



HISTORIAS DE LA MAR

EL CRUCERO *REINA MERCEDES*

Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ



Introducción



LEVO muchos años recolectando información escrita, documentos y artículos de coleccionistas sobre la guerra de Cuba, y más en particular sobre los acontecimientos que ocurrieron en Santiago, tanto en la mar como en tierra. Mi afición por estos temas es muy temprana, puesto que la memoria de los sucesos siempre ha estado muy viva en mi familia, ya que mi bisabuelo, el condestable de 2.^a Rosendo Escrigas Marco, murió en aquellas jornadas.

Desde esta temprana edad he intentado reconstruir los sucesos, y una pequeña parte del trabajo la traigo a estas páginas.

Durante la guerra de Cuba, Rosendo, mi bisabuelo, tuvo que cumplir el turno establecido para ocupar destinos en ultramar, y embarcó en el cañonero *Pizarro*, con el que efectuó la travesía de Glasgow al apostadero de La Habana. En julio de 1896 pasó destinado al crucero *Reina Mercedes*, desembarcando en febrero de 1898. Durante su permanencia a bordo, le fueron concedidas



Rosendo Escrigas, condestable de la dotación del crucero. (Foto: colección del autor).

en el *Reina Mercedes*, luchando en las trincheras de la Socapa. Falleció el 14 de agosto de 1898, en el Hospital Militar de Santiago, en la sala de Marina, víctima de las heridas gangrenadas recibidas en la defensa de Santiago de Cuba, según la versión familiar constatada por el Boletín del Condestable de 1898.

Con este trabajo intento recordar a todos los que, como mi bisabuelo, allí murieron defendiendo a España, y en especial mantener viva la memoria que sus familiares guardan de ellos. He intentado recopilar la tradición oral de familias ferrolanas y relacionadas con la Armada, cuyos antepasados participaron en tan aciagas jornadas o que allí perdieron la vida. Son pocos los descendientes que quedan con la memoria viva, y en breve plazo de tiempo ésta, si no se recoge de alguna forma, acabará perdiéndose.

He fijado mi atención en este crucero porque fue donde murió mi bisabuelo, y el único que permaneció en activo hasta finales de la década de los 50, aunque sirviendo en este caso a la Marina norteamericana. También porque los avatares de este buque son mucho menos conocidos que los de los buques de la escuadra de Cervera, quizá porque no pudo luchar en la mar, navegando, pero sí fue un duro enemigo para los americanos, tanto desde su fondeadero como desde tierra, donde su dotación mostró que la Armada española estaba dispuesta a luchar con tal de salvar este trozo de tierra tan querido que era España.

Por supuesto, no es un trabajo completo, debido a la innumerable cantidad de acciones que se llevaron a cabo en Santiago en 1898, no todas ellas suficientemente documentadas, pero es un comienzo para futuros trabajos de mayor envergadura.

dos cruces del Mérito Militar con distintivo rojo, pensionadas, y una del Mérito Naval con distintivo rojo, también pensionada, por haberse distinguido en las acciones de Banes y Maraví. Al desembarcar del *Reina Mercedes* pasó destinado al crucero *Magallanes*, que se encontraba en La Habana sin poder navegar al comenzar la guerra con los Estados Unidos. Por ello, fue comisionado al transporte militarizado de la Trasatlántica *Méjico*, para trasladar torpedos utilizados en la defensa de los puertos. Participó en la colocación de los artefactos en Guantánamo y el día 23 de mayo de 1898, pasó otra vez a servir

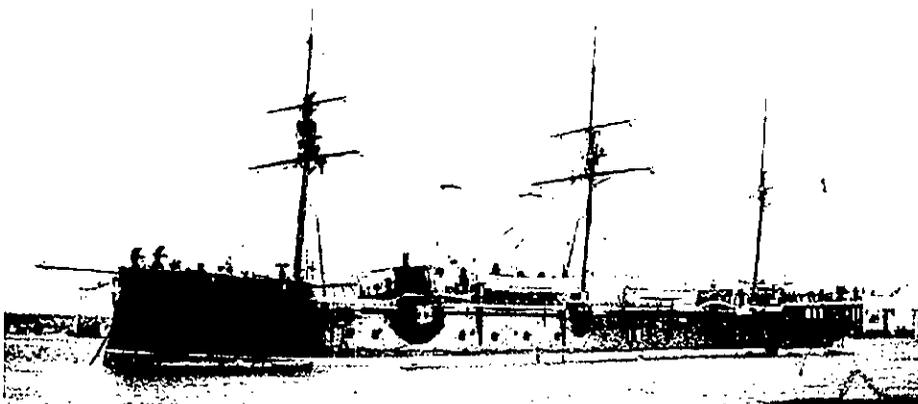
El crucero

Nació el crucero por el Plan Naval de Pavía de 1877-79 junto a sus gemelos el *Alfonso XII* y el *Reina María Cristina* (1), debido a el proyecto de Tomás Tallerie. Construido en Cartagena, se le puso la quilla en el año 1881 y se botó el 12 de septiembre de 1887, siendo el primer buque de metal, de algún porte, construido en estos talleres (2). Ya nació anticuado debido al retraso con que se efectuaron las obras, y hubo que esperar a 1890 para ser entregado a la Armada. No sólo la falta de protección, sino su escasa velocidad, su complicada arboladura, y su mala maniobrabilidad le quitaron valor como crucero. Ya en real decreto de 29 de noviembre de 1890 se estudia la posibilidad de utilizarlo como buque logístico.

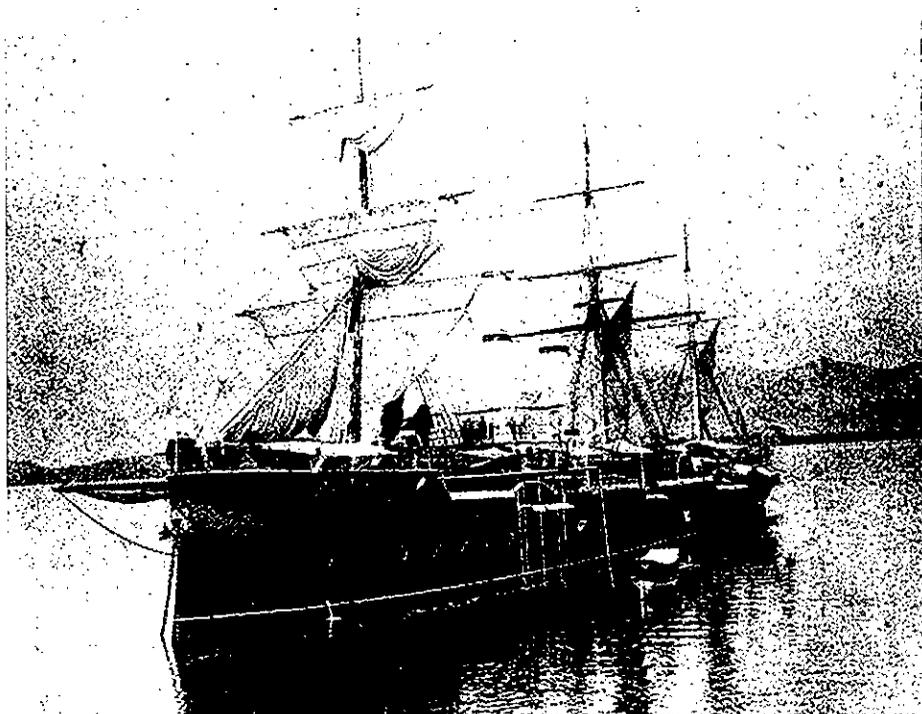
Bustamante, en 1888, en su libro *Apuntes sobre el material de Marina*, decía:

«Los cruceros del nuevo tipo *Reina Mercedes* no merecen el nombre de buques de guerra, y los más pequeños del tipo *Ulloa*, ni siquiera el de buenos barcos. Los avisos *General Lezo* son aún peores. Sería muy de desear que no se invirtiese un céntimo nunca en material por el estilo... y si en caso de guerra su misión ha de ser la de huir o esconderse en un puerto, más valiera, para bien de España y honra de su Marina, que nunca se hubieran construido.»

Tenía un desplazamiento (3) de 3.090 t, con una eslora de 84 m, una manga de 13 m y un puntal de 9,5 m para un calado de 6,70 m. Su velocidad teórica era de 15 nudos, con una autonomía de 4.000 millas. Su propulsión constaba de 10 calderas de vapor con una máquina capaz de dar hasta 4.100 Cv y tenía un velamen de 1.725 m². En cuanto al armamento, contaba



El crucero fondeado antes de partir para tierras antillanas. (Foto: archivo EMA).



El *Reina Mercedes* fondeado antes de salir para las Antillas. (Internet).

con 6 piezas Hontoria de 16 cm, 3 de 57 mm., 2 de 42 mm. Nordenfelt, 6 revólveres Hotchkiss, 3 ametralladoras y 5 tubos lanzatorpedos. No tenía ningún tipo de protección y la dotación era de 380 hombres.

En 1890 participó en la botadura del *Infanta María Teresa*. Cooperó en las operaciones militares de Melilla en 1893. En octubre de este año, y tras bombardear la costa de las Chafarinas, se dirigió a Bremen para embarcar 10.000 fusiles Mauser y un millón de cartuchos. En 1895 lo encontramos ya en Cuba, donde permaneció el resto de sus días. El 12 de febrero de 1895, y llevando guardias marinas a bordo, entró en la capital de Martinica procedente de La Habana, con objeto de carenar el 26 en un dique de Port De France. Tras finalizar la reparación, repostó carbón de los depósitos de la Trasatlántica y regresó a La Habana.

En 1897 se llevaron a cabo una serie de medidas a bordo, organizadas por el entonces comandante el capitán de navío Arturo Perea y Oria, para luchar con las enfermedades de los climas tropicales, y por Real Orden de 27 de abril de 1897 se hizo la medida extensiva a todos los buques del apostadero debido al buen resultado obtenido.



Oficiales del *Reina Mercedes* en 1898. (Foto: colección del autor).

Entre el 26 de abril y el 27 de mayo de ese mismo año participó el crucero con una columna de desembarco en la acción del puerto de Banes, estando al mando el comandante general del apostadero. Participaban también el *Galicia*, *Nueva España*, *Magallanes*, *Vasco Núñez de Balboa* y *Ligera*. La acción se llevó a cabo con fuerzas del Ejército de Tierra al mando del general Helgin. Se capturaron 10 embarcaciones y se tomaron 48 fusiles, 10 ametralladoras y 59 prisioneros, auxiliando la dotación a los ingenieros militares en la construcción de un nuevo fortín.

La última acción de guerra que he podido recoger en la mar tuvo lugar en junio de 1897 contra el buque americano *Valencia*, en las proximidades de Guantánamo y dentro de aguas jurisdiccionales españolas (4).

Los sucesos de 1898

Aunque no es el objeto de este artículo, puede servir para presentar los sucesos que ocurrieron en Santiago. Simplemente recordar algunos datos que precipitaron la guerra y la situación de las dos escuadras presentes en las Antillas, la de Cervera y la de Manterola.

Tras la pérdida del *Maine*, por la presión de la prensa de su país y ciertos sectores de la política, el presidente norteamericano Mac Kinley y el pueblo americano declaran la guerra a España el día 21 de abril de 1898.

Por supuesto, Santiago no estaba pensado en convertirse en centro de gravedad de la guerra en detrimento de La Habana, y por tanto sus infraestructuras, aprovisionamiento y mantenimiento no eran capaces de soportar, no sólo la entrada de la escuadra de Cervera, sino todo el peso de la guerra en tierra.

El estado de las unidades que se encontraban en Cuba queda reflejado en el telegrama del almirante Manterola, comandante general del apostadero de La Habana, en el mensaje al ministro de Marina el día 10 de abril de 1898 (5):

«Contestando comunicación muy reservada de V. E. recibida por correo 4 del corriente, manifiesto que de los 61 buques que componen esta escuadra, 32 son lanchas, poco útiles aun para la policía de las costas, referida sólo a las expediciones filibusteras. Los dos cruceros de primera están completamente inútiles: *Alfonso XI*, sin movimientos propios, *Mercedes*, de sus diez calderas, siete inútiles y tres poco menos. *Ensenada*, *I. Isabel* y *Venadito* sólo este último navega, los otros no pueden moverse en un mes; *Magallanes* tampoco puede encender. Los cañoneros-torpederos, convertidos en cruceros para lo que no fueron construidos, han perdido su marcha que constituye su principal defensa. Transporte *Legazpi* anda siete millas, de los cañoneritos de Inglaterra, creo excusado decir nada a V. E.»

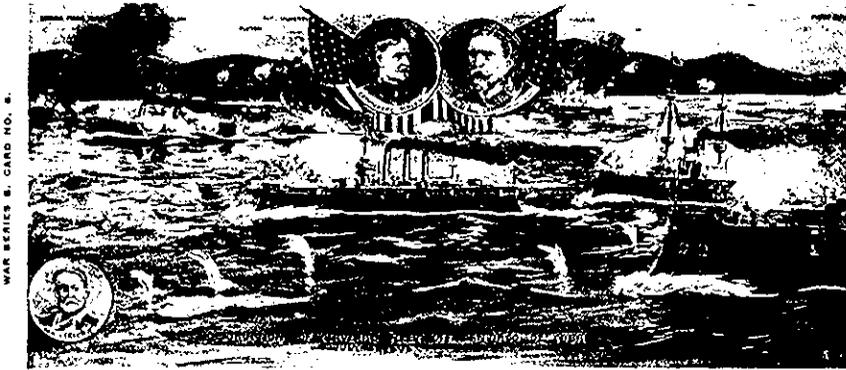
Pero la penuria no era sólo en buques. La falta de artillería en las fortificaciones de tierra se ve reflejada en este comunicado del almirante Manterola al ministro del día 30 de abril:

«No pudiendo navegar por inutilidad de sus calderas *Alfonso XII* y *Reina Mercedes* y solicitado por el General en Jefe, se han entregado a las baterías de esta capital seis cañones de 16 cm del primero y en Santiago de Cuba cuatro de 16 cm y cuatro de 37 mm, servidos todos por Marina.»

El día 19 de mayo entró la escuadra del almirante Cervera en Santiago, procedente de Curaçao, lo que empeoró aún más la situación de Santiago. El día 27 de mayo comenzó el bloqueo marítimo propiamente dicho, y el 21 de junio por la noche desembarcaron los primeros americanos en punta Berracos (6).

Los males del apostadero, como vemos, eran muchos y se vieron agravados con la llegada de la escuadra de Cervera, ya que a la falta de medios para carbonear que había en Santiago hubo que añadir la falta de raciones, lo cual hizo la situación crítica.

Tras analizar brevemente la situación en Cuba, intentaré particularizar los hechos del *Reina Mercedes* y a su dotación. Así las cosas, y como hemos visto anteriormente, debido al mal estado de las calderas, siete de diez inoperativas, el *Reina Mercedes* no pudo salir para La Habana como el resto de unidades mayores de la escuadra de Manterola. Su dotación se encontraba notablemente mermada por el número de enfermos y cumplidos sin relevo, aunque fue



Postal americana que muestra la salida de la escuadra española de Santiago.
(Foto: colección del autor).

reforzada en algún momento por personal procedente del vapor *Méjico* allí destacado para traer los torpedos utilizados en el puerto de Guantánamo.

El día 23 de marzo (7) quedó el buque amarrado a La Socapa, echando abajo vergas, calando masteleros, y blindando la amura de estribor, que era la que daba frente a la boca, con las cadenas de la primera y cuarta anclas para dar resguardo a la cámara de torpedos. El día 26 de marzo y por orden superior se pararon las reformas y se fondcó en bahía, regresando a los pocos días a La Socapa de nuevo, comenzando otra vez las reformas mencionadas.

El día 7 de mayo se comenzaron a desmontar cuatro de los cañones Hontoria de 16 cm bajo la supervisión del contraamaestre Antonio Rodríguez Díaz. Para ello se utilizó una cabria, subiéndose dos a La Socapa ayudados por 50 marineros de la dotación y 40 hombres de la guerrilla del capitán Mateu. Un cañón quedó listo para hacer fuego el día 18 de mayo y el otro el día 28. El tercero quedó montado en punta Gorda el día 2 de junio y el cuarto el día 17. Esta última pieza la montó el contraamaestre Ricardo Rodríguez Paz, por haber resultado herido el otro contraamaestre en el bombardeo del día 6 de junio.

La batería de La Socapa la mandaba el alférez de navío Nárdiz, auxiliado por el alférez de navío Fernández Piña. Las de punta Gorda estaban mandadas por el alférez de navío Bruquetas. También se montó en la parte baja de La Socapa, en la parte occidental del cañón de entrada en el puerto, un cañón Nordenfelt de 57 mm, cuatro revólveres Hotchkiss de 37 mm pertenecientes al crucero y una ametralladora Nordenfelt de 25 mm que pertenecía a las defensas antisubmarinas, todos ellos mandados por el teniente de navío Camino.

Severo Gómez, en su obra *La Guerra Hispanoamericana. Santiago de Cuba* (8), recoge la forma en que se montaron los cañones:

«Los cañones Hontoria procedían del *Reina Mercedes* y estaban montados en cureñas Vavaseur de giro central. La batería se hallaba 400 metros al oeste de la entrada, a 45 metros de cota, sobre la meseta de la loma de La Socapa. Ocupaban los cañones Hontoria el ala derecha, detrás de un parapeto de sacos de cemento de 5 m de espesor y 0,90 m de altura.

A 20 m detrás de los cañones, había una barraca de planchas de hierro ondulado, la cual servía de almacén de municiones.»

Los botes del buque efectuaron innumerables servicios. De los de vapor, uno estaba asignado a la comandancia de Marina, y con el otro y los de remos se transportaron heridos, se colocaron torpedos y se remolcaron infinidad de lanchones. El día 2 de junio embarcó en el *Reina Mercedes* el general Paredes, segundo jefe de la escuadra.

El día 3 de junio, a las tres y media de la madrugada, se escuchó fuego de cañón hacia la boca del puerto. Un buque mercante, el *Merrimac*, se había acercado mucho a la boca, por lo cual las baterías habían abierto fuego.

Poco después estaba por la proa del *Reina Mercedes*, que le hizo fuego de cañón y torpedos. A las cuatro y veinte cesó el fuego. A las cuatro y media se supo que el buque se había ido a pique en el cañón de entrada cerca de punta Soldado pero sin obstruir el canal. Posteriormente se volvió a escuchar ruido de cañón, que cesó a las seis.

A las cinco y media, el comandante de Marina comunicó que el *Merrimac*, buque mercante de la Marina estadounidense, había intentado forzar el puerto y había sido echado a pique por los cañones del *Reina Mercedes* y los de tiro rápido de la batería baja de La Socapa. Además del fuego de cañón, el *Plutón* había disparado dos torpedos y el crucero otros dos, sin, en principio, alcanzarle. De los torpedos fijos se habían disparado dos de la primera línea y uno de la segunda.

Un oficial americano, teniente de navío Hobson, junto a siete marineros de la dotación del dicho mercante habían sido hechos prisioneros y se habían trasladado al *Reina Mercedes* por orden del almirante Cervera, para ser interrogados por un oficial español. El trato recibido por los prisioneros americanos fue exquisito, como atestigua el propio oficial americano en su obra *The sinking of the Merrimac* (9). Al día siguiente los prisioneros fueron trasladados al Morro para después acabar en el cuartel Reina Mercedes.

El almirante Cervera comunicó al ministro lo sucedido en los siguientes términos:

«Esta madrugada un acorazado y un vapor mercante intentaron forzar el puerto. Los cazatorpederos y exploradores que estaban en la boca, rompieron el fuego, siguiendo *Reina Mercedes* y las baterías que con la artillería de aquel buque hay montada en La Socapa. Vapor mercante echado a pique; acorazado rechazado. Han sido cogidos prisioneros un teniente de navío y siete marine-

ros. Nosotros sin novedad por fuego enemigo y con algunas averías en las instalaciones de los cañones de 75 de los cazatorpederos.»

El día 6 de junio a las ocho y media de la mañana, diez buques americanos en dos divisiones abrían fuego sobre el Morro y Aguadores, la primera división, y sobre La Socapa, la segunda. El fuego fue violento por parte de los americanos. A las dos de la tarde llegó al muelle real un bote del *Reina Mercedes* remolcado por el de vapor, mandando por el teniente de navío Ozámiz, con tres marineros heridos de gravedad. Por este oficial se supo que un oficial y cinco marineros fallecieron, y habían sido heridos el alférez de navío Molins, el contramaestre Antonio Rodríguez Díaz y varios marineros. El capitán de navío Concas llegó a afirmar que se habían disparado por parte de los americanos hasta unos 8.000 proyectiles.



Cañón González Hontoria de 16 cm del *Reina Mercedes*. (Foto: colección del autor).

Los americanos debían de conocer perfectamente la situación del buque, como lo demuestra que a pesar de estar el buque tras La Socapa le cayeron 35 granadas entre cubierta y arboladura, que le produjeron dos incendios. Precisamente al estar intentando apagar el mayor de ellos una granada alcanzó la pierna derecha y la mano del segundo comandante, capitán de fragata Emilio Acosta y Eyermann, que a pesar de ello continuó con la extinción hasta que falleció media hora más tarde. Su cuerpo y el de los cinco marineros se depositaron en la playa de La Socapa y se cubrieron con la bandera nacional. Fue nombrado entonces segundo comandante del crucero el comandante del *Méjico*, teniente de navío de primera Durán. El día 7 de junio a las nueve y media comenzó el duelo por el capitán de fragata Acosta, siendo presidido por los generales Cervera, Toral y Rubín, y en el que a pesar de la lluvia acudió numeroso personal civil y militar. Le hicieron los honores de ordenanza el primer batallón de voluntarios con la música del regimiento de Cuba.

El almirante Cervera mandó el mismo día 6 un mensaje al ministro de Marina contándole los sucesos acaecidos, y que dice:

«Escuadra enemiga, fuerte de diez buques, ha bombardeado este puerto durante tres horas, siendo contestada por las baterías boca del puerto, entre las que figuran los cañones del *Reina Mercedes* y cinco marineros más; heridos, alférez de navío Molins y once marineros más y cinco contusos. Ejército ha tenido un muerto; heridos un coronel de Artillería, cuatro oficiales y diecisiete de tropa. Ignoramos pérdidas del enemigo. *Reina Mercedes* ha sufrido mucho;

«Escuadra enemiga, fuerte de diez buques, ha bombardeado este puerto durante tres horas, siendo contestada por las baterías boca del puerto, entre las que figuran los cañones del *Reina Mercedes* y cinco marineros más; heridos, alférez de navío Molins y once marineros más y cinco contusos. Ejército ha tenido un muerto; heridos un coronel de Artillería, cuatro oficiales y diecisiete de tropa. Ignoramos pérdidas del enemigo. *Reina Mercedes* ha sufrido mucho;



Segundo comandante del crucero, capitán de fragata Emilio Acosta Eyer mann, muerto durante un ataque americano. (Foto: colección del autor).

Vizcaya recibió dos proyectiles; *Furor* un proyectil en la carbonera sin avería seria. En las obras de defensa desperfectos sin importancia militar. Después la escuadra enemiga cañoneó otros puntos de la costa.»

El día 14 de junio a la una y cuarto, el enemigo abrió fuego sobre el Morro y La Socapa, que fue contestado. Fueron heridos leves el alférez de navío Nárdiz y dos marineros.

El día 16, a las seis menos cuarto, la escuadra americana rompe fuego. Dispararon sobre el Morro y La Socapa, donde murieron dos marineros y resultaron heridos el alférez de navío Bruquetas, por segunda vez, y cuatro marineros, quedando uno de los cañones Hontoria sin poder disparar hasta la noche debido a los escombros. A las nueve menos cuarto llegaron al muelle Real los heridos, uno de ellos grave, que fueron conducidos al hospital militar.

El día 21 el crucero *Reina Mercedes* levantó fondeo y fue trasladado a bahía al oeste de la capitanía de puerto, desembarcando el general Paredes.

El día 22 (10) y en vista del intento de desembarco enemigo, se formaron las primeras compañías de la escuadra, con 130 hombres cada una, al mando de los terceros comandantes de los cruceros, siendo colocadas dos en San Miguel de Paredes para vigilar la parte oeste, una en La Socapa para reforzar aquel punto y otra en Las Cruces para auxiliar al personal de la batería de el Morro.

Ese mismo día por la noche desembarcaron las segundas compañías, con gente además del *Reina Mercedes* y los *destroyers*, reuniendo un total de 450 hombres que a las órdenes del jefe de Estado Mayor de la escuadra, capitán de navío Bustamante, ocupando al día siguiente la línea entre Dos Caminos del Cobre hasta la plaza de toros en la parte SSO del recinto.

El día 25 de junio el *Vesubius* arrojó dos bombas de dinamita, hiriendo una de ellas a tres marineros del crucero.

El día 1 de julio participaron nuestras dotaciones en los combates que se sucedieron, destacando en el de las Lomas de San Juan, en donde de los cuarenta marineros que había del *Reina Mercedes* sólo se salvaron diez,

batiéndose contra el enemigo como verdaderos héroes, resultando los otros treinta muertos o gravemente heridos.

El 2 de julio se mandó reembarcar a la fuerza ante una hipotética salida de nuestra escuadra, aunque después no se produjo. La línea de trincheras que ocupaban nuestros marineros fue reforzada con la columna del coronel Aldea, del batallón de Asia, que se replegó desde la costa hasta la ciudad. A las once se produjeron cuatro heridos más en La Socapa. Una granada que cayó en un montaje Hontoria lo inutilizó totalmente, matando a tres e hiriendo a seis de los sirvientes. Entre los heridos estaba el alférez de navío Fernández Piña que mandaba la batería. Este mismo día el crucero enmendó fondeadero, acercándose lo más posible al fondo de la bahía con objeto de hacer fuego sobre Loma Quintero para contener al enemigo.

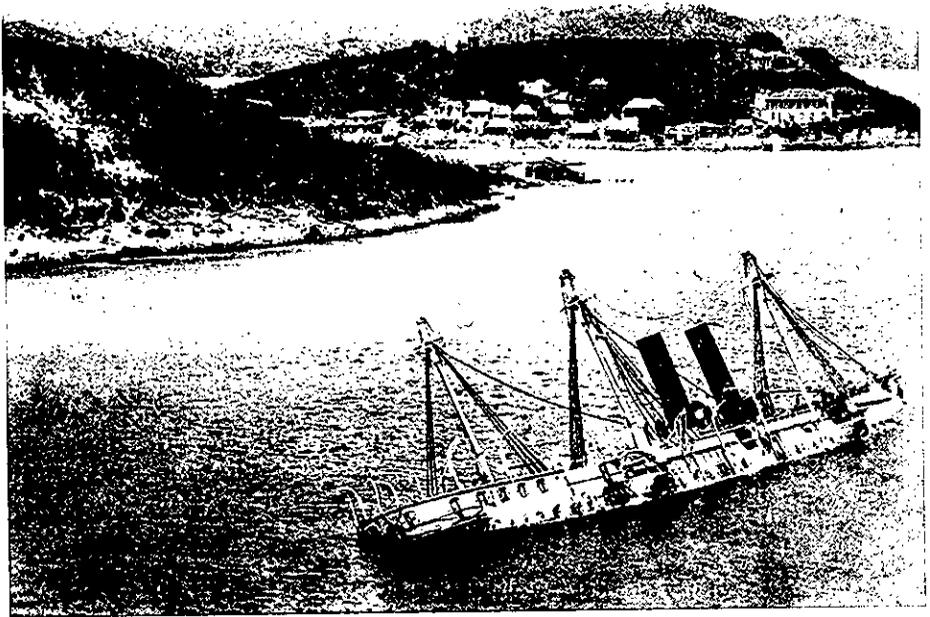
Los sucesos del día 3 de julio son más que conocidos. Desde la cubierta del crucero se vio salir a nuestra escuadra rumbo a su fin. Tras el desastre, parte de los naufragos pasaron al *Reina Mercedes*, que actuó como improvisado buque hospital. El alférez de navío Nárdiz, acompañado de diez marineros, del práctico López y del teniente de navío de primera Müller, intentaron rescatar naufragos desde un bote del crucero, pero, a pesar de un extenso recorrido por la costa no recogieron a ninguno. Los naufragos que llegaron de la escuadra fueron los tenientes de navío Bustamante y Caballero, un guardia marina y 153 individuos de clase y marinería (11).

A las ocho de la noche del día 4, debido a la poca utilidad militar del crucero, a que se habían levantado seis torpedos Bustamante de las defensas submarinas por la salida de la escuadra, y al temor de que fuese apresado por el enemigo, se puso el *Reina Mercedes* en movimiento para hundirlo e intentar obstruir la salida de la bahía de Santiago. El comandante de Marina, de acuerdo con el general Toral, decidió que se echara a pique al *Reina Mercedes* en la parte angosta de la canal de entrada. Apresuradamente se transbordó a los heridos y enfermos de la escuadra al *Méjico*, se sacaron los papeles reservados y las libretas, las armas portátiles y lo más imprescindible del buque, y a las ocho de la noche se puso a andar el crucero con el comandante, el alférez de navío Nárdiz, algunos maquinistas y marineros y los prácticos Apolonio Núñez y Miguel López.

A las once y media de la noche los americanos rompieron fuego sobre el crucero. El buque fue echado a pique donde se había previsto, pero faltó una codera al impactar un proyectil americano sobre ella, lo que hizo que el buque no quedase atravesado a la canal. El sacrificio fue inútil, ya que no se bloqueó el puerto de forma definitiva, y el crucero fue recuperado por los americanos.

El día 13, el teniente de navío de 1.ª Müller visitó los restos del crucero, encontrándolo completamente dentro del agua el costado de Br. Velaba la cubierta superior y en la chimenea se observaban tres impactos de proyectiles.

Aquí finaliza la historia de nuestro buque bajo bandera española. El *Reina Mercedes* murió, pero para acabar con él tuvieron que luchar mucho los



El crucero en su intento de cerrar la canal de entrada a la bahía. (Foto: colección del autor).

americanos. Su dotación participó en la defensa de la entrada de Santiago, en la colocación de los cañones de La Socapa y punta Gorda, y sirviendo todos ellos. En tierra estuvo en La Socapa y en las Lomas de San Juan, portándose como héroes, y sirvió el buque como hospital de heridos. Su último destino no pudo llegar a cumplirlo por auténtica desdicha, al no bloquear el puerto. Lo que en un principio se pensó sería inútil para la lucha, se convirtió en un auténtico baluarte de la defensa de Santiago.

Parte de la dotación que quedaba, al mando del teniente de navío de 1.^a García Durán, pasó a defender las trincheras de La Socapa, y otra parte, al mando del capitán de Infantería de Marina Luis Martínez Batanero, defendió una trinchera hasta la capitulación, el 17 de julio (12).

La vida americana del crucero

Los americanos comienzan pronto la obra de salvamento del crucero. A partir del 2 de enero de 1899 se comenzó la construcción de un *coferdamm* de madera que ocupaba el combés, y el buque fue reflotado el 4 de marzo después de tres meses de trabajos efectuados por la empresa Merrit & Chapman. Se

reparó de fortuna e instaló un sistema de achique y se recorrieron las máquinas y servo, se hizo el buque estanco y se reparó el casco para ser trasladado a las instalaciones de la Marina en Norfolk.

El 25 de agosto de 1900 llegaba a Portsmouth (13), y pasó a ser un buque escuela de navegación de la Marina norteamericana. Para ello se le quitaron las calderas antiguas y montaron cuatro procedentes del crucero *Raleigh*, y fue quitada toda la madera excepto la de la cámara de popa.

El 10 de diciembre de 1902 quedó clasificado como *receiving ship*, y en 1905, pintado de blanco y sin palos, quedó como pontón de depósito de botes, residencia y lugar de festejos y homenajes, cerca del USS *Constellation* (14).

En 1912 pasó a la Escuela Naval de Annapolis y sustituyó al USS *Harford*, buque insignia del almirante de origen español Farragut. En 1920 se le designó como *IX-25* y continuó en la Escuela Naval.

Este mismo año, la dotación del acorazado *Alfonso XIII* visitó Annapolis, y la bandera española volvió a ondear en el crucero, como símbolo de buena voluntad entre los dos países. Hasta 1940 sirvió como buque cuartel, para castigar a los alumnos, y posteriormente como buque residencia de la dotación de la escuela y de su comandante. Sufrió obras en los años 1916, 1927, 1932, 1939 y 1952. En 1957 fue decretada su baja tras los trabajos de nuestro embajador, Areilza, y del agregado naval, almirante González López. A ellos les fueron entregados los últimos recuerdos de nuestro crucero, entre ellos la campana, que hoy está en el Viso del Marqués. En el Real Club Náutico de Santander existe la sección de uno de los palos, regalada por los guardias marinas americanos en una visita efectuada a la ciudad, y en el Musco Naval de Cartagena una cinta de lepanto del buque. Fue desguazado en 1958 y quedó como última muestra a flote de lo que en Santiago sucedió.

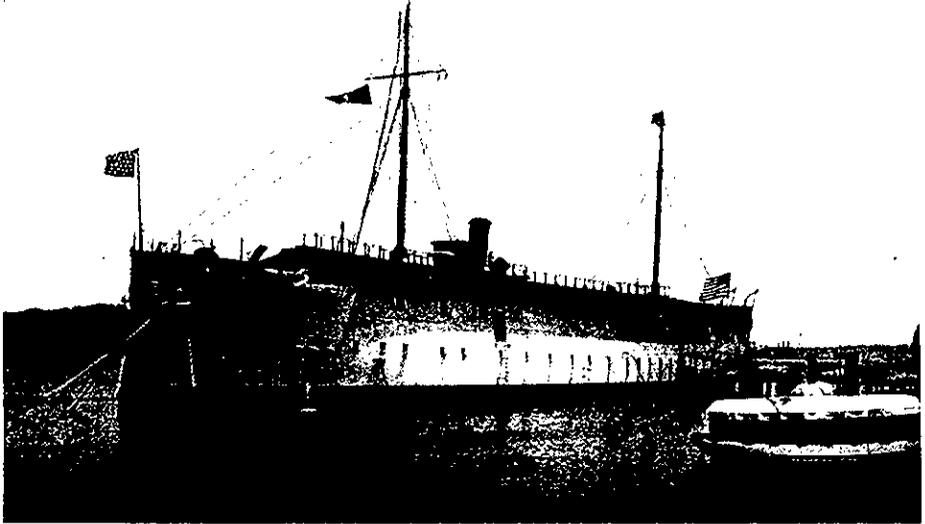
Su dotación

Los hechos que he relatado creo que cuentan por sí solos el esfuerzo efectuado por todos los miembros de la disminuida dotación del buque. Dotación que se vio reforzada por personal del vapor *Méjico*, el 23 de mayo, y de la escuadra de Cervera el día 28. He intentado reconstruir toda la dotación, tarea más que complicada debido a los embarcos y desembarcos producidos durante el bloqueo, pero a estas páginas traeré los que, de alguna manera, más se destacaron durante estas jornadas.

Pude realizar el seguimiento de estos hombres gracias a que en el archivo de la Zona Marítima del Cantábrico se encuentra el «libro matriz» (15) del crucero, desembarcado de forma apresurada el día 4 de julio.

La relación de las bajas ocurridas en La Socapa, el Morro, punta Gorda y en el propio buque, aunque no exhaustiva, da una muestra del heroísmo de estos hombres (16):

1308 - U. S. RECEIVING SHIP "REINA MERCEDES," CAPTURED SPANISH VESSEL.



El crucero en su época de buque escuela. (Foto: colección del autor).

Capitán de fragata Emilio Acosta y Eyermann, muerto.
Cabo de mar de 1.^a Jesualdo Díaz, muerto.
Marinero de 1.^a Domingo Hermida, muerto.
Soldado de Infantería de Marina Manuel Losada, muerto.
Soldado de Infantería de Marina Vicente Romay, muerto.
2.^o contramaestre Antonio Rodríguez Díaz, herido grave.
Cabo de mar José Casteleiro, herido grave.
Cabo de mar Domingo Lastra, herido grave.
Marinero de 1.^a Emilio Navarro, herido grave.
Marinero de 2.^a Juan Burgoso, herido grave.
Soldado de Infantería de Marina Agustín Zamorano, herido grave.
Fogonero de 2.^a Felipe Cazón, herido grave.
Comandante del *Reina Mercedes*, capitán de navío Rafael Micón, herido leve.
Alférez de navío Alejandro Molins, herido leve.
Cabo de cañón Higinio López, herido leve.
Cabo de cañón Antonio Fraga, herido leve.
Marinero carpintero José Cueto, herido leve.
Marinero de 1.^a Manuel Budiño, contuso.
Fogonero de 1.^a Juan Vilmonte, contuso.
Fogonero de 1.^a José López, herido leve.
Alférez de navío Ricardo Bruquetas, herido leve por dos veces.

Armero Joaquín Otero, herido leve.
Artillero de mar de 1.ª José Vila,
herido grave.

Cabo de mar de 2.ª Antonio
Vizcaíno, herido leve.

Marinero de 1.ª Indalecio Moula-
to, herido leve.

Marinero de 1.ª Antonio Mora,
herido grave.

Marinero de 1.ª Ramón Michaud,
herido leve.

Cabo de mar de 2.ª José Arraira,
muerto.

Soldado de Infantería de Marina
José Blanco Cueto, muerto.

Artillero de mar de 1.ª José
Torrente, herido leve.

Artillero de mar de 1.ª Manuel
Vizcaíno, herido leve.

Además de éstos, algunos otros
murieron en el tránsito para España o
incluso en Santiago una vez finaliza-
da la guerra, entre ellos:

Marinero de 1.ª Manuel Fernán-
dez Paz, muerto en combate, se igno-
ra dónde.

Marinero de 1.ª Agustín Costao Blanco, muerto en combate, se ignora
dónde.

Fogonero de 2.ª Juan Araújo García, muerto en combate, se ignora dónde.

Artillero de 1.ª José Domínguez Fernández, muerto en el vapor *Alicante* a
la llegada a La Coruña.

Cabo de mar de 2.ª Juan Barcia, muerto en la Cruz Roja de Ferrol al re-
gresar.

Fogonero de 2.ª José María Castrillón Fernández, muerto el 5 de agosto en
el Hospital Militar de Santiago en la sala de Marina.

Fogonero de 2.ª Francisco Medal Otero, muerto a bordo del *Isla de Panay*
al regresar.

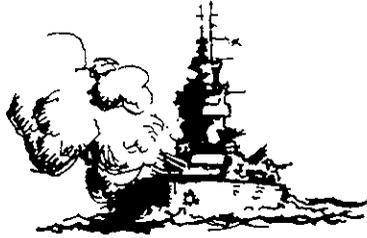
Condestable de 2.ª Rosendo Escrigas Marco, muerto el 14 de agosto en el
Hospital Militar de Santiago víctima de las heridas recibidas en las trin-
cheras.



Rosendo Escrigas al entrar a servir a la Armada.
(Foto: colección del autor).

La mayoría de la dotación del buque regresó a España el día 14 de agosto a bordo del *Isla de Luzón*. De ellos, al menos 35 venían heridos, y pasaron al hospital de Ferrol el día 11 de septiembre de 1898.

Sirva este pequeño trabajo de recuerdo de todos ellos y de sus familias; que sepan que su memoria sigue aún viva.



NOTAS

(1) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política Naval de la Restauración*. Editorial San Martín.

(2) AGUILERA Y ELÍAS: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*. Editorial San Martín.

(3) AGUILERA Y ELÍAS: *Ob. cit.*

(4) *Mundo Naval Ilustrado*, julio 1897.

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

(6) MÜLLER Y TEJERO, José: *Combates y capitulación de Santiago de Cuba*. Madrid, 1898.

(7) MÜLLER Y TEJERO, José: *Ob. cit.*

(8) GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *La guerra hispanoamericana. Santiago de Cuba*. Madrid, 1901, para consultar el emplazamiento de la artillería.

(9) RICHMON PERSON, Hobson: *The sinking of the Merrimac*. Nueva York, 1999.

(10) BENÍTEZ FRANCÉS, Tomás: *El 3 de julio desde el Vizcaya o el manuscrito de un combate*. Ferrol, 1898.

(11) Archivo Álvaro de Bazán: relación de los salvados a nado de la escuadra de Cervera en el campamento de Santiago.

(12) Correspondencia oficial referente a las operaciones navales durante la guerra con los Estados Unidos en 1898. Imprenta del Ministerio de Marina, 1898.

(13) AGUILERA Y ELÍAS: *Ob. cit.*

(14) MACSHERRY, Patrick: *The Reina Mercedes*. Artículo de internet.

(15) Libro donde se anotan los individuos de la dotación, así como sus distintas vicisitudes durante su permanencia a bordo.

(16) MÜLLER Y TEJERO, José: *Ob. cit.*