloan would have to settle the question between them. Before leaving with his guests for New-York he had the New-York for wrecking apparatus to take care of the yacht."

Capt. Seaman puts all the blame for the collision on the Sloan's pilot. He said there was not enough room for the steamboat to pass between the yacht and the shore, and that before he had a chance to swing over and increase the width of the passageway the Sloan banged into him. He claims he was entitled to the right of way, and that the steamboat should have kept sufficiently far away to have prevented any chance of a collision. He will make a report of the collision to the inspectors in the morning.

Lighthouse Keeper Donnelly and a number of persons who saw the collision from the Long Island shore said that the pilot of the Sam Sloan was clearly at fault and entirely responsible for the accident, as he did not allow sufficiently for the force of the ebb tide that swung out from the point.

It is believed that the wreck which the Aztec struck the shore has seriously damaged her machinery, and that when she is placed on the dry dock her injuries will be found to be much greater than is supposed at present. The wash from the big Sound steamers this evening smashed things about the yacht's cabin considerably. The damage to the yacht's property cannot be ascertained until she is raised, which will probably be done to-morrow morning, if the tide is favorable.

The Aztec was valued at \$25,000. She is a small steam yacht of twenty-nine tons register. She was built in 1880 at Nyack, N. Y., for D. A. Loring of New-York. The vessel is fitted with triple-expansion engines, which are supplied with steam from a Seabury water tube boiler.

Capt. Terrell, who was in command of the Sam Sloan at the time of the accident, said: "The Sam Sloan went up on the north side of Blackwell's Island, and the Aztec came in ahead of us from the South Channel. I saw that we were gaining on her and blew one whistle. The yacht sheered off to the port side, but did not answer our signal. We supposed everything was all right. Suddenly, however, the yacht changed her course again and came squarely across our bow. It was then too late for us to stop, and we struck the boat, sending her up on the rocks. I think we carried away part of her stern."

Had the yacht not attempted to cross our bow the second time there would have been no trouble. We were running at a fair rate of speed.

"There was a large number of passengers on the Sam Sloan, but the accident did not cause any unusual excitement. Several persons who saw the yacht run down came to me afterward and said it occurred through no fault of mine."

Capt. Terrell has been in the employ of the company for a number of years, and is one of its most trusted men. Capt. Helves, who regularly commands the Sam Sloan, was ill yesterday, and Capt. Terrell was taking his place.

Fig. 4. Extracto del diario *The New York Times* en su edición del 2 de julio de 1894. Colección del autor

mente coincide en fecha con la información sobre la supuesta participación del yate en el desfile, y en este sentido resulta desconcertante el hecho de que el mayordomo fuera enviado de permiso acto seguido de ser contratado y que el propio yate estuviera atracado. Se puede suponer que el barco fue llevado al muelle no para reparar los daños recibidos durante el desfile, sino simplemente para su amarre. Y esto podría haber sucedido, por ejemplo, debido a los problemas económicos del propietario.

Esta suposición se ve apoyada por el hecho de que, en la primera mitad de 1894, el yate cambió de propietario. Se desconoce la fecha exacta de la compra, pero el 15 de marzo de 1894 un tribunal vio un caso sobre la emisión deshonesta de una letra de cambio por parte de D.A. Loring. Al mismo tiempo, el yate *Aztec* fue mencionado en el proceso como garantía de esta letra de cambio⁹. Por lo tanto, es bastante obvio que Loring comenzó a experimentar dificultades financieras, lo que lo obligó a vender el yate. Y el 1 de julio de 1894 el *Aztec* se hundió como resultado de una colisión. En ese momento, su propietario ya era F.C. Dininny, quien resultó que había comprado el barco entre abril y junio.

El Aztec, accidentado

El relato más detallado del incidente que provocó el hundimiento del yate lo dio el *New York Times*¹⁰. Según este, el *Aztec* zarpó de su fondeadero en la calle 81 y el North River poco después de las diez de la mañana, rumbo al estrecho de Long Island para una excursión marítima. A bordo se encontraban el propietario, F.C. Dininny, y dos de sus invitados: M. Jones, de Richmond, y su primo. El yate estaba comandado por el capitán Frederick Seaman, de Brooklyn. También iban a bordo el ingeniero Hanhafy, un fogonero, un cocinero y un camarero. El buque realizó una lenta travesía por el North River, rodeando la Battery. La travesía por el East River también transcurrió sin incidentes. Pero, a medida que el *Aztec* se acercaba al extremo norte de la isla Blackwell, uno de los vapores de la Starin's Glen Island Line, el *Sam Sloan*, comenzó a adelantarlo rápidamente. Así, cuando el yate entró en el estrecho de Hell Gate poco antes del mediodía, el vapor ya estaba cerca de él.

Al acercarse al recodo del río en Hallett Point, el capitán Seaman se mantuvo a poco más de treinta metros de la orilla. En ese momento, el yate navegaba a toda velocidad. Al acercarse al mismo recodo, el *Sam Sloan* hizo sonar su silbato, indicando que pasaría entre el yate y la orilla. Esta maniobra era bastante peligrosa, ya que la marea estaba baja y el vapor, al salir de la sombra de Hallett Point, tendría que virar bruscamente hacia el centro del río.

Como resultado de la maniobra, el *Sam Sloan* adelantó al *Aztec* casi al pasar la curva. La fuerza de la marea superó al timón del vapor, que giró y

(9) *The New York State Reporter*, 1896, t. LXVI, p. 464.

(10) *The New York Times* (NYT), 2 de junio de 1894, p. 1.



Fig. 5. El *Aztec*, averiado en el cabo Hallett. El yate se ve desde babor, con el faro de Hell Gate al fondo (Merritt-Chapman & Scott Corporation, n.º 2008.28.2.32)

se estrelló contra la popa del yate, cortando una sección de tres metros hasta la puerta del camarote. La fuerza del impacto giró el *Aztec* perpendicularmente al rumbo del vapor. El capitán Seaman dio cuatro toques de campana, indicando que se había detenido y que estaba dando marcha atrás. Pero los motores se negaron a funcionar, pues el timón se había cortado y se lo había llevado la corriente. Debido a la fuerza del impacto, el *Aztec*, moviéndose por inercia, se estrelló contra las rocas frente a la costa de Astoria, hasta que su proa quedó a la altura del muro que rodeaba el faro. El impacto arrojó a cubierta al Sr. Dinnini y a sus dos invitados, que estaban sentados frente a la timonera, al igual que a todos los que estaban en el camarote y la bodega. Y, antes de que nadie se diera cuenta, el yate quedó firmemente anclado en las rocas.

El farero Arthur Donnelly y Henry E. Bosworth, residentes cerca del lugar de la tragedia, acudieron de inmediato a socorrer a los damnificados. Pero, antes de que pudieran llegar al lugar del siniestro, el yate ya estaba en las rocas. Encontraron una tabla larga y la lanzaron desde el muro hasta



Fig. 6. El yate *Aztec*, averiado, se encuentra en las rocas con el faro de Hell Gate en la corriente de agua (Merritt-Chapman & Scott Corporation, n.º 2008.28.2.34)

la proa. Todos los que se hallaban a bordo pudieron desembarcar por ella. Siguiendo la tradición, el capitán Seaman fue el último en abandonar el barco. Pero, antes de que pudiera subir al muro, el casco del yate giró, su costado izquierdo terminó en el río y la popa se hundió. El *Sam Sloan* esperó unos minutos después de la colisión, pero, tras asegurarse de que todos a bordo se habían salvado, continuó su camino hacia la isla Glen.

El capitán Seaman, temiendo que el *Aztec* resbalara de las rocas y se hundiera en aguas profundas, contrató durante el día a varios hombres que aseguraron el casco con cuerdas. En la orilla, las amarraron a árboles y postes de cerca, y en el barco, a dos mástiles y a la timonera. El ancla se echó sobre uno de los pilares de piedra, que anteriormente había sido la base de una antigua torre de luz que se alzaba en la orilla de Hell Gate muchos años atrás. Una vez asegurado el barco, la misma tripulación comenzó a rescatar los bienes a bordo. Para entonces, las olas ya habían arrastrado gran parte del yate por la borda. Todos los muebles y provisiones, junto con la mayor parte de la jarcia firme y de labor, así como la



Fig. 7. Levantando el yate *Aztec* (Merritt-Chapman & Scott Corporation, n.º 2008.28.3.10)

vajilla y otros enseres, fueron llevados a la casa del Sr. Bosworth. Incluso se retiraron la campana, los palos, las puertas de los camarotes y las claraboyas. Numerosos curiosos observaron el trabajo, desde la orilla y desde pequeñas embarcaciones que merodeaban por el lugar del incidente. Estas últimas también recogieron todo lo que cayó por la borda desde el yate.

El dueño del *Aztec* y sus invitados eran plenamente conscientes de que, si hubieran estado en la popa en el momento del accidente, habrían sido aplastados o arrojados por la borda y probablemente se hubiesen ahogado. Sin embargo, todo terminó de la mejor manera, ya que ni siquiera se mojaron los pies. En su entrevista con el periódico, Dinnini ni siquiera sospechó del peligro que corría el yate hasta el momento en que salió despedido de su silla y se encontró en cubierta. Sin embargo, no pudo evaluar los daños. Acertó al asumir que la indemnización por estos debía resolverse entre la compañía de seguros y el dueño del *Sam Sloan*. Poco después partió hacia Nueva York, tras encargarse del equipo de emergencia para levantar el yate.



Fig. 8. Vista de la popa de la grúa Edgar mientras eleva al *Aztec*. Se observa una multitud de curiosos a la izquierda en el faro de la Puerta del Infierno (Merritt-Chapman & Scott Corporation, n.º 2008.28.2.33).

Al atracar, se comprobó que la fuerza del impacto había dañado gravemente la máquina de vapor. Además, las olas levantadas por los vapores que pasaban por la zona también dañaron las instalaciones del yate. En el momento del accidente, el *Aztec* estaba valorado en veinticinco mil dólares (NYT, 2 de junio de 1894, p. 1).

Sin embargo, la imagen en diferentes periódicos era algo diferente. Así, el *Rockland County Journal* afirmó que, como resultado del impacto, una sección de 3,5 metros (12 pies) de la popa del yate *Aztec*, del Larchmont Yacht Club, quedó cortada, lo que provocó el pánico entre los pasajeros de ambas embarcaciones. El propio barco de excursión casi volcó porque todos los pasajeros corrieron hacia el lado que daba a la orilla (RCJ, 7/7/1894, p. 6). Las labores de rescate comenzaron el 4 de julio. Para ello se llevó la grúa flotante Edgar, de la Merritt-Chapman & Scott Corporation. El barco se encontraba en las rocas, sumergido aproximadamente en sus tres cuartas partes. El 5 de julio, la grúa flotante colocó



Fig. 9. La grúa Edgar levanta al yate *Aztec*. Cerca se ven personas en dos botes salvavidas (Merritt-Chapman & Scott Corporation, n.º 2008.28.2.31)

el yate en dique seco¹¹. Como la compañía reunió un detallado reportaje gráfico de sus actividades, existe una colección de fotografías tomadas el 4 de julio de 1894, que forma parte del Álbum fotográfico n.º 2008.28.2. (<http://mobiuss.mystic-seaport.org>).

El 30 de noviembre de 1894, en el tribunal de distrito, el juez Brown resolvió sobre la demanda presentada por el propietario del yate *Aztec* contra el vapor *Sam Sloan*. Falló en favor del demandante y condenó al propietario del vapor al pago de las costas judiciales (NES, 1 de diciembre de 1894, p. 1)

Según los registros judiciales, alrededor del mediodía del 1 de julio de 1894, el yate de vapor *Aztec* navegaba hacia el este por Hell Gate, rodeando Hallett Point, cuando fue embestido por el vapor de pasajeros *Sam Sloan*, que lo adelantaba y se dirigía a Glen Island. El impacto se produjo a estribor, cerca de la popa. La popa

del yate quedó cortada por el impacto y fue arrastrada por la corriente, hundiéndose rápidamente. El yate, averiado, encalló en las rocas, cerca del faro, y quedó, según su propietario, completamente inutilizable, razón por la cual presentó una demanda.

Testigos del vapor declararon que el yate se aproximaba a la orilla este de la isla Blackwell (actual isla Roosevelt), y cuando se encontraba cerca de su extremo norte, frente a la costa de Astoria, se hallaba ligeramente por delante del *Sam Sloan*, que a su vez se había acercado a la orilla oeste de la isla. El yate, según las reglas, tenía prioridad en la travesía, y el *Sloan* debería haberle permitido pasar a Hell Gate. Sin embargo, el vapor llevaba muchos pasajeros a bordo y navegaba significativamente más rápido que

(11) *Bosque y Arroyo*, 28 de julio de 1894, p. 2.

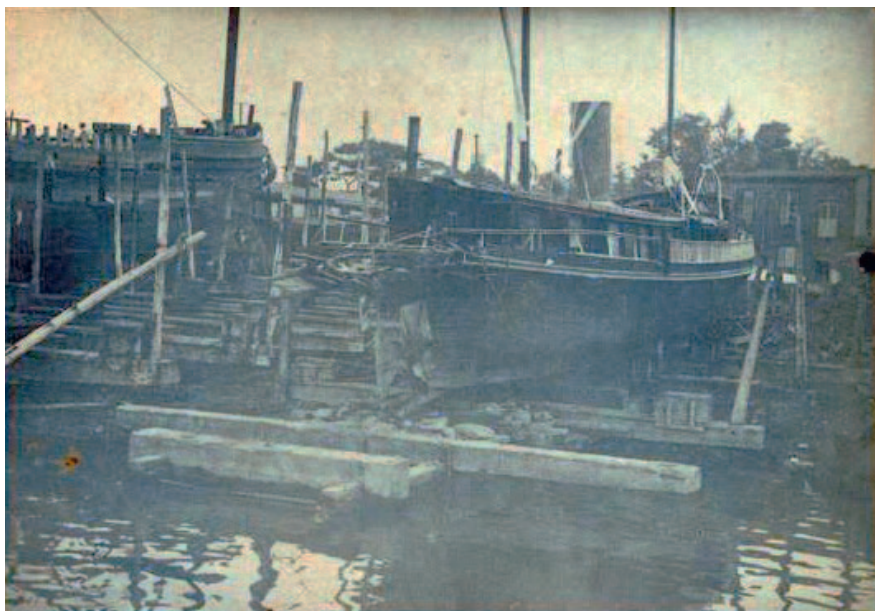


Fig. 10. Otra vista del yate en reparaciones (Merritt-Chapman & Scott Corporation, n.º 2008.28.2.40)

el *Aztec*. Desde la isla Blackwell siguió un rumbo prácticamente paralelo al estrecho, en dirección a la costa de Long Island. Así, cuando el vapor llegó a un punto situado unos cientos de pies por debajo del faro de Hallett Point, se encontraba a unos veinticinco metros de la orilla. Luego, al virar a la derecha, el vapor dio un silbato al estar muy cerca del yate, indicando que quería adelantarle por la derecha, entre este y la orilla. A esto, el yate respondió con un pitido, y casi inmediatamente los barcos colisionaron.

Y entonces las opiniones de las partes empezaron a diferir radicalmente. Así, el *Sam Sloan* alegó que, en lugar de mantener el rumbo para dejar pasar al vapor, el *Aztec* giró bruscamente el timón a la derecha, contradiciendo su rumbo, de modo que ya no pudo evitar la colisión. Los testigos del yate afirmaron lo contrario: tras el pitido, el vapor giró el timón a la izquierda e impactó al *Aztec* por el costado de estribor, aproximadamente a un cuarto de la eslora del casco desde la popa. La popa se desplazó inmediatamente hacia la izquierda del vapor, y el yate, que navegaba a diez nudos, cambió de rumbo y se estrelló contra las rocas. Sin embargo, el tribunal no admitió este testimonio, ya que los



Fig. 11. El barco de vapor con ruedas laterales *Sam Sloan* en movimiento. Fotografía de Frederick J. Sedgwick, tomada hacia 1905. (Colección The Mariner's Museum and Park. Número de archivo: MS0095/02-#1132)

pasajeros de un barco no suelen percibir sus maniobras, atribuyéndolas a otro buque.

Finalmente, tras una investigación se estableció que las corrientes de marea jugaron un papel decisivo en el incidente. El yate se aproximó a la costa este, quedando atrapado en un remolino en Hallett Point. Al intentar rodear el cabo y virar a babor, la corriente lo desvió con fuerza en ese sentido, pero el timonel lo solucionó rápidamente virando a estribor. En el momento en que la corriente lo desvió a babor, fue cuando el *Sam Sloan* dio la señal. A su vez, cuando el yate se encontraba frente a la costa de Astoria, antes de llegar al cabo, a los observadores a bordo del vapor les pareció que cruzaba su rumbo de derecha a izquierda, aunque en realidad iba recto a lo largo de la línea costera. Sin embargo, como el *Sam Sloan* se desviaba ligeramente hacia la costa, continuó este rumbo hasta que el yate viró a babor. Cuando el *Sloan* enderezó su rumbo a veinticinco metros de la orilla, justo debajo de la curva del canal en la punta, y enfiló a estribor del yate, lo adelantó rápidamente mientras se encontraba en la marea baja

más fuerte. Pero el vapor no pudo girar el timón para evitar una colisión, ya que estaba demasiado cerca de la orilla hasta que llegó a la curva. Y entonces la marea baja lo levantó y lo giró a la izquierda, justo enfrente de estribor del *Aztec*. Esto creó la ilusión, entre los que estaban a bordo, de que había sido el yate el que realizó el giro brusco, que es lo que testificaron. En este sentido, el testimonio de los que estaban a bordo del yate es más fiable. La colisión ocurrió ligeramente al oeste del faro, en un punto distante entre treinta y sesenta metros de la orilla.

Por lo tanto, la culpa de la colisión recae directamente sobre el *Sam Sloan*, que debiera haberse mantenido a una distancia prudencial del yate. En primer lugar, no debería haber rebasado al *Aztec* cuando ambos rodeaban Hallet Point, especialmente tan cerca de la costa, en el punto más peligroso de Hell Gate; en segundo, dio la señal demasiado tarde, cuando ya no había tiempo para maniobrar con seguridad. El testimonio del piloto demuestra que el *Sam Sloan* seguía su rumbo habitual, a pesar de la proximidad del yate, y que gobernaba sin esperar respuesta del *Aztec*. Que este respondiera no tuvo importancia, ya que nada se podía haber evitado.

La culpabilidad del armador se agravó por haber editado los materiales. En particular, se eliminaron valiosos detalles del primer informe del capitán, presentado ante la oficina de inspectores el 2 de julio, al día siguiente del abordaje. El 6 de julio se entregó otro corregido; en realidad, se trataba de un informe enmendado que no conservaba nada del original, salvo las primeras líneas. Sin embargo, nunca se pudo determinar quién realizó exactamente esta sustitución, ya que la sustracción de un documento oficial importante de su custodio oficial constituye una infracción muy grave¹².

Así, el 5 de julio de 1894, el *Aztec* fue reparado en el Ward's Shipyard de Long Island. Al parecer, estuvo en rehabilitación durante aproximadamente un año. Al menos, el 16 de mayo de 1895, *The New York Times* escribió que el yate estaba siendo sometido a una revisión a fondo en ese momento: se le instaló una nueva popa y se le reparó la proa, muy dañada por un golpe contra las rocas. El casco estaba muy abollado y, después de la reparación, se pintaría de blanco (NYT, 16/6/1895, t. 44, p. 18). El 22 de junio de 1895, los periódicos informaron de que en el Roach's Yard de Chester se había construido un yate, diseñado por Gardner & Cox, para F.C. Dinniny¹³. Por tanto, el propietario del *Aztec* ya no tenía intención de utilizar el barco y su venta era solo cuestión de tiempo. Nos

(12) *The Federal Reporter*, t. 65, pp. 125-127.

(13) *Forest and Stream*, 22 de junio de 1895, t. 44, núm. 25, p. 519.

parece probable que, una vez pagado el seguro del yate, que reembolsó su valor íntegro, este pasara a ser propiedad de otra persona, física o jurídica –por ejemplo, de una compañía de seguros–. Pero no hemos encontrado ninguna confirmación de esta suposición. El 11 de septiembre de 1895 se informó:

«El capitán Antinógenes Menéndez, gerente de una compañía de navegación a vapor que opera en la costa sur de Cuba, ha presentado al Gobierno de la isla una lancha rápida a vapor para servicio de vigilancia en esa costa. Se llama *Azteca* y se encuentra en aguas de Brooklyn, recién adquirida a un precio considerable. Su funcionamiento ha sido verificado por el jefe de la Comisión Naval Española en Nueva York y por el capitán de marina Manuel Triana, quienes manifiestan que supera los 14 nudos»¹⁴.

El 25 de septiembre de 1895, citando a la prensa estadounidense, *El Resumen* nos informa de que,

«además del *Azteca*, el Gobierno de España acaba de comprar en este puerto el yate de vapor *Hustle*, preparándose a embarcarlos para Cuba a bordo del *Ardamhor*, tan pronto como este buque acabe de desembarcar el azúcar que trajo de aquella isla. Ambos yates han sido examinados concienzudamente, antes de adquirirlos, por el experto teniente de Marina Sr. D. Manuel Triana, por encargo y representación de nuestro Gobierno. El *Hustle* llevará un cañón de tiro rápido á proa y otro á popa, y sus cualidades marineras son excelentes; cala sólo tres pies y seis pulgadas, pudiendo andar 13 millas y tres cuartos por hora. El *Azteca* es algo mayor que el otro, y se le cubrirá con ligeras planchas de acero, llevando también dos cañones. Con estos dos buques son ya ocho los barcos ligeros que España ha comprado en este puerto, destinados a prestar servicio en las aguas de Cuba. Pero en cambio noticias de los laborantes aseguran que ellos han adquirido dos barcos que les servirán para defender sus expediciones, que los han provisto de tubos lanza-torpedos, y que en los actuales momentos arman la tercer embarcación»¹⁵.

Así pues, casi inmediatamente después de su reparación, el barco fue adquirido por A. Menéndez. No hay claridad sobre el segundo yate, el denominado *Hustler*. La lista de la flota mercante estadounidense de 1895 incluye cinco barcos de vapor con este nombre, pero no hay yates entre ellos. Sus números de matrícula son: 115420 (1875), 115517

(14) *El Correo Español*, 11 de septiembre de 1895, p. 2.

(15) *El Resumen*, 25 de septiembre de 1895, p. 1.

(1876), 96097 (1891), 96146 (1891), 96210 (1882). Además, había cinco veleros: 96015 (1889), 96214 (1893), 96219 (1893), 96265 (1894), 96279 (1894)¹⁶. Sin embargo, todos ellos figuran en la edición de 1896 y, por tanto, no pudieron haber sido vendidos a Cuba en 1895. Por otra parte, *The New York Times* escribió que el 25 de junio de 1895, por la tarde, llegó a Greenport el yate *Hustle*, de R. Pease. El barco era miembro del Seawanhaka Boat Club (NYT, 25/6/1895, p. 5) El 8 de julio, el yate de vapor *Hustle* partió de Greenport (NYT, 9/7/1895, p. 1). Los periódicos no aportan más información. A este respecto, se puede suponer que España tenía la intención de comprar el barco, pero al final no lo hizo.

Probablemente a principios de octubre, el *Aztec*, ya rebautizado como *Azteca*, a bordo del vapor *Ardamhor* llegó a La Habana, donde sería inspeccionado por la Armada. El 8 de octubre de 1895, a las nueve y media, la reina regente firmó un decreto por el que el cañonero adquirido en Estados Unidos por la compañía Antinógenes Menéndez y donado a la Armada, recibiría el nombre de *Guardián*¹⁷.

El 3 de noviembre, los periódicos divulgaron la noticia de que se esperaba que el cañonero entrara en servicio de inmediato¹⁸.

El 1 de diciembre de 1895 se asignaron las numerales a los cañoneros *Guardián*, *Águila*, *Antonio López*, *Lealtad* y *Reina Cristina* (DM, 1/12/1895). De esta manera, el *Guardián* recibiría el número 80 en la *Lista oficial de buques de la Armada* y el identificador internacional GQHP.

El *Estado general de la Armada* (EGA), hablando del nuevo buque de la flota, indica 1895 como el año de construcción y señala un desplazamiento de 65 toneladas y que va armado con un cañón Hotchkiss de 57 mm, sin dar más datos. Como comandante figura el teniente Carlos del Camino. La nómina de personal era similar a la de las cañoneras tipo Estrella: un comandante con grado de teniente, un mecánico con cargo de primer oficial, un ayudante de mecánico, un contra maestre y un artillero (EGA, 1897, pp. 398-399).

Es evidente que la instalación del Hotchkiss fue una medida temporal. Este cañón estaba siendo retirado de la flota española, por lo que había suficientes existencias del mismo en los almacenes. A juzgar por la fotografía (fig. 3), el buque está armado con un cañón Nordenfelt de 42 mm y un Maxim de 37 (CARO GTEZ.: 2016, p. 72).

(16) 27th *Manual List of Marchant Vessels...*

(17) *El Estandarte*, 9 de octubre de 1895, p. 3.

(18) *Diario de la Marina* (DM), 3 de noviembre de 1895, p. 2.

Trayectoria en la Armada de la cañonera *Guardián*, antiguo yate *Aztec*

El 3 de diciembre de 1895, el comandante en jefe de la isla de Cuba informó sobre la disposición de los buques de la flota española, según la cual los cañoneros *Dardo* y *Guardián* operaban en la costa sur, desde Batabanó hasta Cienfuegos¹⁹.

El 24 de abril de 1896, el general Muña de Manzanillo informó de su regreso de Zanja. Una pequeña escuadra española de cuatro cañoneros (*Guardián*, *Centinela*, *Indio* y *Gaviota*), junto con dos pequeños remolcadores, había regresado de una misión para aliviar el bloqueo de ese fuerte. Los rebeldes se retiraron inmediatamente después de que la escuadra española abriera fuego y un grupo de desembarco pusiera el pie en la zona de Pelayo y Estoro. La defensa del fuerte duró cinco días, durante los cuales fue asediado por hasta tres mil insurgentes de la provincia de Oriente, bajo el mando del comandante de campo Rodríguez. Según la Inteligencia española, también estaban allí los comandantes de campo Rabi, Zapote y Rojas, acompañando al gobierno autoproclamado. Un total de 211 proyectiles de 40 mm fueron disparados contra el fuerte desde dos cañones, uno al mando de Rabi y el otro descargado cerca de Guayaibal, junto con una tripulación de mercenarios estadounidenses. El fuerte, a pesar de carecer de agua, se defendió valientemente, rechazando tres ofertas escritas de rendición. Durante el asedio, dos de los miembros de la guarnición murieron y seis resultaron heridos. El enemigo perdió 33 hombres solo en el primer día, incluido el comandante de campo Peña. Muchos insurgentes resultaron heridos. Después de que los asaltantes huyeran, ochenta soldados del Batallón Unión los persiguieron hasta Jagüey y Camaniguan, donde descubrieron un gran campamento de insurgentes que habían sido evacuados apresuradamente hacia Guaymaro²⁰. Los comandantes de los cañoneros fueron condecorados con el estado. La presentación fue apoyada por el general Weyler²¹.

El 12 de diciembre de 1896, la revista norteamericana *Rockland County Journal* escribió que la Gas Engine and Power Company y la Charles L. Seabury & Co acababan de terminar la construcción de una caldera acuotubular para el vapor (*sic*) *Guardián*, que se encontraba en La Habana. Teniendo en cuenta que, cuando el barco se hundió, sus motores y caldera habrían sufrido daños por el agua del mar, esto parece bastante

(19) *El Correo Militar*, 3 de diciembre de 1895, p. 2.

(20) *La Iberia*, 25 de abril de 1896, p. 3.

(21) *El Correo Español*, 25 de abril de 1896, p. 3.

lógico. Así que, al parecer, en la segunda quincena de diciembre, el *Guardián* fue sometido a reparaciones en La Habana para proceder a su reemplazo.

El 19 de enero de 1897, después de que el cañonero *Relámpago* fuera hundido por una mina, el *Guardián* y el *Centinela* recorrieron la costa en pos de posibles sobrevivientes, pero la búsqueda resultaría del todo infructuosa²².

El 12 de junio de 1897, el periódico *Correo de Madrid* publicó el plan de viajes de la flota española para 1897-1898. Según él, el *Guardián* se encontraba estacionado en Cuba entre veinticinco cañoneros de tercera²³.

El 7 de agosto de 1897, el cañonero, al mando del teniente de navío Carlos del Camino y Vergara, cuando se encontraba en las inmediaciones de las islas de Cayo Romero e intercambiaba mensajes con el pontón fondeado *María*, vio cómo de repente era hostilizado desde la costa por un grupo de insurgentes. A pesar de que intentaba escapar del fuego dirigiéndose a la bahía, el *Guardián* se vio obligado a intervenir, abriendo fuego contra ellos (DM, 7/8/1897, p. 2).

El 16 de septiembre de 1897, el comandante de la base de La Habana informó de que, el día 4, las cañoneras *Alsedo*, *Madrid* y *Guardián* habían proporcionado fuego de cobertura para el desembarco de una fuerza de quinientos hombres en el río Juna. Debido a su poco calado, el *Guardián* pudo situarse muy cerca de la orilla fangosa, predeterminando el éxito de toda la operación²⁴.

En enero de 1898, el general Pando llegó a Manzanillo, habiendo elaborado un plan detallado para obtener el control del río Cauto. Lamentablemente, no fue posible comenzar las operaciones de inmediato. El vapor *Pedro Pablo*, construido para operar en este río y utilizado activamente en operaciones de este tipo, en ese momento tenía una hélice rota y estaba a la espera de ser reparado. Los cañoneros *Guardián* y *Centinela*, que llegaron de puertos cercanos, también sufrieron daños y requirieron reparaciones. Solo los también cañoneros *Lince* y *Dependiente* estaban en condiciones de ser usados en combate²⁵.

Lo más probable es que este mensaje se refiera a que se iniciaron algunas reparaciones importantes en el *Guardián*, que también resultó dañado durante el hundimiento. A juzgar por los datos sobre la batalla de Manzanillo, esta reparación no se completó antes de la batalla del 1 de julio de 1898.

(22) *El Día*, 19 de enero de 1897, p. 3.

(23) *Correo de Madrid*, 12 de junio de 1897, p. 1.

(24) *La Unión Católica*, 16 de septiembre de 1897, p. 2.

(25) *El Imparcial*, 26 de enero de 1898, p. 1.

El *Guardián* quedó inmovilizado debido a una avería en su motor y fue anclado en el puerto, donde sirvió como pontón armado durante las complejas reparaciones. Por este motivo, su dotación se redujo a un comandante y cuatro artilleros, que dieron servicio a su único cañón de 42 milímetros. Al parecer, en este caso el comandante es el comandante de la dotación de cañones. Por otro lado, el comandante del *María*, el teniente Ramón Navarro, debido a la reducción de las tripulaciones, también comandaba el *Cuba Española* y el *Guardián*.

Al maniobrar los barcos con bastante habilidad, el comandante de las fuerzas navales españolas en Manzanillo, teniente 1.º Joaquín Gómez de Barreda, obligó a los estadounidenses a luchar contra ellos, dejando a resguardo del fuego a los pontones y al *Guardián*, que podía disparar libremente contra el enemigo. Tras una hora de duelo de artillería, los norteamericanos se retiraron, habiendo recibido once impactos directos. Las pérdidas totales del lado español fueron dos muertos, diez heridos y cuatro conmocionados. Entre los conmocionados figuraba un miembro de la dotación del *Guardián*.

La segunda batalla tuvo lugar el 1 de julio. Como los informes norteamericanos indicaban que el enemigo había sido completamente destruido, los cañoneros auxiliares *Scorpion* y *Osceola* fueron enviados a reconocer Manzanillo. Esta vez la batalla se redujo a un tiroteo a una distancia de unos 2.500 metros, durante el cual el *Scorpion* recibió doce impactos que no le causaron daños significativos. Los norteamericanos respondieron al fuego dañando al pontón *María*, y varios proyectiles explotaron en la ciudad. El *Guardián* no sufrió daños en esta batalla.

La tercera batalla de Manzanillo tuvo lugar el 18 de julio. Poco antes, al darse cuenta de que los norteamericanos repetirían el ataque, Joaquín Gómez de Barreda ordenó que el *María* y el *Cuba Española* fueran trasladados para cubrir la bahía en sectores más ventajosos. Y, como los españoles sufrían una grave escasez de municiones, el *Guardián* fue desarmado y las municiones restantes se redistribuyeron entre otros barcos. Nuestro barco, nuevamente, sobrevivió a esta batalla. Los estadounidenses, habiendo destruido la escuadra enemiga, no desembarcaron tropas ese día, por lo que el puerto quedó en manos de los españoles (CALLEJA LEAL: 2023).

El 1 de agosto de 1898, el lado español reconoció la pérdida de diecisiete barcos en la zona de Santiago de Cuba, Guantánamo, Mayarí, Nuevitas, Casilda y Manzanillo. Entre ellos se encontraba el cañonero *Guardián*, de 65 toneladas²⁶.

(26) *La Época*, 1 de agosto de 1898, p. 2.

El 13 de diciembre de 1898, el *Guardián* fue dado de baja de manera oficial en la Armada española. Como el buque estaba inoperativo y desarmado, se lo consideró «no combatiente», por lo que quedaba pendiente su devolución a su legítimo propietario.

El destino del *Guardián* después de la batalla se describe en parte en la citada obra de M. Gálvez Aguilera. Después de las batallas por Manzanillo, el *Guardián* fue encontrado abandonado en aguas poco profundas. Tras ser reflotado, se lo condujo a la aduana de Cienfuegos, donde se verificaría su entrega a Antinógenes Menéndez, que decidió donarlo a las incipientes fuerzas navales



Fig. 12. El *Guardián* en Manzanillo

cubanas, donde acabaría sirviendo con el nombre de *Ignacio Agramonte* o, simplemente, *Agramonte*.

El mismo autor señala que disponía de una máquina de vapor de doscientos caballos, alcanzaba una velocidad de diez nudos y poseía una autonomía de quinientas millas. Armado con un cañón Hotchkiss de 37 mm (GÁLVEZ AGUILERA: 2007, p. 333), la dotación la completaban veinticuatro hombres.

El guardacostas *Agramonte*, último avatar del *Aztec*

En 1902 se creó en Cuba un servicio de guardacostas que estuvo integrado por una serie de pequeñas y variopintas embarcaciones que habían pasado a manos de la administración cubana por diversas circunstancias; entre ellas figuraban los tres antiguos cañoneros españoles *Maceo*, *Agramonte* y *Céspedes*.

El 2 de julio de 1903, el ministro de Hacienda anunció la asignación de un préstamo de 1.761 pesos y 45 centavos para la compra del *Agramonte*, a fin de emplearlo como guardacostas (DM, 2/7/1903). Es claro, pues, que el ex-*Guardián* recibió su nuevo nombre mientras estuvo en servicio en la aduana de Cienfuegos.

Ya en febrero de 1904, y con ocasión de poner las autoridades portuarias de Manzanillo a la tripulación del barco noruego *Engen* en cuarentena

al sospecharse que portaba la fiebre amarilla, se asignaría al *Agramonte* su vigilancia. Este servicio recibiría el reconocimiento del presidente de la República, que expresó su agradecimiento tanto al comandante de nuestro buque protagonista como a los jefes médicos portuarios, señores Céspedes y Giralt, ya que, efectivamente, en el buque retenido se produjo un brote de fiebre amarilla por el que murieron tres de sus marineros (DM, 4/3/1904).

El 20 de septiembre del mismo año cambiaría de comandante, tomando el mando Alfredo Laborde (DM, 20/9/1904).

El 14 de mayo de 1906 colisionó con el remolcador *Zaldo*, si bien la falta de noticias sobre sus reparaciones nos hacen suponer que los daños en ambos buques serían de escasa importancia (DM, 15/5/1906).

El 15 de febrero de 1909, bajo el mando de Eduardo Quinto, que había tomado posesión del mismo tres días antes (DM, 12/2/1909), sería enviado a aguas del cabo de San Antonio al conocerse que el buque italiano *Antonia Mazzella* había encallado. Sin embargo, una vez llegado al lugar del siniestro, el *Agramonte* comprobó con satisfacción que el *Mazzella* había conseguido zafarse del banco de arena por sus propios medios, por lo que no fue necesario prestarle ningún auxilio (DM, 16/2/1909).

El 19 de abril del mismo año apresó a una goleta en las inmediaciones del puerto de Batabanó, por llevar contrabando (DM, 20/4/1909). A finales de abril se anunció que el *Agramonte*, acompañado por su homólogo *Alacrán*, se destacaría a aguas de la zona este y sur de Batabanó (DM, 28/4/1909) para, a partir del primero de mayo, situarse en una zona restringida cercana a la localidad (DM, 1/5/1909). El día 7 se recibió una aclaración de la orden en la que se disponía que el *Agramonte* debía operar en la zona desde Batabanó (que sería su base) hasta la isla de Pinos (DM, 7/5/1909).

El 26 de agosto de 1909, a consecuencia de la desaparición del pesquero *Bella Anita* en aguas de Bailén, los pescadores de la localidad organizaron una misión de búsqueda, en la que participaron varias embarcaciones que zarparon de aquel puerto esa misma noche, a las que se unió a la mañana siguiente el *Agramonte* (DM, 27/8/1909). Pero pronto nuevos embates de los elementos vinieron a confirmar la pérdida, ya que el día 30 de agosto se recibió un aviso de que un gran buque se había hundido cerca de Nueva Gerona, y que una docena de cadáveres habían aparecido en la playa cercana. El 31 de agosto, por orden del ministro, partió hacia Nueva Gerona el cañonero *Veinte de Mayo*. El *Agramonte* y el *Alacrán*, por su parte, fueron los encargados de inspeccionar la costa, donde probablemente se encontrarían otras víctimas del desastre (DM, 31/8/1909).

El 30 de agosto de 1909, tras recibir noticias del supuesto naufragio del vapor *Nicolás del Castaño*, el *Agramonte*, comandado por Eduardo Quintos

Ruiz, partió de Surgidero de Batabanó. El propósito de la salida era confirmar la autenticidad del naufragio y prestar la ayuda necesaria. El buque inspeccionó las playas y bahías de la zona de Piedra, Guano, Trabuco, Largo, Rosario, Cantileo, Avals y Hieacos, sin resultado. El 3 de septiembre recalaría en el puerto de Nueva Gerona, en Pinos, para reabastecerse de carbón y agua. Aquí fue informado de que en la costa sur de la isla habían aparecido cadáveres y objetos que, presumiblemente, serían identificados como evidencia del desastre. A las once de la mañana, el buque levó anclas y llegó al lugar designado en Caleta Grande al anochecer. Allí echó el ancla, tras lo cual recibió noticias de que ya habían sido enterrados dieciocho cadáveres recogidos en Sabanas del Diablo. Al amanecer del 4 de septiembre, el buque levó anclas y se dirigió al lugar donde se habían encontrado los cadáveres arrastrados por la corriente. A las ocho de la mañana se aproximó a Caleta del Infierno, donde presumiblemente el *Nicolás del Castaño* se había hundido. Sin embargo, los fuertes vientos y el oleaje desaconsejaron que el *Agramonte* permaneciese durante mucho tiempo en la zona. En relación con esto, considerando cumplida su misión, el comandante ordenó regresar a Nueva Gerona y, de allí, a Surgidero de Batabanó (DM, 6/9/1909).

El 18 de septiembre de 1909, un fuerte huracán azotó las costas de Cuba. El *Agramonte* fue enviado a la zona del desastre para socorrer a los damnificados. El 19 de septiembre, su comandante, Quintos, informó al ministro:

«El buque guardacostas que me fue confiado realizó el viaje a Cortés sin incidentes. Hoy recorrí la costa en dirección a Batabanó. En Bailén el muelle quedó totalmente destruido y el barco *María* se perdió, en Coloma los pesqueros *Sebastián* y *Majana* perdieron sus mástiles, los buques *Amparito*, *Luisa*, *San Julián* y *Josefa* se hundieron, y los buques *Severino*, *Dolores*, *Vicenta*, *San Pedro*, *Santiago* y *Paula* fueron arrastrados a tierra. El destino incierto de las pérdidas *Elvira*, *Joven Julio*, *María Blanca*, *Giralda* y *Palomita*. Se han perdido innumerables embarcaciones» (DM, 20/9/1909).

El 22 de septiembre de 1909, el *Agramonte* condujo a Batabanó a los sobrevivientes del naufragio del *José Victoria* (DM, 22/9/1909).

Ya en el mes de octubre, y cuando el *Agramante* cruzaba las aguas de Pinos, la isla sufrió el embate de un huracán, por lo que, una vez pasado el meteoro, se dedicó a recorrer la costa y visitar los puertos de Vuelta Abajo con objeto de socorrer a los damnificados (DM, 15/10/1909). Más tarde, tras recibir informes de los efectos del huracán en la playa de Guanímar, se le dio orden de que zarpara de Batabanó y se dirigiera al lugar indicado

para prestar todo el auxilio posible. En su parte fechado el 14 de septiembre de 1909, el comandante, el citado señor Quintos, informó:

«En la bahía de Majana fue encontrado el barco pesquero *Soledad*, el cual quedó totalmente destruido. En sus inmediaciones se encontraron los barcos pesqueros *Merced*, *Hipólito*, *Decidido*, *Jardinero* y *Fé* (*sic*). En tierra en la zona de Cayo Leña se encuentran los barcos *Paloma* y *Jovellanos*. Dicen que los pueblos de Cortés y Punta Carta quedaron totalmente destruidos. La goleta *Ciudad de Cárdenas* fue encontrada en la costa a cuatro millas de Punta Carta» (ib.)

El 3 de febrero de 1911, el *Agramonte* arribaría a Cienfuegos para ser sometido a reparaciones menores (DM, 3/2/1911).

El 13 de mayo de 1911, la Jefatura de la Marina Nacional recibió un telegrama en el que se informaba de que el cañonero *Agramonte*, que se encontraba aproximadamente a noventa millas de Batabanó, había sufrido una avería en su planta motriz y se había visto obligado a varar. De inmediato se ordenó al buque guardacostas *Martí* acudir en auxilio del cañonero averiado y remolcarlo hasta Batabanó. Junto a él, el 1.º ingeniero del cañonero *Yara*, Juan Díaz, se dirigió al punto indicado para levantar un informe sobre el estado de la máquina (DM, 13/5/1911). Según lo que trasladó el 16 de mayo, la avería no se podía achacar a negligencia de ningún miembro de su dotación (DM, 16/5/1911).

A principios de octubre de 1911 se produjo un brutal asesinato en Cayo Coco, provincia de Pinar del Río, que tuvo gran eco en la prensa cubana. Como el 4 de octubre uno de los oficiales recibió una carta anónima con los detalles del crimen, por orden del comandante en jefe de la Marina Nacional, el comandante del cañonero *Agramonte*, Eduardo Quintos, recibió el orden de trasladarlo al lugar del asesinato para que se hiciera una reconstrucción de los hechos. El oficial estaba acompañado por cinco personas. El día 6 por la noche partió el grupo y el 7 por la mañana ya estaba allí para ejecutar la diligencia (DM, 25/10/1911).

Como es sabido, en 1912 se produjo en Cuba un levantamiento de la población negra en protesta contra la corrupción. Durante la asonada, los cañoneros *Martí* y *Agramonte* vigilaron la costa sur de la Vuelta Abajo. La costa oriental, por su parte, estuvo custodiada por los buques *Hatney*, *Yara*, *Veinte de Mayo*, *Céspedes* y *Baire* (DM, 1/6/1912).

El 5 de septiembre de 1912 toma su mando Francisco Díaz Ramos (DM, 5/9/1912).

El 26 de junio de 1914, el patrón de la goleta *Mattie Pamtoja* pidió ayuda al *Agramonte* cuando dos de sus embarcaciones menores naufragaron, acudiendo nuestro buque protagonista a su auxilio (DM, 26/6/1914).

El 13 de julio de 1914 tuvo lugar en Cuba un hecho que tuvo un gran seguimiento en la prensa: el asesinato del ciudadano norteamericano Duricami Campbelle por parte del cubano Víctor Pérez. Las circunstancias de la investigación harían correr ríos de tinta. El *Agramonte* también apareció en estos hechos. Salió de Batabanó en la tarde de ese día y se dirigió a la isla de Pinos. A bordo se encontraban el fiscal que dirigía la investigación judicial, así como varios militares de la Guardia Rural a las órdenes del teniente Alfredo Suárez (DM, 14/7/1914).

El 30 de abril de 1915 se publicó la lista de comandantes e ingenieros jefes de los buques de la flota. El *Agramonte* por aquellas fechas lo mandaba el alférez Antonio Quintana Choca (DM, 30/4/1915).

El 16 de agosto de 1915, tan pronto como se supo del supuesto hundimiento del vapor *James Campbell*, el ministro del Interior en funciones, Dr. La Guardia, se puso en contacto con el comandante de la flota con el fin de asignar un buque para socorrer a los naufragos. Sin embargo, este último respondió que no había barcos disponibles en la zona. Así pues, el *Agramonte* se encontraba en algún lugar de la zona de Cienfuegos en misión hidrográfica, y su ubicación exacta se desconoce en la actualidad. Otro cañonero, el *Martí*, estacionado cerca del supuesto lugar del suceso, también había zarpado con anterioridad de Batabanó con destino a Ganimar, donde se suponía que prestaría ayuda al cañonero *Matanzas* (DM, 16/8/1915), que había encallado.

Al final resultó que el *James Campbell* había encallado también, siendo el *Agramonte* el que acudió para liberarlo y remolcarlo hasta Batabanó. En la maniobra recibiría la asistencia del cañonero *Matanzas*, el cual, tras liberarse por sus propios miembros de su particular varada, colaboró, como decimos, en el rescate (DM, 17/8/1915).

Al día siguiente, el *Agramonte* recibiría órdenes de partir hacia Nueva Gerona, en la isla de Pinos, donde, según las informaciones, otro vapor había resultado averiado. Desde allí, su comandante telegrafió que ese vapor era el *Reina de los Ángeles*, y como no era necesario que permaneciera más tiempo allí, recibió órdenes de regresar a Batabanó y realizar reconocimientos en otra parte de la costa (DM, 20/8/1915).

Un informe de la Administración Nacional de la Marina, publicado en 1916, señaló que durante el bienio 1915-1916 se había gastado en buques, en diferentes reparaciones, 3.249 dólares (DM, 17/7/1916).

El 12 de noviembre de 1917, el cañonero *Agramonte* regresó de su crucero y a continuación se dispuso su recorrida (DM, 13/11/1917), pero sospechamos que, al reconocerse su casco y comprobarse lo costoso que sería volver a ponerlo en servicio, el buque jamás volvería a navegar.

Respecto a la fecha de exclusión del *Agramonte* de las listas de la flota, no encontramos la fecha exacta. La última vez que el celeberrimo anuario *Jane's Fighting Ships* lo reseñó fue en su edición de 1920, pero es poco probable que esto indique una fecha exacta, ya que no se publicaba todos los años.

La publicación cubana *Lista oficial de los buques mercantes-cubanos* de 1915²⁷ dice que entre los «buques de la Marina Nacional» figura el cañonero *Agramonte*, con señal distintiva GQNT, tun desplazamiento de 29 toneladas y 1903 como año de entrada en servicio. Esta entrada muestra claramente que el desplazamiento de 65 toneladas mencionado en las fuentes españolas es erróneo, como hemos demostrado antes. Una entrada similar se encuentra en la misma publicación para 1918 y 1920.

Pero la edición de 1921 complementa la información sobre el *Agramonte* afirmando que su rango era «tercera». No hay información sobre el barco después de 1921, por lo que se puede suponer que fue eliminado de la lista de la flota alrededor de 1922.

Bibliografía

- CALLEJA LEAL, Guillermo (2023). 1898: los combates navales de Manzanillo. *Revista de Historia Naval*, 159, 67-84.
- CARO GUTIÉRREZ, Santiago (2016). *Victorias olvidadas. Las cañoneras españolas en Cuba y Puerto Rico, 1895-1898*. Utrera (Sevilla), edición del autor.
- GÁLVEZ AGUILERA, Milagros (2007). *La Marina de Guerra en Cuba (1909-1958)*. La Habana, Editorial de Ciencias Sociales.

Publicaciones oficiales

- *Annual List of Merchant Vessels of the United States, with the official numbers and signal letters awarded them by the commissioner of navigation Government Printing Office*. Washington, años 1893-1895;
- *Estado general de la Armada para el año de 1897*. Madrid, Imprenta Real;
- *Lista oficial de los buques mercantes cubanos*. La Habana, La Propagandista, 1915.

Publicaciones periódicas

- *The American Yacht List*. Nueva York, E.P. Coby & Co., años 1890-1893
- *Rockland County Journal*
- *Nyack Evening Star*
- *The New York Times*.

(27) Véase *Lista oficial de los buques mercantes cubanos*. La Habana, La Propagandista, 1915.

Jurisprudencia

- *The Sam Sloan. Dinniny v. the Sam Sloan // The Federal Reporter. Volume 65. Cases Argued and Determined in the Circuit Courts of Appeals and Circuit and District Courts of the United States. February-April, 1895. St. Paul, West publishing Co., 1895. pp. 125-127.*

REVISTA DE HISTORIA NAVAL
FUNDADA EN 1983

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN DE LA EDICIÓN EN PAPEL

NOMBRE Y APELLIDOS: _____

DIRECCIÓN: _____ LOCALIDAD: _____

PROVINCIA: _____ CÓDIGO POSTAL: _____ PAÍS: _____

NIF: _____ TELÉFONO: _____ E-MAIL: _____

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: _____

(La suscripción será por los números del año en que comience el alta y por el importe vigente en el año en curso. Su renovación se hará de manera automática en años sucesivos, si no nos indica lo contrario.)

IMPORTE ANUAL (AÑO 2025)

- REVISTA DE HISTORIA NAVAL (DOS NÚMEROS AÑO 2025)**
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 8 EUROS; RESTO DE EUROPA, 13; RESTO DEL MUNDO, 15 EUROS
- CUADERNOS MONOGRÁFICOS (DOS NÚMEROS AÑO 2025)**
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

FORMA DE PAGO

Transferencia bancaria a favor de «Centro de Publicaciones del MINISDEF», con el siguiente código de cuenta IBAN: ES57 0182 2370 4402 000 0365 (BIC: BBVAESMMXXX), contactando previamente con los teléfonos 913 12 44 27/913 79 50 50

Domiciliación bancaria (no válida para suscripciones desde el extranjero):

D. _____ autoriza al Instituto de Historia y Cultura Naval, del Ministerio de Defensa, para que con cargo a mi cuenta núm:

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

sean abonados los recibos correspondientes a la Revista de Historia Naval / Cuadernos Monográficos (tachar lo que no proceda):

En _____, a _____ de _____ de 20 _____

Firmado: _____

NOTA:

- 1) Remitir este boletín de suscripción por correo electrónico a RHN@mde.es, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval. Juan de Mena Nº 1, 28014 Madrid.
- 2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural.

Protección de datos de carácter personal.

En cumplimiento de lo establecido en la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, los datos personales que consten en el boletín de suscripción, una vez relleno, se procesarán incluyéndose en el fichero de suscriptores de la Revista de Historia Naval y de los Cuadernos Monográficos, y en ningún caso serán cedidos a terceros. Si desea ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, puede dirigirse por correo ordinario, o mediante correo electrónico, a las direcciones anteriormente indicadas.