

FOTOS CON HISTORIAS. NOTICIAS DEL COMBATE DE CAVITE EL 1 DE MAYO DE 1898. EL CAPITÁN DE NAVÍO LUIS CADARSO Y REY DE ANDRADE Y SU HIJO DEMETRIO

Introducción

TRAS muchos años trabajando en cuestiones históricas, creo firmemente que las casualidades no existen, se trabajan. A lo largo de este artículo iremos desgranando esta afirmación con hechos vinculados con el combate naval de Cavite y el fallecimiento del comandante del buque insignia de dicha batalla, el capitán de navío Luis Cadarso y Rey de Andrade, y de su hijo, el alférez de navío Demetrio Cadarso de Andrés, fallecido no muchas fechas después tras una sucesión de coincidencias que más parecen el resultado de una novela que fruto de la realidad.

El capitán de navío Luis Cadarso y Rey de Andrade

Hace no mucho tiempo, gracias a la donación de un compañero de promoción¹ descendiente directo de Cadarso, llegó a manos del Museo Naval documentación personal sobre el héroe de Cavite: ascensos, concesión de medallas, noticias de periódicos... una información interesantísima que nos desvelaba, entre otras cosas, la relación personal que tuvo Luis Cadarso con las Filipinas.

El comandante había nacido en Noya, La Coruña, en 1843. Ingresó como aspirante en el Colegio Naval Militar en 1858. Participó en la dominación de los insurrectos de Pozas (Ferrol), en la escuadra del Pacífico y en diversas operaciones en Filipinas.



Capitán de navío Luis Cadarso y Rey de Andrade. (Fotografía facilitada por el autor)

1. El capitán de navío Francisco de Borja Aguirre de Cárcer y González de Quevedo.

Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ
Director del Museo Naval. Doctor en Historia Contemporánea



Caja de cerillas que muestra a Pozas, jefe de los insurrectos de Ferrol. (Fotografía facilitada por el autor)



El crucero Castilla fondeado en Barcelona antes de partir para Filipinas. (Fotografía facilitada por el autor)

En 1880, año del terremoto de Manila, se le nombró jefe de la Fuerzas Sutilas de la isla Corregidor y comandante de la Estación Naval de Manila. En 1887 pasó a ser jefe de la División y

Cadarso se había casado en tres ocasiones: de las dos primeras esposas enviudó, y tuvo dos hijos de la primera mujer², tres de la segunda y una hija de la tercera³.

2. Uno de ellos, Demetrio, es protagonista de esta historia.

3. Datos obtenidos del artículo de Daniel Smith Ramos, titulado «Los Cadarso y el Desastre de 1898», del n.º 1 de la revista *Descendientes*, de enero-marzo de 2021.

El crucero *Reina María Cristina*

Otro gran protagonista de esta historia fue el crucero *Reina María Cristina*. Era gemelo del *Alfonso XII* y del *Reina Mercedes* y tenía sus mismas características. Se construyó en Ferrol, poniéndosele la quilla el 12 de agosto de 1881 ante los reyes Alfonso XII y María Cristina de Habsburgo-Lorena. Se botó el 2 de mayo de 1886 y, debido a sus pocas cualidades y a haber nacido anticuado, hubo un proyecto de transformarlo en transporte de personal.

El 8 de agosto de 1890 pasó a San Sebastián, donde se unió al crucero *Reina Regente* con objeto de que la reina los conociera. El 16 se celebró una fiesta en honor de los oficiales y el

comandante, y el 18 salió para Ferrol. En septiembre partió para Málaga en compañía del *Navarra* y el *Gerona*, poniendo rumbo posteriormente a Filipinas.

El año 1891 lo pasó en Cavite, marchando en abril del siguiente a una comisión en China y Japón. A principios de febrero de 1895 salió de Manila con el general Blanco a bordo con objeto de reducir a los rebeldes de Joló. El día 4, a las 01:30 chocó contra un arrecife madrepórico. La maniobra del ancla de proa hirió al segundo comandante, Enrique Robiou y Sierra, y al fallar un cable murió un artillero de mar de primera e hirió de gravedad a 18 miembros de la dotación. Debido a lo delicado de la situación, se mandó una lancha de vapor a



Fotografía que muestra al *Reina Cristina*, buque insignia de Montojo, fondeado. (Fotografía facilitada por el autor)



El crucero *Reina María Cristina* fondeado en Japón en 1892. (Fotografía facilitada por el autor)

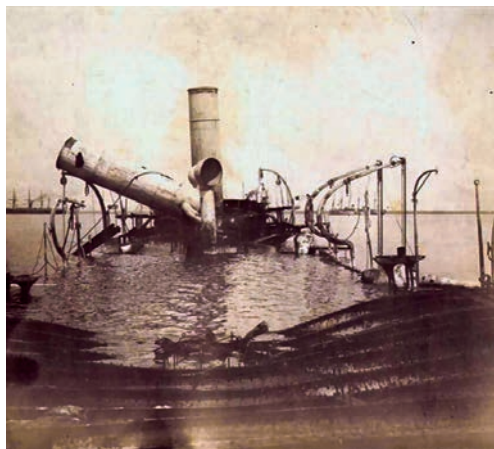
buscar ayuda a Ilo Ilo, pero el bote se quedó sin combustible cerca de Panay, por lo que se pidió auxilio al capitán del puerto y a las autoridades de Marina, lo que permitió salvar el buque. A causa de este accidente, tuvo que pasar a Hong Kong para ser reparado. La noticia se dio a conocer en España el 22 de marzo debido a la cercanía de la desaparición del crucero *Reina Regente*.



Esteroscópica que muestra los restos del buque en 1899. (Fotografía facilitada por el autor)

Tras el comienzo de la insurrección filipina en 1896 asistió a numerosos bombardeos y desembarcos. El 16 de febrero de 1897 atacó la costa entre Piñas y Cavite Viejo. El día 23 canoneó Bacoar, echando a pique botes de pesca. El 10 de marzo Imus y el 25 de ese mes

volvió a bombardear Bacoar. En otoño salió para Manila para efectuar una comisión en China y Formosa. El 27 de abril de 1898 embarcó al almirante del Apostadero, perdiéndose



Restos del buque.
(Fotografía facilitada por el autor)

el 1 de mayo bajo el fuego enemigo en la ensenada de Cañacao, embarrancando cerca de los almacenes del Arsenal. Quedó hundido hasta la cubierta superior, pero velando una chimenea y el castillo. Fue reflotado en 1903 y llevado al desguace.



Otra vista de los restos del *Reina Cristina* en 1903. (Fotografía facilitada por el autor)

Los sucesos

Hagamos un recorrido somero por los hechos acaecidos en el Apostadero de Filipinas desde el comienzo de la insurrección. En agosto de 1896, el general Blanco ya había recibido informes confidenciales acerca de que el 26 de ese mes iba a suceder un levantamiento en Manila. El día 30 se produjo el alzamiento, capitaneado por Emilio Aguinaldo y Andrés Bonifacio.

En Cavite se encontraban el *Castilla*, el *Reina Cristina* y el *Ulloa* en reparación. El *Elcano*, el *Marqués de Duero* y el *Manila* no podían prestar servicios, y el *Callao* estaba en el carenero de Cañacao. Los buques disponibles durante los sucesos fueron los *Velasco*, *Juan de Austria*, *Cebú*, *Álava* y los recién llegados de Hong-Kong *Leyte* 3.º y *Ruy de Villalobos*.

Al comenzar la revuelta, y ante la falta de fuerzas de tierra, el almirante del Apostadero puso a disposición del capitán general 389 soldados de infantería de marina y marineros. La Armada participó en las acciones apoyando a las fuerzas de tierra, bombardeando las posiciones enemigas, haciendo control del tráfico marítimo y en ocasiones con sus dotaciones desembarcando en apoyo de las fuerzas de Infantería de Marina o del Ejército de Tierra.

En otro orden de cosas, el teniente de navío de 1.º José Gutiérrez Sobral, agregado naval en Washington, anunciaba ya el 25 de enero de 1898 que, tan pronto se declarase la guerra entre España y los Estados Unidos, las Filipinas serían uno de los objetivos de la Escuadra del Pacífico norteamericana.

También el almirante Cervera, en una carta al ministro del 7 de marzo de 1898, decía: «Nunca he pensado que las fuerzas que los Estados Unidos tienen en el Pacífico y en Asia para el desarrollo de los sucesos de las Antillas, pero siempre he visto un gran peligro para nuestras Filipinas, que no tienen fuerzas que oponerles, ni aún parecidas con una sombra»⁴.

Aun así, la confianza en que las fuerzas americanas no atacaran era grande para ciertos medios oficiales. Una muestra fue el telegrama mandado por el ministro de Ultramar al gobernador general de Filipinas, recibido en Manila el 5 de marzo de 1898, en el que se le ordenaba recibir a la Escuadra americana en los mismos términos que a las otras extranjeras.

El 15 de abril de 1898 el almirante Montojo comunicó al ministro de Marina el estado de su escuadra: «... tengo para combatir *Reina Cristina*, *Austria*, *Isla de Luzón* e *Isla de Cuba*. Este tiene inutilizado un cañón»⁵.



Fotografía del crucero *Ulloa* en Filipinas.
(Fotografía facilitada por el autor)

4. Cervera y Topete, Pascual (1899): *Escuadra de operaciones de las Antillas*. Ferrol: Imprenta de El Correo Gallego, p. 63.

5. *Correspondencia oficial referente a las operaciones navales durante la guerra con los Estados Unidos en 1898*. Madrid (1899): Imprenta del Ministerio de Marina, p. 15.

El 19 del mismo mes, el ministro de Marina contestaba a la petición del almirante Montojo de que le enviaran torpedos, prometiendo Bustamante mandar 70 y afirmando que en Cartagena estaban listos los cañones Armstrong de la *Numancia* y la *Vitoria* para ser mandados a Filipinas... Nunca se llegaron a recibir. El 23 de abril, al igual que se hizo en Cuba, el periódico oficial publicaba diversos decretos que ordenaban apagar los faros del archipiélago para que no guiasen a los buques enemigos por las costas.

La situación de las fuerzas el 30 de abril de 1898 era la siguiente⁶:

— En Cavite: los cruceros *Reina Cristina*, mandado por el capitán de navío Luis Cadarso Rey de Andrade; *Castilla*, capitán de fragata Alonso Morgado y Pita da Veiga; *Don Antonio de Ulloa*, capitán de fragata José Iturralde y Fernández; *Don Juan de Austria*, capitán de fragata Juan de la Concha y Ramos; *Velasco*, capitán de fragata Eduardo Menacho y Tourné; *Isla de Cuba*, capitán de fragata José Sidrach de Cardona y Quesada; *Isla de Luzón*, teniente de navío de 1.ª Miguel Pérez Moreno; *General Lezo*, teniente de navío Rafael Benavente y Carriles; *Marqués del Duero*, teniente de navío de 1.ª Salvador Moreno de Guerra y Croquer; el hidrógrafo *Argos*, al mando del teniente de navío de 1.ª Rafael Cabezas, y por último, el transporte *Manila*.

— En el río de Pampanga: los cañoneros *Leyte*, al mando del teniente de navío Manuel del Peral, y *Arayat*, por el del mismo cargo Manuel García, y la lancha *España*, por el alférez de navío Tomás Sostoa.

— En Binondo: el transporte *Cebú*, mandado por el teniente de navío Ángel Barrera y Luyando.

— En el puente de Ayala (Manila): el cañonero *Bulusan*, mandado por el teniente de navío Pedro Sans y Garau.

— En Ilo Ilo: el cañonero *Elcano*, mandado por el teniente de navío de 1.ª José Sánchez y Corbacho.

— En Balabac: el cañonero *Calamianes*, teniente de navío Francisco Gallego y Arnosa.

— En Cebú: el cañonero *Paragua*, mandado por el teniente de navío Julio García.

— En La Laguna: la lancha *Otalora*, teniente de navío Eugenio Montojo y, posteriormente, al mando del alférez de navío Manuel Moliní y González.

— En la isla Paragua: el cañonero *Callao*, teniente de navío Francisco Pou.

— En Joló y Mindanao: el transporte *General Álava*, teniente de navío de 1.ª Ramón Rodríguez



Mapa extraído de *Historia de la Infantería de Marina Española*, de José Enrique Rivas Fabal

6. Datos tomados del *Estado General de la Armada de 1898*, y De Bordejé y Morencos, Fernando F. (1993): *Crónica de la Marina española en el siglo XIX*. Tomo II. Madrid: Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica.

Trujillo y Sánchez. Los cañoneros *Panay*, teniente de navío Fernando Rodríguez y Thovenet; *Mindoro*, teniente de navío José Padillo Nadal; *Samar*, teniente de navío Carlos Suanzes y posteriormente por el teniente de navío Eladio Ceano; *Manileño*, teniente de navío Diego Aleson; *Pampanga*, teniente de navío José Quintas y Delgado; *Mariveles*, teniente de navío Ramón Cano, y las lanchas *Basco*, mandada por el alférez de navío Ramón Sánchez y Ferragut; *Urdaneta*, teniente de navío Jesús Aguilar y Jáudenes; *Gardoqui*, alférez de navío José María Oteyza; *General Blanco*, teniente de navío Mariano Sbert; *Lanao*, teniente de navío Fernando Carranza; *Almonte*, alférez de navío Aquiles Vial y Pérez Bustillo, y *Corcuera*, alférez de navío Ángel Pardo y Pozo.

— En las Carolinas: los cañoneros *Quirós*, mandado de forma interina por el teniente de navío de 1.ª José González Quintero, y *Villalobos*, al mando del teniente de navío de 1.ª José María Rodríguez y, posteriormente, por el teniente de navío de 1.ª Salvador Guardiola Sempér.

Al comenzar el conflicto con Norteamérica, como vemos, las unidades se encontraban esparcidas por la infinidad de islas del archipiélago, dándose el caso del *Callao*, que fue

apresado sin aún saber que habían comenzado las hostilidades.

Centrándonos en lo sucedido al crucero *Reina María Cristina* en el combate naval de Cavite, puntualizar que durante toda la guerra los buques carecieron de dotaciones suficientes, con escasa cantidad de oficiales y clases, estando cubierta la marinería con personal nacido en Filipinas. Por ejemplo, el *Reina Cristina* contaba al comenzar la guerra en 1896 con dos oficiales de Cuerpo General, y de los 365 hombres que debían completar la dotación, sólo tenía 114, de los cuales 31 eran filipinos.

El día 1 de mayo, tras el combate mantenido con los norteamericanos, el almirante da cuenta desde Manila de la destrucción total de su escuadra:

«Tengo el sentimiento de poner en conocimiento de V. E que la escuadra de Filipinas ha sido destruida por la americana. A media noche de ayer consiguió forzar el puerto sosteniendo fuego con las baterías de la entrada. Antes de amanecer se presentó en línea la escuadra enemiga compuesta de ocho buques. A las siete y media



Fotografías de época de cuadros del médico de la Armada Ildefonso Sanz y Doménech, de la dotación del crucero *Isla de Luzón* en el combate naval de Cavite. (Fotografías facilitadas por el autor)

incendió proa *Reina Cristina*, poco después la popa y roto el servomotor, transbordé con mi Estado Mayor al Cuba. A las ocho, incendiado completamente *Cristina*, igualmente *Castilla*; demás buques averiados, refugiados en sena Bacoar, fue preciso ir echándolos á pique para evitar cayeran en poder enemigo. A éste pidióle Comandante General del Arsenal, cesara bombardeo; puso condición quemar los buques; me consultó y acepté para evitar más pérdidas de vidas y edificios. Se calcula que las pérdidas ascenderán á unas 400 bajas; muertos Capitán de navío Cadarso, Capellán Novo y otros. Ha sido un desastre que lamento profundamente; lo presentí y, anuncié siempre por la falta absoluta de fuerzas y recursos»⁷.

En concreto y centrándonos en el capitán de navío Cadarso, éste se encontraba convale-

ciente de una operación de un tumor en la espalda; no obstante, optó por embarcar y seguir la suerte de sus compañeros.

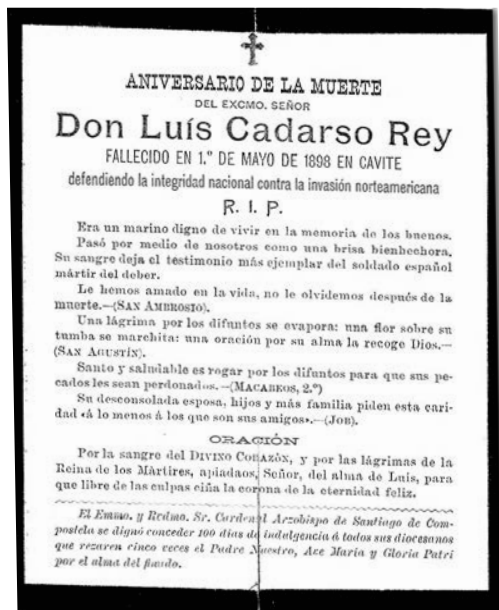
Según establece la «Relación nominal de los individuos que resultaron muertos, heridos y contusos en el combate naval contra la Escuela Norte Americana de 1º de mayo último», firmada por el jefe de Estado Mayor Leopoldo Boado en Manila el 23 de junio de 1898, resultó muerto en el combate.

Del parte dado por el almirante sobre el combate, se extrae la forma en que falleció:

«... Poco después de empezar el abandono del buque, cuando ya muchos se habían salvado, una granada destrozó al Comandante del crucero *Cristina*, Capitán de Navío señor D. Luís Cadarso, que se hallaba dirigiendo el salvamento; al primer Condestable y al primer Contramaestre, é hirió á varios marineros y soldados. Pocos minutos después, se fue á pique el crucero *Cristina*, habiendo hecho explosión é incendiándose completamente...»

La consternación en el Apostadero fue grande al conocerse la noticia de la muerte de Cadarso. A bordo del mismo crucero se encontraba embarcado su hijo, el alférez de navío Demetrio Cadarso y Andrés, oficial de derrota del buque. Para conocer cuál fue su suerte, acudimos al parte que dio el almirante, donde se dice:

«...Por último, creo que faltaría la justicia si no le hiciera presente á V. E. el heroísmo é inteligencia con que el Teniente de navío D. Federico Blein, Comandante de la batería, y el Alférez de navío D. Demetrio Cadarso, encargado de la



Recordatorio del aniversario de la muerte del capitán de navío Luis Cadarso Rey. (Imagen facilitada por el autor)

7. *Ibidem*, pp. 29-30.

maniobra, conducción de heridos y buen orden de cubierta, han desempeñado su cometido...»

Llegados a este punto, quiero detallar los sucesos acaecidos a la comisión del Instituto de Historia y Cultura Naval⁸ desplazada a Manila entre el 9 y el 14 de diciembre de 2024. Una de



Fotografía del alférez de navío Demetrio Cadarso y Andrés. (Fotografía facilitada por el autor)

las actividades que íbamos a efectuar era la visita a la zona de intramuros, acompañados con el catedrático de la Universidad de Guam Carlos Madrid. Éste nos sugirió que antes parásemos brevemente en el cementerio de Paco, barrio cercano a nuestro destino final, y de interés, ya que era el más antiguo que se conservaba en Manila, de comienzos del siglo XIX. Comentó que, en general, las lápidas de los nichos se encontraban en muy mal estado a causa de las acciones durante la Segunda Guerra Mundial, entre otras cosas. El cementerio era poco usual, ya que los nichos estaban dispuestos alrededor de un parque central. Al examinar las lápidas, vimos el deterioro avanzado en que se hallaban, excepto algunas, que todavía conservaban un buen estado y se podían leer sus inscripciones. La

sorpresa surgió al fijarnos en una de ellas, que rezaba:

«D. Demetrio Cadarso y Andrés, alférez de navío, + el 10 de noviembre de 1898 a la edad de 27 años. Su familia».



Lápidas de Demetrio Cadarso y Andrés en el cementerio de Paco, en Manila. (Fotografía facilitada por el autor)

Como pueden comprender, el asombro que nos invadió fue grande; en Manila, sin tener prevista la visita a un cementerio que desconocíamos, lo menos que podíamos imaginar era encontrarnos a un alférez de navío de la Armada enterrado allí. Pero no todo acabó en eso; al comentarlo con el profesor, me contó que tiempo atrás había comprado en Argentina un archivo del capitán de navío Cadarso con poemas a sus hijos y, como ya indiqué, no hacía muchas fechas que el Museo Naval había recibido una donación con los papeles personales del comandante. Abundando en las casualidades, durante la catalogación de las banderas del Museo Naval, se encontró un gallardetón del *Cristina*, que abordaremos después.

8. Formada por el coronel de Intendencia Santiago Acosta Ortega, el capitán de navío Luis V. Gómez Olea y Ruiz de Buceta y el del mismo empleo Juan Escrigas Rodríguez.



Fotografía del cementerio de Paco procedente del libro *Fighting in the Philippines*⁹. A la izquierda, en la parte superior, se distingue el nicho del capitán de navío Cano y Prieto, comandante de Marina en Manila en 1898.

Ante este *shock* inesperado, al llegar al hotel me puse a indagar en el asunto, y de esa investigación salen estas líneas. Durante la misma, intenté localizar a algún otro miembro de la Armada que pudiera estar enterrado en el cementerio, por lo que se me ocurrió acudir al *Libro de defunciones del Batallón de Marinería*¹⁰, formado por las dotaciones de la Escuadra y del Arsenal de Cavite que sirvieron de refuerzo a las defensas de Manila tras el combate del 1 de mayo. Y hete aquí que me llevo otra sorpresa. Entre los fallecidos se encuentra el hijo del segundo contramaestre Ruperto Quijano: el niño Simeón Quijano y Cándido, natural de Cavite, fallecido el 3 de agosto de 1898 y enterrado en ese mismo cementerio de Paco. También consta la inhumación en ese

lugar de la esposa del teniente de navío de 1.ª Salvador Moreno de Guerra y Cróquer, Leonor Ramírez-Arellano y Porro, natural de Puerto Príncipe, Cuba, que falleció el 6 de septiembre de 1898. Tres españoles muy cercanos a la Armada corrieron la misma suerte hace más de 125 años.

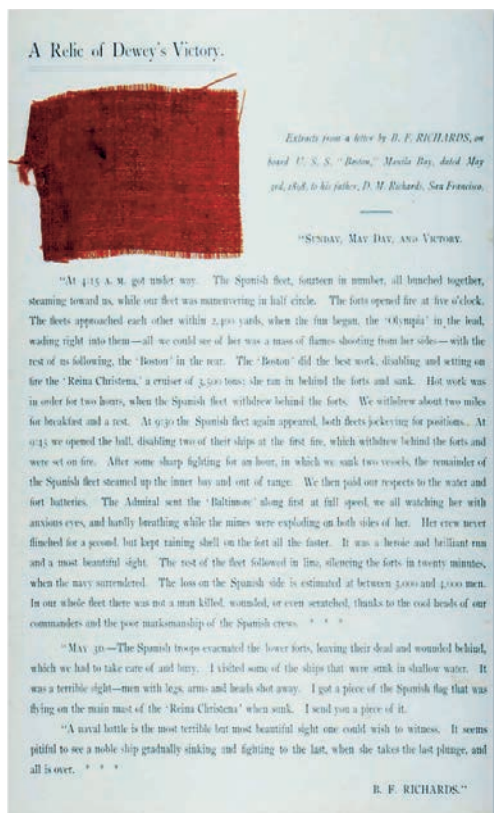
Posteriormente, localicé en el libro *Fighting in the Philippines* una fotografía del cementerio de Paco, en la que se distingue el nicho del capitán de navío Antonio Cano y Prieto, comandante de Marina en Manila en 1898, aunque no lo pude localizar el día que visité el camposanto; probablemente fue destruido, como muchos otros.

9. Tennyson Neely, F. (1899): *Fighting in the Philippines*. Chicago; London, New York: F. Tennyson Neely Publishers, p. 134.

10. Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián de Elcano». Libro 243 del antiguo Archivo Eclesiástico de la Armada.

Las banderas del crucero *Reina María Cristina*

Pero no acaban aquí los sobresaltos. Saben que soy coleccionista y que en alguna ocasión he traído a estas páginas un girón de la bandera que ondeó durante el combate en el citado crucero.



Girón de la bandera del crucero *Reina Cristina* utilizada en el combate del 1 de mayo, recogido por un oficial norteamericano, que describe su llegada a Estados Unidos. (Fotografía facilitada por el autor)

Más aún, sólo unos días antes de salir rumbo a Filipinas, y dentro del trabajo de catalogación de banderas que estamos haciendo en el Museo, encontramos un gallardetón que perteneció al cargo del crucero, insignia del

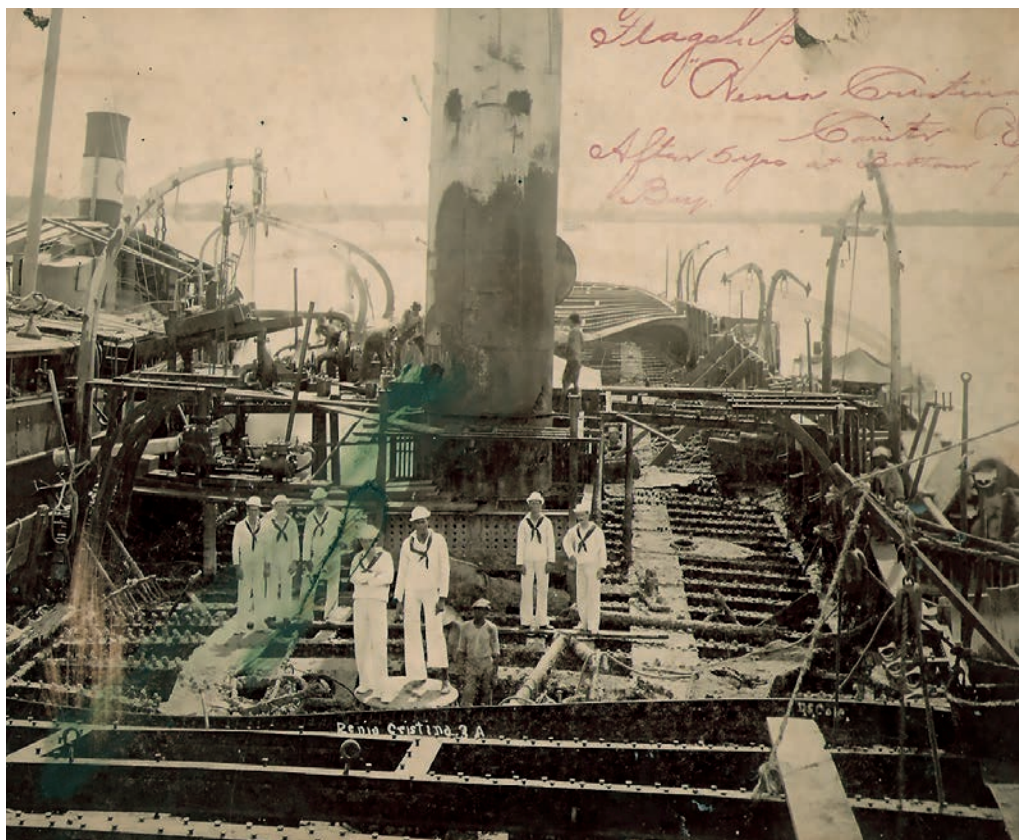
contralmirante Patricio Montojo. Había aparecido durante los años en que la dirección del Museo la ostentaba el contralmirante José Ignacio González-Aller, con el que había contactado una familia desde México que guardaba esta reliquia de la Armada. Era el citado gallardetón, que había pertenecido al cabo de mar de 1.º Rogelio Huertas López, cabo guardabanderas del buque. Se lo había enrollado en el cuerpo durante el sabotaje del crucero para que no cayera en manos de los norteamericanos. Casi 100 años después, sus descendientes lo quisieron donar al Museo Naval.

Como ven, un cúmulo de situaciones me ha permitido hilvanar estas líneas. Recordar que el alférez de navío Demetrio Cadarso era el jefe directo del cabo guardabanderas Huertas como oficial de derrota del buque.



Gallardetón del crucero *Reina María Cristina*, insignia del contralmirante Patricio Montojo. Había pertenecido al cabo de mar de 1.º Rogelio Huertas López, cabo guardabanderas del buque. La familia lo guardó durante casi 100 años, donándolo después al Museo Naval (MNN-9462)

A modo de colofón, recordar que los restos de los marinos españoles que fallecieron a bordo del *Reina María Cristina*, encontrados mientras se reflotaba el crucero en 1903, fueron repatriados a bordo del trasatlántico *Isla de Panay* ese mismo año y trasladados al Panteón de



Restos del crucero *Reina Cristina* cuando estaban siendo reflotados en 1903. (Fotografía facilitada por el autor)

Marinos Ilustres, donde hoy se encuentran.

Se han dado muchas casualidades, todas ellas unidas por el nexo común del trabajo sobre de la historia de la Armada y los sucesos de Filipinas. Sólo me queda desear que estas páginas sirvan como recuerdo y testimonio de todos los que se dejaron la vida defendiendo Filipinas para España durante los años en que fuimos una patria común.



Momento del embarque en el trasatlántico *Isla de Panay* de los restos de los marinos muertos a bordo del crucero *Reina María Cristina*. (Fotografía facilitada por el autor)



TEMAS PROFESIONALES

