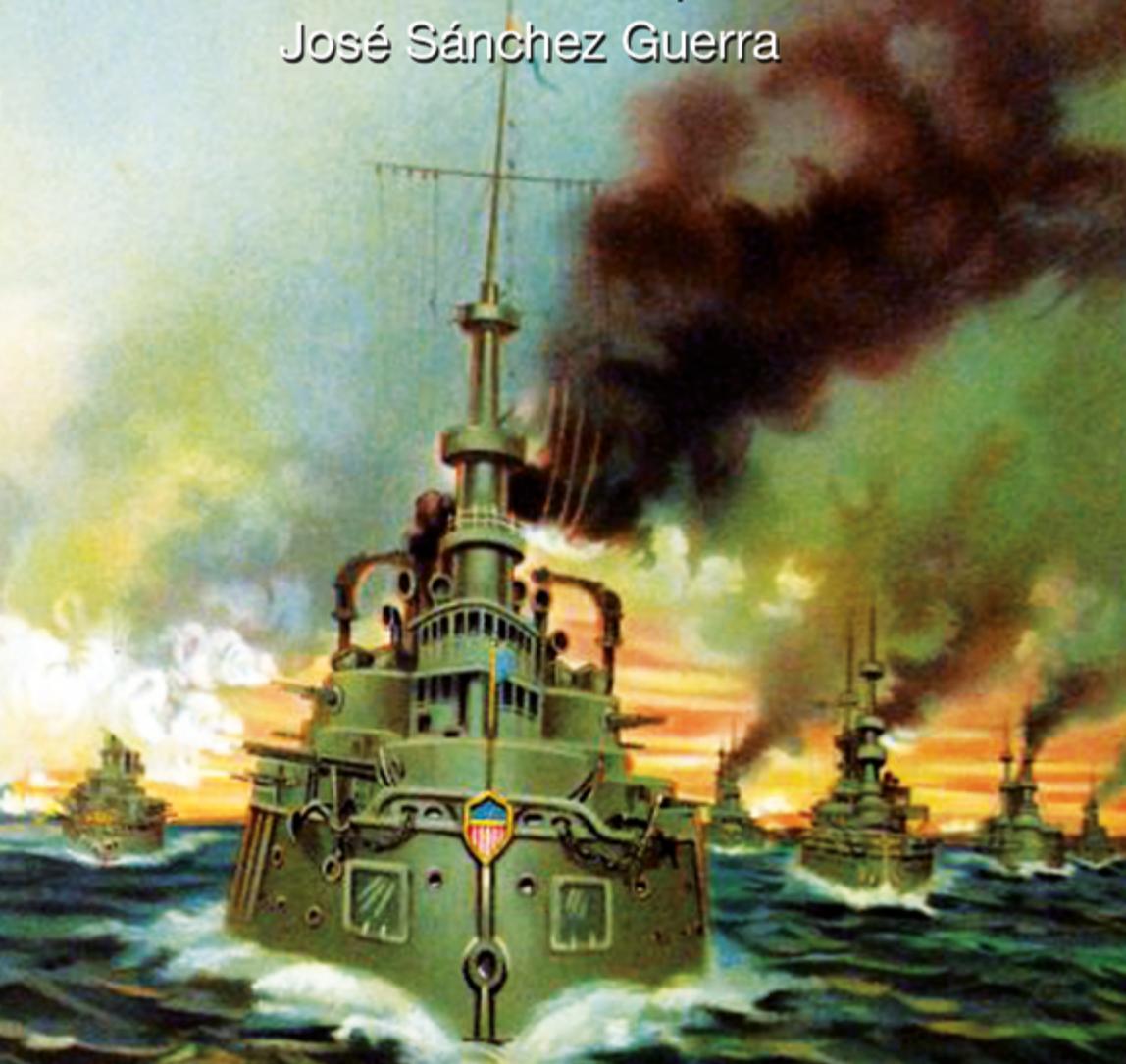


Guantánamo y la guerra de 1898

Wilfredo de Jesús Campos Cremé
José Sánchez Guerra



Memorias de una carrera naval

Bowman H. McCalla



Edición: *María Luisa García Moreno*
Diseño y realización: *José Ramón Lozano Fundora*
Corrección: *Magda Dot Rodríguez*

© Wilfredo de Jesús Campos Cremé, 2021
© José Sánchez Guerra, 2021
© Sobre la presente edición:
Casa Editorial Verde Olivo, 2021

ISBN 978-959-224-515-0

Todos los derechos reservados. Esta publicación
no puede ser reproducida, ni en todo ni en parte,
en ningún soporte sin la autorización por escrito
de la editorial.

Casa Editorial Verde Olivo
Avenida de Independencia y San Pedro
Apartado 6916, CP 10600
Plaza de la Revolución, La Habana
volivo@unicom.com.co.cu

Índice

Prólogo / 11

Guantánamo en el escenario de la guerra de 1898 / 17

Memorias de una carrera naval

Bowman Hendry McCalla 75

Información bibliográfica / 77

Bowman Hendry McCalla: contralmirante
de la Armada de Estados Unidos / 81

Volumen III

Capítulo XX

El *Marblehead* en la guerra contra España, 1898 / 87

Capítulo XXI

El *Marblehead* en la guerra con España, 1898 / 117

Capítulo XXII

El *Marblehead* en la guerra con España, 1898 / 157

Capítulo XXIII

El *Marblehead* en la guerra con España, 1898 / 199

Capítulo XXIV

El *Marblehead* en la guerra con España, 1898 241

Testimonio gráfico / 275

Bibliografía / 287

*A nuestros nietos:
Diego Wilfredo Guerra Campos
Deborath del Carmen Sánchez Peña*

Prólogo

Los historiadores guantanameros Wilfredo de Jesús Campos Cremé y José Sánchez Guerra vuelven a unir sus habilidades y empeños para ofrecernos una apasionante visión sobre el episodio militar más significativo del siglo XIX en el territorio guantanamero, cuando cubanos y yanquis combinaron sus esfuerzos para derrotar al español; solo que, a la hora de los laureles, todos fueron a parar a las sienes de los estadounidenses y, además, se quedaron con la bahía de Guantánamo.

Por lo general, no se le hace justicia a las unidades mambisas que bajo el mando del experimentado general de división Pedro Agustín Pérez, Periquito, encerraron en un firme dogal las tropas de la 2.ª brigada de la 2.ª división del 4.º cuerpo de ejército español, bajo el mando del general Félix Pareja Mesa: unos siete mil hombres les impidieron marchar en ayuda del general Arsenio Linares Pombo en la sitiada Santiago y les obligaron a combatir en el cerco, a media ración y sin otra perspectiva que la capitulación. El propio William Rufus Shafter a fuer de ignorar el protagonismo mambí, confesó: “[...] nunca entendí

por qué las tropas españolas en Guantánamo no atacaron por la retaguardia en Santiago [de Cuba]”¹

Como norma, la descripción de las acciones en Guantánamo durante la guerra de 1898 se ciñen al bloqueo naval y cañoneo de las posiciones españolas en las puntas Pescadores, San Nicolás y Caracoles, a cargo de la armada yanqui; el torpe desembarco del 1.^{er} batallón de marines; el pánico que se apoderó de ellos en las “colinas malditas”, que los llevó a gastar entre treinta mil y cuarenta mil cartuchos de fusil en una noche; la providencial intervención de los mambises liderados por el teniente coronel insurrecto Enrique Thomas Thomas y el victorioso asalto combinado contra el fuerte El Cuzco. Todo eso es verdad y es glorioso, pero queda en el campo de la táctica.

Sin embargo, lo verdaderamente trascendente, lo que ejerció influencia estratégica en el curso de aquella operación, de lo que se escribe muy poco, porque los que más escriben no tuvieron parte en ello, fue el cerco en torno a la ciudad de Guantánamo.

Alguien que estaba allí y cuya opinión calificada amerita ser tomada en cuenta es el comandante del crucero Marblehead y jefe de la operación, capitán de fragata Bowman H. McCalla, quien escribió:

No me atrevo a pronosticar qué hubiera pasado si los 7 000 soldados del enemigo —la mitad de toda la fuerza de Shafter— hubieran marchado a atacar su retaguardia, o a reforzar a Santiago [de Cuba]. Pero es bueno decir que el problema militar que hubiera confrontado nuestro ejército habría sido mucho más difícil de resolver si el enemigo salía de la ciudad de Guantánamo.²

Leve juicio el de McCalla: caos es una palabra que describiría mejor el problema militar que hubiera confrontado el ejército yanqui.

Los autores de esta obra no estuvieron allí; sin embargo, juzgan con precisión de especialistas avezados el desastre que hubiera provocado la aparición de las tropas del general Félix Pareja Mesa en la retaguar-

¹ Bowman Hendry McCalla (1844-1910) “Memoirs of a Naval Career”. Unpublished typescript manuscript. Library of Congress. Control Number: MM 82058545. Puede leerse en este libro a partir de la p. 73.

² Bowman Hendry McCalla: Ob. cit. En este libro, pp. 178-179.

dia del 5.º cuerpo expedicionario, en las regiones de Fortaleza, Las Guásimas de Sevilla y La Redonda, allí donde estaba desplegada la logística del cuerpo expedicionario y donde no había unidades de combate para defenderla. No hay que tener gran imaginación para concebir el efecto que una irrupción de esa naturaleza habría provocado en un jefe norteamericano que llegó a manejar la idea de abandonar las posiciones alcanzadas, replegarse hasta una línea más favorable para reabastecer a las tropas, y esperar nuevas órdenes y refuerzos de Washington.

Otro ángulo del conflicto, tratado por los autores, atractivo porque muestra la entraña misma de la manipulación de las masas por los medios de divulgación, es la llamada “guerra de los corresponsales” o “guerra de los periódicos”. Para esa época, en Estados Unidos se publicaban aproximadamente catorce mil semanarios y mil novecientos diarios. Solo en Nueva York, con una población de 2,8 millones de habitantes, la suma de la tirada de los diarios de las 8:00 a. m. y de las 7:00 p. m. alcanzaba la cifra de dos millones de ejemplares.

La tenaz lucha entablada por los dos más agresivos representantes del periodismo amarillo —Joseph Pulitzer y William Randolph Hearst— para acaparar ese mercado los condujo a buscar, fomentar, distorsionar y falsear cualquier hecho, siempre que, convenientemente aderezado con frases estridentes, titulares ciclópeos y colores llamativos, fuera capaz de atraer la atención de los lectores y elevar la tirada de sus cadenas de periódicos. Y ningún acontecimiento podía ser presentado con más atractivos para las masas, que una guerra “humanitaria y altruista” entre Estados Unidos, abandonado de las “libertades y la democracia”, y un régimen despótico, cruel... y europeo, como el colonialismo español.

Los autores describen cómo el inicio de las hostilidades por parte de Estados Unidos contra los dominios españoles de ultramar multiplicó la presencia de corresponsales de guerra en los diversos teatros de operaciones. Con el 5.º cuerpo de ejército vinieron a Cuba ¡89 periodistas! Para la campaña de Puerto Rico, una oleada de reporteros —casi sin excepción al servicio de la inteligencia norteamericana— colmó el yate movilizado Anita y hasta en el más remoto confín del mundo, con el comodoro George E. Dewey, viajaron tres errantes corresponsales de guerra.

Sin embargo, el que paga manda y si antes de la guerra, cuan-

do convenía manipular la opinión pública norteamericana para que apoyara el esfuerzo bélico y durante las acciones combativas, cuando necesitaban la cooperación del Ejército Libertador, este era “aguerrido, valiente, diestro y honorable”, al terminar el conflicto, como al influjo de la batuta de un invisible director de orquesta, los mismos hombres que habían ponderado hasta la exageración las hazañas de los insurrectos, comenzaron a denigrar al ejército mambí, al Consejo de Gobierno de la República en Armas y al pueblo cubano.

Los otrora “heroicos luchadores por la independencia de Cuba” se convirtieron como por ensalmo en infantiles, irresponsables, ladrones, cobardes, vagos y sucios, que necesitaban, para elevarse hasta la condición de seres humanos civilizados, la tutoría de un adulto responsable, honesto, valiente, laborioso y pulcro que les enseñara estas virtudes ¿Y quién mejor que el Tío Sam para hacerlo?

Esta fue la imagen que corresponsales norteamericanos como Grover Flint, del New York Journal, y Silvester Scovel, del New York World, ambos en Cuba; Joseph Stickney, del Herald, en Filipinas; William F. Halstead, también del Herald, en Puerto Rico y Stephen Crane, del World, en Cuba y Puerto Rico, crearon para consumo de sus compatriotas y la que un siglo después, repiten sus cronistas, que ignoran o minimizan la participación del Ejército Libertador en el conflicto, para atribuirle total y exclusivamente la victoria al Ejército y la Armada estadounidenses. Y ese es otro de los logros indiscutibles de la obra de Campos y Guerra: situar los méritos y aciertos donde en justicia corresponden y no en las manos codiciosas de los que todavía hoy usurpan un pedazo de nuestro suelo.

Por último, el dúo de historiadores guantanameros nos regala el placer de leer las “Memorias de una carrera naval. Bowman Hendry McCalla” y “El Marblehead en la guerra contra España”, el enjundioso diario de campaña del comandante de esa embarcación, un profesional con el equilibrio, la ética, la discreción y el valor necesarios para sostener sus juicios favorables a los mambises ante el teniente coronel Robert W. Huntington, jefe del 1.º batallón de marines en las cálidas colinas de Guantánamo y ante 700 invitados en el Opera House del hotel Auditórium, en presencia del presidente William McKinley.

Por el diario de campaña de McCalla pasan la valoración estratégica de la bahía de Guantánamo; el juicio fundamentado sobre el

desempeño en aquel conflicto de personajes como Winfield S. Schley, Nelson A. Miles, Montgomery Sicard, William T. Sampson, French Ensor Chadwick y otros; el análisis de la práctica “la antigüedad es un grado” como procedimiento establecido desde antaño para promover no al más apto sino al de turno en el escalafón; una crítica técnicamente irreprochable sobre el nuevo fusil de la Marina: el Lee de repetición de calibre 6 mm ya de pólvora sin humo, pero con defectos constructivos que provocaron accidentes; el reconocimiento a las “heridas antisépticas” del Mauser y otros aspectos de aquel conflicto.

En fin, los autores nos regalan el privilegio de ver aquella “guerrita espléndida” a través de los ojos judiciales de un desprejuiciado testigo presencial, oficial superior de la Marina norteamericana, que, sin duda, enriquece nuestra imagen de lo que fue y lo que representaron para la guerra en general las acciones en la región guantanamera.

Tal vez lleguemos entonces a la conclusión de que lo importante no fue lo que sucedió en Guantánamo en aquel verano de 1898, sino lo que no sucedió, gracias a la atinada actuación de las tropas mambisas.

DR. C. ÁNGEL EDIL JIMÉNEZ GONZÁLEZ

Guantánamo en el escenario de la guerra de 1898



La codicia imperial de las potencias marítimas europeas que, pugnaban contra España para arrebatarle sus territorios coloniales, tuvo como uno de sus antecedentes más lejanos las pretensiones inglesas de apoderarse de la bahía de Guantánamo en el verano de 1741, cuando el vicealmirante británico Edward Vernon ocupó el excelente seno marino con el objetivo de establecer una colonia militar que facilitara la creación de una base naval de operaciones para avanzar por tierra hacia la ciudad de Santiago de Cuba y luego dominar el Caribe.

El ejército inglés, que tomó posesión de los sitios estratégicos que daban acceso a la bahía, estaba integrado por unos seis mil efectivos, entre los que se incluían 600 criollos norteamericanos procedentes de las Trece Colonias Inglesas de Norteamérica. Entre los oficiales de la costa atlántica norteamericana llamaba la atención un robusto capitán de nombre Lawrence Washington,

hermano mayor de George Washington, quien 35 años después, en 1776, proclamaría la independencia de Estados Unidos. Los criollos norteamericanos, educados en la cultura de la guerra y la violencia, pronto se destacaron como genocidas de los pueblos indios de su país, y se vieron arrastrados a la aventura inglesa del oriente cubano, ya que sus amos les prometieron tierras y otras ventajas económicas. Comenzaban ya a manifestarse las tendencias y fuerzas hegemónicas en esa convulsa colonia, las que contemplaban el dominio de Cuba.

En los arenales de Matabajo y en los hatos de Tiguabos, en la región de Guantánamo, encontraron la muerte numerosos invasores como resultado de las acciones combativas libradas frente a las guerrillas criollas, bajo el mando de Pedro Guerra y Marcos Pérez. La fiebre amarilla hizo estragos entre más de un millar de soldados de la Corona inglesa y un número indeterminado de colonos de las Trece Colonias. La participación de las fuerzas inglesas en Guantánamo, en 1741, una parte de ellas organizadas en Norteamérica, marca la génesis de la filosofía hegemónica como ideología y designio imperial respecto a Cuba, la que predominaría a partir del siglo XIX.¹

En el oriente cubano, como parte del escenario de la guerra de 1898, las acciones combativas terrestres y navales no se limitaron al desembarco de las fuerzas del 5.º cuerpo de ejército estadounidense el 22 de junio de 1898, al oeste de Santiago de Cuba y al hundimiento de la escuadra del almirante Pascual Cervera Topete y a la batalla de Santiago de Cuba, que culminó con la capitulación española el 17 de julio. En numerosas obras de investigadores cubanos y extranjeros, y en materiales fílmicos, se asegura que la confrontación bélica en Oriente solo duró 26 días, contados a partir del desembarco en Daiquirí, hasta la firma de la rendición bajo una ceiba en las cercanías del campo de batalla de la loma de San Juan.²

¹ José Sánchez Guerra y Wilfredo Campos Cremé: Génesis de la filosofía imperial norteamericana con respecto a Cuba, inédito.

² Por casualidad o burla de la historia, este árbol se desplomó en 1998, año en que se conmemoraba el centenario del magno conflicto.

Sin embargo, la guerra tripartita en suelo cubano, entre el fogueado ejército español, la joven nación imperialista norteaña y el valiente y harapiento ejército cubano, comenzó en la región oriental a partir del 27 de abril de 1898, cuando buques de la Armada norteamericana realizaron disparos contra posiciones españolas en la bahía de Guantánamo.

A partir del 19 de mayo, cuando se tuvo conocimiento de que la escuadra de Cervera se encontraba en la bahía de Santiago de Cuba, se inició una etapa superior en el desarrollo del conflicto y, poco tiempo después, se estableció la cooperación entre el Ejército Libertador y el mando yanqui.

Como parte de las indicaciones recibidas por el Gobierno de la República en Armas, el jefe del Departamento Militar de Oriente, mayor general Calixto García Íñiguez, ordenó a sus generales subordinados el incremento de las acciones combativas y la preparación de condiciones que facilitarían el desembarco de las unidades estadounidenses.

La guerra de la primavera y el verano de 1898 tuvo, en el oriente cubano, cuatro etapas, indisolublemente ligadas las unas con las otras, como parte de la evolución del conflicto:

1. DEL 27 DE ABRIL AL 9 DE JUNIO. Comprende los bombardeos yanquis a las fortificaciones costeras del sur de Oriente, el cerco naval de la escuadra de Cervera y las maniobras y acciones del Ejército Libertador para sitiar las agrupaciones españolas en Holguín, Guantánamo y Manzanillo.
2. DEL 10 AL 21 DE JUNIO. Se inició con el desembarco de los marines yanquis en la bahía de Guantánamo —primera ocasión en que las fuerzas estadounidenses pisaban suelo cubano— y continuó con las victoriosas acciones terrestres de las fuerzas conjuntas cubano-estadounidenses en este escenario. Se caracterizó por el establecimiento de la base naval carbonera y de reparaciones en la bahía de Guantánamo. En Playa del Este se organizó el centro de comunicaciones de la guerra en el Caribe. Se fortaleció el cerco sobre las guarniciones peninsulares de la costa norte, el golfo de Guacanayabo y Guantánamo, y se ultimaron los planes para el desembarco del 5.º cuerpo del ejército yanqui. Sobresale la batalla por

el control de la bahía de Guantánamo y el cerco a que fue sometida la 2.^a brigada española.

3. DEL 22 DE JUNIO AL 17 DE JULIO. Comprende el desembarco de las fuerzas invasoras estadounidenses por el este de Santiago de Cuba, la destrucción de la flota de Cervera y las acciones combativas por el dominio de la capital oriental. El conflicto se desarrolló entre la división española del general Arsenio Linares Pombo y las fuerzas del 5.^o cuerpo del Ejército yanqui, apoyados decisivamente por las unidades mambisas bajo el mando del general Calixto García Íñiguez. Culminó con la rendición peninsular. Además de la batalla de Santiago de Cuba, sobresale el cerco sobre las guarniciones de Holguín, Guantánamo y Manzanillo, que impidió que más de veinticinco mil soldados españoles participaran en los combates en Santiago de Cuba.
4. DEL 17 DE JULIO HASTA LA FIRMA DEL ARMISTICIO EL 12 DE AGOSTO. Ocupación militar de Santiago de Cuba y del resto del territorio de la división Cuba, por las fuerzas del general William R. Shafter. A los mambises se les impidió entrar a la histórica ciudad. Calixto García se dirigió a la costa norte e intensificó las acciones contra el general Agustín Luque y Coca en la región holguinera.

Con la voladura del acorazado *Maine* en la bahía de La Habana, en febrero de 1898, el Gobierno estadounidense poseía un pretexto para comenzar la guerra contra España. El 20 de abril del propio año, el presidente William McKinley³ firmó la Resolución Conjunta que autorizaba la intervención militar en Cuba; pero no reconocía al gobierno de la República en Armas.

Por su parte, Práxedes Mateo Sagasta, jefe del régimen español, quien había declarado que “Después de haber enviado 200 000 hombres y de haberse derramado tanta sangre, no somos dueños en la isla de más terreno que el que pisan nuestros soldados”,⁴ prefirió

³ William McKinley (Niles, Ohio, 29 de enero de 1843-Búfalo, Nueva York, 14 de septiembre de 1901) fue el vigésimo quinto presidente de Estados Unidos y el último veterano de la guerra civil estadounidense elegido como tal.

⁴ Manuel Tuñón de Lara: *La España del siglo XIX*, en <http://www.edicionesakal.com>.

hundir a su pueblo en una guerra, que sabía perdida de antemano, antes que otorgar a Cuba la independencia.

Los gobernantes peninsulares olvidaron en esos momentos los cuatro siglos que habían mantenido unidos a España, la Perla de las Antillas y Puerto Rico, así como el idioma de Cervantes y el legado cultural que cubanos y borriqueños heredaron de la comúnmente denominada Madre Patria. El rancio orgullo de los tiranos del otrora gran imperio español cegó la mente de Sagasta y sus seguidores, y bajo ese auspicio, adoptaron una política perversa al preferir entregar Cuba a la naciente potencia norteaña, antes que otorgar la soberanía a los pueblos cubano y puertorriqueño, que habían luchado durante treinta años por su reivindicación ciudadana y universal.

Ya lo había anunciado en voz baja, en mayo de 1895, el general Arsenio Martínez Campos y Antón, cuando expresó en Santiago de Cuba que era preferible que los norteamericanos intervinieran en la contienda, hundieran unos barquitos españoles y ocuparan la Isla. El 23 de mayo, mediante un real decreto de la regente María Cristina, fue declarada oficialmente la guerra a Estados Unidos.

Teniendo en cuenta el estado actual de las investigaciones históricas y las nuevas fuentes documentales vinculadas a estos acontecimientos, resulta conveniente una nueva aproximación a los calificativos que hasta hoy se vienen aplicando a la guerra desarrollada entre la primavera y el verano de 1898. En Europa y Estados Unidos prefieren designarla guerra hispano-americana. En España, guerra de Cuba o desastre del 98. Guerra hispano-cubano-americana y guerra hispano-cubano-norteamericana la nombran la mayor parte de los historiadores cubanos. Gustavo Placer Cervera la distingue como guerra de 1898 en Cuba, Puerto Rico y Filipinas.

De aceptarse tales apelativos, estaríamos desconociendo el escenario y la lucha por la reivindicación de los patriotas y el pueblo del archipiélago filipino, quienes mantuvieron la disputa por la independencia aún después de la guerra. Otro elemento que tradicionalmente se desconoce está vinculado a la isla y colonia

com (recuperado en 2019).

española de Puerto Rico, que fue ocupada por el ejército estadounidense en la segunda quincena de julio. El contingente de invasores fue organizado y tuvo como punto de partida la bahía de Guantánamo, convertida entonces en base naval de operaciones, como resultado de lo cual el escenario caribeño del conflicto se extendió, además, a la isla borinqueña. También, como resultado de la derrota de España, la isla de Guam fue cedida a Estados Unidos por el Tratado de París.

De modo que las anteriores denominaciones no aportan más elementos que relacionar a algunas de las partes beligerantes, excluyendo a otras. Por tanto, defendemos el calificativo de guerra de 1898, nombre más apropiado por abarcar todo el escenario de la guerra, tanto en las Antillas como en el Pacífico occidental.

Preámbulo de la guerra

Las pretensiones anexionistas de Estados Unidos de Norteamérica con respecto a Cuba se venían poniendo de manifiesto desde los años veinte del siglo XIX, se alcanzaban mayores ansias hegemónicas hacia la Perla de las Antillas y otras posesiones del Caribe y del Pacífico a medida que la joven potencia marítima se desarrollaba. Los designios del naciente imperio con la bahía de Guantánamo estuvieron presentes a partir de los meses finales de 1897, cuando Alfred Thayer Mahan, considerado el ideólogo del expansionismo naval estadounidense, aconsejaba al alto mando de Washington:

[...] el estrecho de Maisí o Paso de los Vientos era la llave de toda la situación. Comparadas, desde el punto de vista estratégico, Cuba y Jamaica, las ventajas estaban a favor de la primera. Los tres elementos esenciales de la estrategia, posición más ventajosa, fuerza superior, recursos más abundantes, daban a Cuba la superioridad. De Cuba la espléndida bahía de Guantánamo ocupaba la situación más ventajosa respecto al canal. La conclusión era inevitable: sin la posición de Guantánamo, el canal jamás llegará a estar

seguro en manos de los Estados Unidos.⁵

El almirantazgo estadounidense sustentaba su ambición, fundamentada por Mahan, de apoderarse del seno marino guantanamero por dos razones esenciales: su excelente ubicación geográfica y sus destacadas condiciones naturales. Situado en un punto cercano a la convergencia del meridiano 75 ° y el paralelo 20 °, a la mitad de la distancia que separa la desembocadura del río Misisipi del delta del Orinoco e igual proporción entre la península de Yucatán y Puerto Rico; enclavado a solo 125 km del Paso de los Vientos, obligada ruta marítima entre Norte y Suramérica, y en línea recta a 1320 km del istmo de Panamá. Su configuración como bahía de bolsa, su calado profundo y la extensión superficial de sus aguas, que alcanzan los 362 km², la convierten en una de las más grandes del mundo entre las de su tipo.

En las postrimerías de 1897 y enero del 1898, en las aguas próximas a la bahía de Guantánamo, el crucero *Marblehead*, bajo el mando del capitán de fragata Bowman Hendry McCalla, se movía continuamente entre Puerto Príncipe, La Mole de San Nicolás en Haití y la isla de Navaza. ¿Sería una coincidencia que cuatro meses después el jefe naval asignado por el alto mando de la Marina para dirigir las operaciones militares en Guantánamo resultara McCalla? No. El *Marblehead* exploraba las costas del sureste oriental como parte de la estrategia del Ejército y la Marina norteamericanos.

Tampoco fue casual que la bahía de Guantánamo fuera el escenario escogido para la intervención estadounidense en el conflicto contra España. Así lo demuestran las aseveraciones de McCalla cuando explica en sus memorias:

[...] el gobierno español sabía perfectamente que nuestro ejército sería enviado al lado sur de Cuba, en una campaña contra Santiago, y recordando la anterior captura de la ciudad por los Ingleses, dos siglos atrás, quienes avanzaron por la ciudad de Guantánamo, con su base en la bahía —la

⁵ Ramiro Guerra Sánchez: *La expansión territorial de los Estados Unidos a expensas de España y los países hispanoamericanos*, p. 377.

cual tenía ahora nuestra Armada— es justo que sospechen en España y en Cuba, que nuestro avance hacia Santiago seguiría la misma ruta [...].⁶

Después del hundimiento del acorazado *Maine* en la bahía de La Habana, pretexto empleado por Washington para intervenir en la guerra que, de manera exitosa, libraban los cubanos contra el poder despótico español, se inició el conflicto el 21 de abril de 1898, con la declaración de guerra de Estados Unidos a España.

La explosión del acorazado *Maine* en la bahía de La Habana, el 15 de febrero de 1898, fue el pretexto empleado por Washington para intervenir en la guerra que, de manera exitosa, libraban los cubanos contra el poder despótico español.

El gobierno colonial, en un intento desesperado por evitar la entrada de Estados Unidos en el conflicto hispano-cubano, tomó dos medidas que le habían sido exigidas por el presidente de ese país, William McKinley, las cuales hasta ese momento se había negado a aceptar: el cese de la reconcentración y la suspensión de las hostilidades con los cubanos. El Consejo de Gobierno de la República en Armas, así como Máximo Gómez y otros jefes militares cubanos, rechazaron la tregua tardía ofrecida por los españoles, alegando que solo aceptarían la independencia absoluta de Cuba, como establecía la Constitución de La Yaya.

El 11 de abril, el presidente McKinley solicitó, a través de un mensaje al Congreso, autorización para terminar la guerra en Cuba por la vía de las armas.⁷ En ese documento, dejó clara la posición de su gobierno con respecto al no reconocimiento de las instituciones representativas del pueblo cubano:

No sería juicioso ni prudente para este Gobierno reconocer en estos momentos la independencia de la llamada República de Cuba. Semejante reconocimiento no es necesario para que los Estados Unidos puedan intervenir y pacificar la Isla. Comprometer a este país a reconocer un gobierno cualquiera en Cuba puede sujetarnos a obligaciones internacionales

⁶ Bowman H. McCalla: Ob. cit. En este libro, p. 177-178.

⁷ Enrique Mendoza Vizcaíno: *Historia de la guerra hispano-americana*, p. 85.

embarazosas hacia la organización reconocida. En caso de intervención, nuestros actos habrían de estar sujetos a la aprobación o desaprobación de dicho gobierno. Estaríamos obligados a someternos a su dirección y a mantenernos en la nueva relación de un amistoso aliado.⁸

Tal declaración tuvo como respaldo las labores de cabildeo de Tomás Estrada Palma con los congresistas estadounidenses, a los cuales entregó bonos pagaderos por la futura República cubana, si votaban un documento en apariencia favorable a la independencia. Según el criterio estadounidense, el gobierno revolucionario cubano no representaba autoridad efectiva ni reconocida en el concierto de las naciones de la época, y solo ejercía jurisdicción sobre la parte de la población cubana enmarcada en las regiones ocupadas por las fuerzas del Ejército Libertador.

El 19 de abril, el Congreso dio la autorización solicitada, mediante la llamada Resolución Conjunta, cuyo texto declaraba que el pueblo de Cuba tenía derecho a la independencia, exigía a España el abandono de Cuba y otorgaba plenos poderes al presidente estadounidense para el empleo de la fuerza militar con el fin de lograr esos propósitos. Demagógicamente, declaraban no tener intenciones de ejercer jurisdicción o soberanía en Cuba.⁹

De tal manera, quedaba despejado el camino para la intervención en la Isla. El 20 de abril, la Resolución Conjunta fue presentada al Gobierno español como ultimátum y quedaron rotas las relaciones diplomáticas entre España y Estados Unidos. El día 21, la escuadra del Atlántico Norte, concentrada en Cayo Hueso desde finales de marzo, al mando del contralmirante William T. Sampson, comenzó el despliegue por el norte de Cuba, incluso antes de la declaración oficial del bloqueo, autorizado mediante proclama presidencial del día 22. Mientras tanto, McKinley declaró oficialmente la guerra a través de nota diplomática del 25. Los españoles la habían declarado, torpemente, el día 23. Daba así inicio a la guerra de 1898.

La estrategia del mando norteamericano, en lo fundamental, contem-

⁸ Ramiro Guerra y otros: *Historia de la nación cubana*, t. 5, p. 381.

⁹ Felipe Martínez Arango: *Cronología crítica de la guerra hispano-cubanoamericana*, pp. 165-166.

plaba el bloqueo de los puertos cubanos y el desembarco del ejército invasor en las proximidades de La Habana, con el objetivo de lograr una victoria rápida en la capital de la colonia, donde se concentran importantes efectivos y medios combativos de Ejército de Operaciones peninsular.

Esta decisión fue modificada a partir del 24 de mayo cuando la inteligencia naval yanqui confirmó que la escuadra del almirante Pascual Cervera se encontraba fondeada en el interior de la bahía de Santiago de Cuba. En ese momento se decidió bloquear la Armada española en la capital oriental y se adoptaron las medidas para provocar la invasión del ejército estadounidense en las proximidades de Santiago de Cuba.

Táctica militar española

Entre los planes del ejército español para Oriente, se previó que Guantánamo fuera escenario principal para impedir el avance de las fuerzas norteamericanas en dirección a la villa del Guaso y de la ciudad de Santiago de Cuba. Por estas razones se priorizó la preparación del teatro de operaciones militares en las áreas próximas a la villa, la zona sur que la separa de la bahía y los baluartes de la costa, en particular El Cuzco, Caimanera y cayo Toro.¹⁰

La táctica peninsular partió del principio de concentrar en la cabecera el mayor número de fuerzas. El general español Félix Pareja Mesa dividió la zona de operaciones en tres áreas o sectores combativos, los que se enlazaban con la línea militar del ferrocarril. Esta disposición respondía a objetivos estratégicos básicos: asegurar el control de la villa, acudir en auxilio de Santiago de Cuba, proteger las zonas próximas a la bahía y preservar la seguridad de los centros productores de azúcar y sus zonas de cultivos.

¹⁰ Cayo Toro, situado en la costa sur de la isla de Cuba, 2 km al sureste del pueblo de Caimanera, en los 19°58'05" latitud norte y los 75°07'41" longitud oeste, municipio de Caimanera, Guantánamo. Área: 3,7 km². Largo máximo: 3,6 km. Altura máxima: 54 m. Perímetro costero: 18 km. Tiene forma irregular, está constituido por un bloque emergido en dos áreas denominadas cayo Toro Norte y cayo Toro Sur. El primero se toma como límite norte del territorio ocupado ilegalmente por la base naval de Estados Unidos en Guantánamo. Véase Grupo Técnico Asesor de Nombres Geográficos de los Órganos Locales del Poder Popular: Diccionario geográfico de la provincia de Guantánamo.

Pareja concentró el grueso de las fuerzas en Guantánamo, eje operativo y logístico desde donde las unidades principales de la 2.^a brigada estaban prestas a operar contra las tropas yanquis, en caso de que los invasores irrumpieran en dirección al valle. Esta decisión respondía a la posibilidad de tener que auxiliar la fuerte guarnición del general Arsenio Linares Pombo en Santiago de Cuba.

Las zonas próximas a la bahía fueron divididas en los subsectores oriental y occidental. El primero, nombrado Puerto Escondido, comprendía cayo Toro, El Cuzco y Playa del Este; el segundo, se extendía desde Caimanera hasta el río Guantánamo. El tercero y más pequeño cubría Jamaica y los poblados de Palmar, Guaso, Esperanza y San Carlos, al noreste de la villa. Las fuerzas españolas para la defensa de Guantánamo sumaban aproximadamente unos siete mil hombres de las unidades de infantería, caballería, artillería, ingeniería, sanitarias y auxiliares, distribuidas entre la villa de Guantánamo, Jamaica, Puerto Escondido y Caimanera.

Conscientes del poder de fuego de los cañones de la flota estadounidense, la estrategia concebida por Pareja tuvo en cuenta que, de producirse un desembarco estadounidense por la bahía, como era de esperar, se debía estimular y provocar el avance de los invasores hacia el interior del valle, donde las fuerzas españolas tenían superioridad numérica y mayor dominio del teatro de operaciones, ya que el combate frontal contra los yanquis en los límites del seno marino no resultaba conveniente. Decidió proteger la mayor parte de sus fuerzas lejos del alcance de los cañones de cruceros norteros.¹¹

La 2.^a brigada del 4.^o cuerpo de ejército, bajo el mando del general Félix Pareja, constituía la columna vertebral del sistema castrense español en el valle de Guantánamo, mando al que estaba subordinado el regimiento Simancas no. 64, dirigido por el coronel José Baquero; además de seis batallones independientes de infantería, las experimentadas escuadras de Santa Catalina del Guaso, integradas por dos batallones; un escuadrón de caballería del regimiento del Rey, una sección de artillería de montaña y

¹¹ “Carta de Félix Pareja al coronel Millás”, Guantánamo, 12 de junio de 1898, en archivo de la familia Pareja, Madrid, España.

una de ingenieros; el Cuerpo de Voluntarios, conformado por dos batallones; la Guardia Civil, las guerrillas locales y el Cuerpo de Bomberos.

Para proteger la villa de Guantánamo se fortalecieron las guarniciones del anillo exterior, que circunvalaba la población en sus proximidades y estaba constituido por 11 fuertes, de los cuales contaban con artillería El Príncipe, Martínez Campos y Sandoval. Varios fortines, un cuartel, un campamento, alambradas de 11 pelos de púas y fosos de dos metros de ancho por dos de profundidad lo completaban. Numerosas patrullas móviles se desplazaban constantemente entre las posiciones militares.

Se previó un anillo defensivo interior para contener cualquier penetración mambisa que lograra burlar los baluartes exteriores. Estaba organizado en las proximidades de la Plaza de Armas del Príncipe (hoy parque José Martí) y lo formaban nueve dispositivos, principalmente cuarteles militares. El general Pareja estableció su Estado Mayor y la directiva de la Junta Mixta de la Plaza de Guantánamo en la residencia conocida como La Coronela.¹²

Para contrarrestar las incursiones de las fuerzas mambisas en las zonas de cultivo, especialmente en el área central del valle que se comunicaba con la bahía, se fortaleció la línea militar —conocida como trocha Pareja y, entre la soldadesca española como la “reja de Periquito”— de 84 km de largo, que había sido levantada en febrero de ese año, cuyo nombre hacía alusión al general de división Pedro Agustín Pérez Pérez, Periquito,¹³ jefe de la 1.ª di-

¹² En este lugar radica hoy la escuela primaria Enrique José Varona.

¹³ Pedro Agustín Pérez Pérez. Nació en Tiguabos, Guantánamo, el 29 de abril de 1844. En 1879, instruido por Silverio del Prado de la licitud de la causa de los cubanos que querían hacer a Cuba independiente de la metrópoli, abandonó las filas de las Escuadras [de Guantánamo], en las que prestaba servicio a España, y se alzó con los patriotas que tomaron las armas en la Guerra Chiquita, en la que alcanzó el grado de coronel. Fue nombrado general de brigada el 13 de marzo de 1895 y de división el 18 de junio de 1898. Sufrió prisión militar por la causa de Cuba; estuvo recluido en la fortaleza del Morro, de Santiago, de la que se evadió; en la de cayo Toro, bahía de Guantánamo, y a bordo del cañonero *Jorge Juan*. En 1894, para no ser detenido de nuevo por rebelión y evadir la acción de la justicia, se alzó. En esa situación estuvo en contacto con otros patriotas y cuando el general Antonio Maceo envió a Emilio Giró y Odio —alcanzaría el grado de

visión del 1.^{er} cuerpo del Ejército Libertador, en el Departamento Militar de Oriente.

Contaba con un sistema de 60 fortines y nueve campamentos enlazados mediante comunicación telegráfica y protegidos por avanzadas, alambradas y cercas que se extendían por el este, desde Casisey, pasando por San Antonio de Redor, San Rafael y la playa Manatí, esta última en la ensenada de Joa; por el oeste, desde el ingenio Santa Fe, pasando por Camarones, San José, margen izquierda del río Guaso, hasta el punto en que la corriente se une al río Guantánamo y desde este último hasta Caimanera. Por el norte se cerraba con los fortines de los ingenios Santa Fe, Soledad, Esperanza y Guaso.¹⁴

La línea este de la trocha (Casisey-Manatí) fue protegida por el 1.^{er} batallón de Simancas, la oeste (Santa Fe-río Guantánamo) por el 2.^o batallón de Simancas y el norte de la trocha (Santa

coronel del Ejército Libertador— a Guantánamo, le indicó que se pusiera al habla con Periquito Pérez, para que lo enterara de todo lo que se estaba realizando con vistas al nuevo alzamiento. La verdadera significación patriótica del general Pérez parte de los hechos del 24 de febrero de 1895, que fueron resultado de la perfecta organización que dio a los conjurados de su municipio y antecedente de otros que se sucedieron después del 24, o sea entre el 25 de febrero y el 7 de marzo, que constituyeron el Grito de La Confianza. Todos fueron coronados por dos acciones decisivas para el afianzamiento de la guerra: la de Arroyo Hondo, en la que ausente él, por enfermedad, pelearon sus tropas junto con las de Victoriano Garzón, José Maceo y otros, para amparar la llegada de José Martí y Máximo Gómez; y la otra, la memorable acción de El Jobito (13 de mayo de 1895), en la que pereció el teniente coronel español Joaquín Bosch y Abril, y se cubrió de gloria Periquito al frente de la vanguardia, al mando del general Antonio Maceo, con asistencia de la mayor parte de los más notables jefes de la guerra. Las acciones más importantes en que tomó parte fueron la toma del fuerte de Sabana de Cuba, Ullao, Sao del Indio, El Triunfo, Loma del Gato, Vínculo, Banes, Cabañas, Limones y Palmarito, además de la de El Jobito, ya citada. Fue elegido primer alcalde municipal de Guantánamo en Cuba libre. Rodeado del cariño de todos sus conterráneos, falleció en su finca de Boca de Jaibo el día 13 de abril de 1914. En La Confianza, sitio donde los patriotas dieron el grito de Independencia o Muerte el 24 de febrero de 1895, se fomenta un parque en que se ha erigido un obelisco que recuerda el hecho y un busto de su más esclarecido promotor. Datos tomados de Regino E. Boti: *El 24 de febrero de 1895*.

¹⁴ “Plano de la Línea Pareja”, Guantánamo, junio de 1898, documento en poder de Fernando Pareja Muñoz, Murcia, España.

Fe-Guaso) por las unidades de las escuadras de Santa Catalina. En el ingenio Soledad y en San Rafael fueron situadas compañías montadas. Fue nombrado jefe del llano el teniente coronel José López Rozabal.

El ferrocarril Guantánamo-Caimanera jugaba un papel importante en los planes del mando peninsular, ya que enlazaba las principales unidades acantonadas en la villa con el futuro frente combativo en el sur, y aseguraba el traslado rápido y seguro de los refuerzos y medios combativos hacia las posibles zonas amenazadas de la bahía. Este camino de hierro, que contaba con telégrafo, fue protegido por 11 fortines y patrullas móviles. También las comunicaciones descansaron, además del telégrafo, en un moderno cable oceánico, los heliógrafos y los mensajeros que vencían las distancias en resistentes caballos.

El servicio de inteligencia peninsular obtuvo informaciones que confirmaban los propósitos estadounidenses de efectuar un desembarco por el sureste oriental. A tales efectos, el capitán general Ramón Blanco Erenas, ordenó al general Arsenio Linares, jefe del 4.º cuerpo, fortalecer las defensas de los puertos de Santiago de Cuba y Guantánamo. El 21 de abril salió de la capital de Oriente una comisión de ingenieros, comandada por el coronel Ángel María Rosell y el segundo comandante de marina José Müller Tejeiro, quienes dirigieron el emplazamiento de las líneas de torpedos o minas Bustamante en la bahía de Guantánamo.

La comisión pudo comprobar en cayo Toro y en Caimanera la débil defensa que tenían los principales baluartes costeros para combatir una agresión que viniera del mar, ya que la mayor parte de las piezas de artillería con que contaban eran anticuadas. En diciembre de 1897, una comisión mixta de artillería e ingenieros del alto mando del ejército había inspeccionado estas defensas y sugirió situar 32 nuevas piezas de artillería, de ellas ocho en Playa del Este, ocho en la punta de Barlovento, ocho en punta Hicacal y ocho en cayo Toro, e indicó que dada “[...] la importancia grandísima de esta bahía, hace que sean preferibles las piezas Krupp [...]”.¹⁵

Según informes del auditor general Nicolás de la Peña ante el

¹⁵ “Memoria redactada por la Comisión Mixta de Artillería e Ingenieros referente a la defensa artillada de la bahía de Guantánamo”, documento en poder de Fernando Pareja Muñoz, Murcia, España.

Consejo Superior, celebrado en Madrid, el 3 de agosto de 1899, el mando superior le ofreció al general Félix Pareja auxilios que nunca llegaron a Guantánamo —refuerzos que España no estaba en condiciones de situar en Cuba—, entre ellos, la ubicación de una brigada de la Marina en el sector que separa la costa de las bahías de Guantánamo y Santiago de Cuba.

Previsor, Pareja dispuso el reforzamiento del sistema defensivo en torno a la bahía. El coronel Luis Millás fue situado en la margen oriental al frente al batallón de Toledo, junto a unidades de guerrillas y de voluntarios, las que tenían como base eventual de operaciones la hacienda El Cuzco, ubicada a pocos kilómetros de la entrada de la bahía. La nombrada loma Blanca —hoy Stephen Crane, la altura mayor (133 m)— fue reforzada, ya que este punto, conjuntamente con Playa del Este, era el lugar más apropiado para mantener bajo vigilancia la bahía. En esta zona, cerca de la entrada del puerto, en punta Pescadores, radicaba la estación terminal del cable francés, conexión submarina que enlazaba a Guantánamo con Santiago de Cuba, y el primer punto a Norteamérica y otros sitios del Caribe.

El fuerte costero de Cayo Toro, ubicado al fondo de la ensenada de Granadillo, próximo a la angostura interior del puerto, con una elevación de 54 m, poseía en su guarnición permanente una batería de cañones de bronce de 6,4 pulgadas, un moderno Krupp de 3,5 y otro de 3, además de un cañón Maxim automático.

El frente occidental de la bahía fue reforzado con el batallón del Príncipe y los fortines del poblado de Caimanera con una batería de tres cañones de 6,4 pulgadas. Varios destacamentos tomaron posiciones en la playa del Conde y en las márgenes del río Guantánamo, incluida una pieza de artillería destinada a punta Caracoles. El mando de la Marina estacionó en la bahía la cañonera *Sandoval* para que patrullara las aguas del puerto. El buque contaba con un cañón Krupp de tres pulgadas y otro Maxim automático.

En los días finales de abril fueron retirados de la lejana Baracoa los batallones Talavera y Toledo, los cuales fueron trasladados a Santiago de Cuba y Guantánamo, respectivamente. Solo se mantuvo una pequeña guarnición de tres compañías del regimiento Córdoba, una sección de voluntarios y los artilleros de los fuertes Matachín y La Punta. En Maisí, para la protección del faro y por constituir un punto de observación, se mantuvo una pequeña

unidad con aproximadamente un centenar de soldados y movilizadas.

Bloqueo mambí a la guarnición española

El 29 de abril, el poblado de Tiguabos, abandonado por los españoles, fue ocupado por los mambises, para establecer el puesto de mando del general de división Pedro Agustín Pérez, Periquito, jefe de la 1.^a división del 1.^{er} cuerpo, unidad combativa que operaba en la amplia región que abarcaba los territorios de Guantánamo, Baracoa, Sagua de Tánamo y Mayarí.

Ese día, en que Periquito cumplía 54 años de edad, coincidió con la salida con destino a Cuba desde las islas Azores, al otro lado del Atlántico, de la escuadra del almirante Pascual Cervera. En el histórico poblado, el jefe mambí, junto a su estado mayor, valoró la situación militar y adoptó nuevas medidas para darle cumplimiento a las órdenes de Calixto García, jefe militar del Departamento de Oriente.

La 1.^a división, también conocida como división Guantánamo, contaba con tres brigadas: la 1.^a brigada Baracoa; la 2.^a Guantánamo y la 3.^a Sagua Mayarí, bajo el mando del brigadier Prudencio Martínez Hecheverría, coronel Juan de León Serrano y brigadier Francisco Sánchez Hechavarría, respectivamente. Cada brigada disponía de dos regimientos, los que sumaban unos seis mil combatientes, aproximadamente. El 7 de junio, ante el inminente desembarco yanqui por la costa sur de Guantánamo, el mayor general Calixto García, ordenó al brigadier Demetrio Castillo Duany, jefe de la brigada del Ramón, subordinar esta unidad a Periquito,¹⁶ por lo cual en esos momentos, el adalid del Alto Oriente contaba con unos ocho mil soldados y oficiales bajo su mando.

En el verano de 1898, la mayor parte de los efectivos de la 3.^a brigada se mantuvieron en sus zonas de operaciones en la costa norte junto a los mambises de la 1.^a de Baracoa. Pedro A. Pérez disponía de unos dos mil soldados en el valle de Guantánamo. Con esta fuerza se enfrentó al general Pareja y sus 7000 soldados.

¹⁶ Calixto García: "Carta al general Demetrio Castillo", 6 de julio de 1898, en Aníbal Escalante: *Calixto García Íñiguez, su campaña en el 95*, p. 499.

Después de recibir la información que confirmaba que por la costa sur de Oriente se produciría el desembarco estadounidense, Calixto García, desde Bijarú, le ordenó a Pedro A. Pérez, que enviara hacia ese punto la mayor cantidad posible de hombres carentes de armas para pertrecharlos y le indicó que, bajo ningún concepto, permitiera que la guarnición española de Guantánamo se reuniera con la de Sagua de Tánamo y, mucho menos, con la de Santiago de Cuba.¹⁷

Para cumplir las órdenes de García, a principios de junio, Periquito ordenó aproximar las unidades mambisas a la línea defensiva que tenía como centro la villa de Guantánamo, y presionar a corta distancia las guarniciones dentro de la población. El coronel Juan de León Serrano, con unidades de la brigada de Guantánamo, ocupó posiciones al oeste de la villa, que dominaban las vías de acceso a esa zona desde Santiago de Cuba. Al este del valle, el regimiento Hatuey, del coronel Silverio Guerra Téllez, cerró el cerco sobre la línea del levante de la trocha. El poder de fuego de estas unidades fue fortalecido con armamento estadounidense.

El general Calixto García fue categórico con la orden que dio a Pedro A. Pérez de cercar la brigada española de Guantánamo e impedir a toda costa el avance de estos efectivos hacia Santiago de Cuba, cuando le expresó en el mensaje a Periquito: “[...] que si no tenían éxito en esa misión, no esperaba verlos nunca más, porque él sabría que todos estarían muertos”.¹⁸

La activa labor y el dinamismo de Pedro A. Pérez y sus subordinados evitaron que, en junio de 1898, las fuerzas invasoras estadounidenses fueran sorprendidas entre dos fuegos. A pesar de la superioridad numérica de los efectivos de la 2.^a brigada española en relación con las unidades que dirigió Pérez, la decisión adoptada por el mando independentista de impedir que los yanquis fueran atacados por la retaguardia, garantizó el éxito de esta compleja misión combativa. Prueba de la eficiencia del cerco tendido por Periquito lo ofrece la captura de todos los correos que intentaron burlar y traspasar.

¹⁷ Calixto García: “Carta al general de división Pedro A. Pérez”, 7 de junio de 1898, en Aníbal Escalante: Ob. cit., p. 499.

¹⁸ Bowman Hendry McCalla: Ob. cit., p. 156.

sar las líneas mambisas, quienes fueron ahorcados al conocerse el contenido de los textos.

El 20 de abril, al estallar la guerra, el general Pareja, astuto e inteligente, con el propósito de tantear la posición política del general Pedro Agustín Pérez ante la intervención estadounidense en el conflicto cubano-español, le hizo llegar la siguiente propuesta:

Como le supongo enterado sobradamente del armisticio concedido por nuestra bondadosa soberana como Regente de Nación Católica á ruegos encarecidos de S. S. el Papa y las seis grandes potencias europeas, no le extrañaría la extensión de mi escrito, ya que no pueda tener el gusto de hablar personalmente con Ud. durante esta suspensión de hostilidades abierta precisamente para eso ya que pudiéramos conocernos y entendernos antes de reanudar esta lucha á todas luces fratricida y de la que solo espera cojer [*sic*] su presa nuestro común y falso amigo el Gobierno yanke [*sic*] cuando lo considere en condiciones de hacerse dueño de ella, que no será mientras existan ciudadanos insulares y peninsulares que se acuerden de las gloriosas tradiciones españolas, pues nadie ignora que nuestro carácter guerrillero nos ha puesto frecuentemente en lucha á los hermanos, pero en el momento que el extranjero ha querido violar nuestro territorio se han depuesto toda clase de rencillas para unirnos y salvar la Integridad de la Patria común, claro está que estos ideales no rezan con los separatistas y que si lo es Ud. realmente se reirá de ellos, pero siempre tendrá que borrar de su memoria la reconocida lealtad primitiva de Ud. y el noble abolengo de sus bravos antepasados.¹⁹

Periquito Pérez, comandante del ejército español en la Guerra del 68, quien había roto definitivamente desde 1878 los vínculos que lo ataban a España al participar como oficial mambí en la Guerra Chiquita y como jefe de la conspiración revolucionaria del Alto Oriente a partir de 1890, respondió con gallardía y patriotismo a la oferta del general peninsular:

¹⁹ “Carta de Félix Pareja a Pedro Agustín Pérez”, 20 de abril de 1898, en archivo de la familia del general Félix Pareja, España.

[...] Mucha extrañeza me ha causado su invitación para que traicione la sagrada causa por la que han muerto miles de cubanos. Mi hermano Federico y mi hijo político Jesús Pérez, héroes de esta causa, se encuentran entre los que desde la eternidad vigilan nuestras acciones. En el pasado, hace más de 20 años, vestí el uniforme que Ud. hoy viste, sin embargo, la política criminal de la Corona española me llevó a la rebeldía y luchó con la posible nobleza en la defensa de una causa que considero justa.

En la conciencia del pueblo está, General, de que he dedicado los mayores esfuerzos de mi vida en cumplir con mis deberes como soldado, y como jefe he contado con una fuerza valerosa y disciplinada para el que ninguna empresa que sea se hace imposible. La Patria común [a] que Ud. se refiere ya no puede existir, mi Patria es la de Céspedes, Maceo y Martí. España hace mucho que perdió el abolengo de su pasado.²⁰

Uno de los juicios más justos emitidos acerca de la misión estratégica que cumplimentó Pedro A. Pérez al establecer un férreo cerco a la 2.^a brigada española, lo ofrece Bowman Hendry McCalla en sus memorias:

[...] Desde el 7 de junio al 15 de julio, la ciudad de Guantánamo no tuvo comunicación con el mundo exterior. La difícil tarea de mantener a los españoles “incomunicados” por ese período de tiempo, se ejecutó por el trabajo constante y la energía de una fuerza relativamente pequeña de cubanos bajo el mando del General Pedro Agustín Pérez, con la asistencia de las fuerzas navales y marines bajo mi orden.²¹

Y en otra ocasión se refiere:

[...] El fallecido general Shafter, pocas semanas antes de su muerte, me había dicho, en una conversación en Santa Bár-

²⁰ “Carta de Pedro A. Pérez a Félix Pareja”, 28 de abril de 1898, en archivo de la familia del general Félix Pareja, España.

²¹ Bowman Hendry McCalla: Ob. cit., p. 154.

bara: “Nunca entendí por qué las tropas españolas en Guantánamo no atacaron por la retaguardia en Santiago”. Por supuesto, yo me sentía complacido al explicarle lo mucho que la nación estaba endeudada con esa pequeña fuerza de cubanos por haber detenido con la ayuda de mis hombres a tan gran contingente de enemigos cerca de Santiago haciéndolos inofensivos en la campaña. Y como el mundo desconoce el magnífico trabajo de este destacamento, me da gusto contar esta historia, aunque sea para reconocer la actitud de nuestros aliados cubanos.²²

Bloqueo y primeras acciones navales

En horas de la mañana del 27 de abril, aparecieron en las proximidades de la bahía de Guantánamo buques de la Armada estadounidense y realizaron disparos contra algunas de las posiciones españolas, aunque sin intentar forzar su entrada. Las baterías del fuerte de cayo Toro y de Playa del Este rechazaron este primer intento yanqui.

El 18 de mayo, jornada anterior a aquella en que la flota de Cervera entraría a Santiago de Cuba, los barcos *Saint Louis* y *Wompatuk* efectuaron disparos de artillería contra el sistema defensivo español, acción que fue contestada por los cañones de cayo Toro y la cañonera *Sandoval*. Al día siguiente, navíos yanquis utilizaron en sus mástiles banderas españolas para confundir a los defensores del seno marino y penetraron en su interior con el propósito de detectar las posiciones defensivas, en particular, la ubicación de las baterías de artillería, su poder de fuego, el calibre y el alcance de las piezas. De nuevo el intento fue rechazado desde cayo Toro, punta Caracoles y la boca del río Guantánamo, con el auxilio de la *Sandoval*. A finales de ese mes se repitieron estos movimientos de exploración de las unidades navales estadounidenses.

Mientras estos sucesos tenían lugar en Oriente, el general Nelson Appleton Miles, el 30 de mayo, conferenció en Estados Unidos con Enrique Collazo Tejada y Gonzalo de Quesada Aróstegui, este último representante del Partido Revolucionario Cubano. Los

²² *Ibidem*, p. 173.

yanquis revelaron algunos elementos de su plan de campaña en el sureste oriental y se ratificó la colaboración entre los ejércitos cubano y estadounidense.²³

Por esos días, el Generalísimo Máximo Gómez Báez anotó en su *Diario de campaña*: “[...] los hombres del Gobierno se encuentran mortificados, y en eso tienen razón; pues apenas saben lo que pasa; el delegado no les comunica nada”.²⁴ La división no solo era visible entre los jefes políticos de la revolución. En el alto mando militar cubano se observaban también las diferencias entre el cuartel general y la jefatura del Departamento Oriental. Las aspiraciones imperiales de la potencia norteaña y el fraccionamiento entre los líderes cubanos auguraban un futuro incierto para Cuba desde el momento en que se produjera el desembarco yanqui.

Establecido el férreo anillo naval sobre la rada santiaguera, el almirantazgo del Potomac se percató de las dificultades de su flota en el mar Caribe, obligadas sus unidades navales a realizar constantes viajes a la estación de Cayo Hueso, al sur de la Florida, para abastecerse de carbón de piedra, municiones para la artillería y alimentos. Estas razones condicionaron el establecimiento de una base de operaciones en la bahía de Guantánamo donde, además de sus excelentes condiciones naturales y posición geográfica, se localizaba en el sitio conocido como punta Pescadores un terminal del cable oceánico o cable francés, que comunicaba la región con la costa atlántica de Norteamérica. Otro ramal conectaba con Santiago de Cuba y otros puntos de la Isla y el Caribe.

El 3 de junio, la Junta de Guerra Naval del almirantazgo estadounidense recomendó que el 1.º batallón de infantería de marina, basificado en Cayo Hueso, fuera destinado a operar en el oriente cubano. Esta unidad formada por 23 jefes y oficiales, un cirujano y 623 infantes, fue embarcada el 7 de julio a bordo del crucero auxiliar *Pantera*.

En esa misma fecha se ordenó que los cruceros *Marblehead* y el auxiliar *Yankee* abandonaran sus estaciones de bloqueo frente a Santiago de Cuba y se dirigieran a la entrada de la bahía de

²³ ANC: Fondo Correspondencia diplomática de la Delegación Cubana en Nueva York, 1895-1898.

²⁴ Máximo Gómez: *Diario de campaña*, p. 357.

Guantánamo, llevando a bordo un centenar de infantes de marina procedentes del acorazado *Oregón* y del crucero *New York*, con el fin de apoyar las fuerzas que más tarde arribarían. Poco después, en una operación combinada en la que participaron cinco buques, fueron bombardeadas las defensas españolas en la bahía. El dispositivo de Playa del Este fue golpeado duramente por la artillería, lo que provocó que, a partir de ese momento, no constituyera una amenaza real para los invasores. El fuego de los cañones del *Marblehead* y el *Yankee*, secundados por los del *Saint Louis*, destruyó el caserío de la punta Pescadores. Igual suerte sufrieron los destacamentos de las puntas San Nicolás y Caracoles, lo que obligó a sus defensores, en medio de la metralla, a abandonar las posiciones atrincheradas y buscar refugio en Caimanera.

Al pasar por la bahía, en un acto de intrepidez, la cañonera *Sandoval* bajó por el canal desde Caimanera, disparando proyectiles de seis libras contra los buques yanquis, mientras que los cañones del fuerte de cayo Toro hacían lo mismo, aunque sin ocasionarles daños. Tan pronto como McCalla descubrió el calibre de las piezas de artillería enemiga, ordenó retirarse precipitadamente para que no fueran golpeados sus buques.

Después de desarticular la primera línea defensiva española a la entrada de la bahía, el escenario quedó preparado para que las unidades navales se adentraran en ella y, de inmediato, comenzaran a cañonear sus baluartes, ocasionando serios destrozos en los fortines de Caimanera y, en particular, en cayo Toro. Como resultado, la artillería peninsular fue silenciada y quedó con una capacidad ofensiva limitada.

McCalla, al observar las excelentes condiciones naturales del puerto y recordar que comenzaba la época de los temidos ciclones del Caribe, anticipó la necesidad de ocupar la bahía de Guantánamo como base de operaciones y resguardo de la armada estadounidense. Al respecto, escribió en sus *Memorias*:

Además de ser un excelente fondeadero y contar con la posibilidad de ser fácilmente defendida, la bahía de Guantánamo, como base naval, posee una inmunidad excepcional ante el peligro que representa la temporada de huracanes. Las tormentas giratorias de gran intensidad que nacen en el medio del Atlántico, cerca del Ecuador, cambian su curso —o son

desviadas por las islas—, al avanzar al oeste hacia las Indias Occidentales. Algunas pasan por el norte de Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba; otras penetran al mar Caribe a través del borde de las Islas de Barlovento, pasando hacia el sur y luego girando al norte nuevamente a través del canal de Yucatán. El centro de un huracán nunca ha cruzado sobre la bahía de Guantánamo, ni siquiera por el este de Santiago.²⁵

Al iniciar las operaciones, el mando estadounidense cometió el error de destruir en la punta Pescadores la terminal del cable oceánico y dañar seriamente las comunicaciones del también nombrado cable francés, lo que obligó después a trasladar al escenario bélico unidades del cuerpo de ingenieros para restablecer las comunicaciones.

Las acciones navales se repitieron durante el día 8 y crearon las condiciones para que el 9 el almirante William T. Sampson se apoderara de las aguas interiores de las ensenadas del sur de la bahía. Se había cumplido la primera fase de la pretensión imperial de establecer en este punto una base naval de operaciones.

Ese 9 de junio, Pedro A. Pérez fue invitado a subir a bordo del *Marblehead* para ultimar detalles relacionados con la cooperación entre ambas fuerzas, y la entrega de armas y municiones a la brigada Guantánamo, ocasión en que ordenó al coronel Gonzalo García Vieta, jefe de su estado mayor, que se encargara de las coordinaciones combativas con el mando yanqui. En estos contactos se definió que las unidades del 4.º regimiento de dicha brigada participarían, junto a los infantes de marina, en las acciones para ocupar la rada, encuentro donde Periquito sugirió que los soldados norteños no desembarcaran hasta la llegada de los mambises. Sin embargo, sus recomendaciones no fueron escuchadas.

Mientras esto ocurría, las fuerzas expedicionarias navegaban en altamar rumbo a Playa del Este. Los marines, durante la travesía, entonaban una canción muy popular entre la población negra del sur de Estados Unidos de América, que en uno de sus versos dice: “habrá una atmósfera caliente en el pueblo esta noche”, el cual modificaron con la frase: “habrá una atmósfera caliente cuan-

²⁵ Bowman Hendry McCalla: Ob. cit., p. 148.

do lleguemos a Cuba”.²⁶ No se equivocaron los fundadores del cuerpo de marines del imperio: muy pronto, en suelo cubano, conocerían del estoicismo combativo del soldado español y el clima hostil del Caribe.

Los marines yanquis en las colinas malditas

El 10 de junio de 1898, cuando las unidades de marines estadounidenses desembarcaron en las arenas de la playa del Este, se iniciaba uno de los momentos más graves en la historia de Cuba.

En la mañana del siguiente día, Manuel Sanguily Garrite, quien se encontraba en Nueva York, leyó en los diarios el anuncio de que la flota estadounidense había tomado la bahía de Guantánamo. En ese momento, afligido, se viró hacia su amigo Enrique Trujillo y Cárdenas y le expresó: “Han visto ya a Guantánamo, jamás renunciarán a poseerla”.²⁷

Un impetuoso bombardeo con los cañones de tiro rápido, seguido del ametrallamiento desde las unidades de la escuadra del Atlántico del Norte, se produjo en las primeras horas del 10 de junio sobre las defensas costeras ubicadas en las alturas de Playa del Este. El escenario oriental —¡y el mundo!— conocía de la invasión al suelo cubano de las primeras fuerzas yanquis que desembarcaban en las colonias españolas durante la guerra de 1898.

La unidad ibérica, que había permanecido firme desde el día 7 entre las ruinas de los fortines y trincheras, a merced de los cañones yanquis, en un último empuje de valor, se aferró a las piedras de la loma Blanca, hoy Stephen Crane.²⁸

Al jefe de las unidades yanqui se le ordenó silenciar la defensa española. A partir de entonces se inició un concentrado fuego cruzado contra los devastados reductos de la elevación, lo que provo-

²⁶ ANC: Fondo Donativos y Remisiones, caja 368, no. 1.

²⁷ Hortensia Pichardo Viñals: *Documentos para la historia de Cuba*, p. 417.

²⁸ El nombre actual se impuso en memoria del destacado escritor y corresponsal de guerra Stephen Crane, quien desembarcó junto a los infantes de marina en Guantánamo en 1898. Murió el 5 de junio de 1900 como resultado de la tuberculosis, cuando solo contaba con 29 años de edad.

có numerosas bajas entre los defensores y determinó la posterior retirada española en forma desorganizada hacia las alturas de El Cuzco. Ya libres de enemigos, el teniente coronel Robert Watkinson Huntington, jefe del batallón de marines, desde el transporte *Panther*, ordenó el desembarco de las fuerzas en Playa del Este y la ocupación de posiciones en las alturas circundantes.

Cuando las secciones de artillería e ingeniería se dirigían a la costa, sobre loma Blanca ya ondeaba la bandera norteamericana; fue esta la primera ocasión en que el estandarte yanqui se enarbolaba en lo que sería, días después, el enclave naval de Guantánamo y, junto a ella, la bandera de la Marina, representada por un áncora y cuatro estrellas. El campamento principal se estableció en las proximidades de la punta Pescadores y fue bautizado con el nombre de Campamento McCalla, en honor al comandante en jefe de las operaciones.

El primer batallón de marines que desembarcó en Guantánamo constituía la única unidad elite de este tipo disponible en la Armada yanqui, creada días después del incidente del *Maine*. Contaba esta unidad especial con cinco compañías, equipadas con modernas ametralladoras Lee, y una compañía de artillería reforzada con cañones de tiro rápido de tres pulgadas. Los 623 marines y 23 oficiales zarparon de Nueva York el 22 de abril, a bordo del crucero *Panther* con destino a Cayo Hueso, zona del sur de la Florida, donde los combatientes recibieron preparación militar intensiva, en un escenario que posee características similares a la costa sur de Cuba. El 7 de junio, día que comenzó el “ablandamiento” de las posiciones costeras españolas en Guantánamo, partió del sur de la Florida esta primera fuerza que invadiría la costa cubana.

El mando expedicionario cometió un serio error al no tener en cuenta la recomendación de Periquito. Realizaron la operación anfibia sin esperar el arribo de los infantes cubanos. Entusiasmado por el triunfo inicial, Huntington ordenó al teniente coronel William Ray efectuar un desembarco por el centro oeste de la bahía, en la zona cenagosa del sur del poblado de Caimanera. El objetivo esencial de esta ofensiva era apoderarse del control del puerto. El mando inexperto del altanero exjefe del astillero de Brooklyn cometió otro grave error, esta vez de apreciación de las fuerzas y medios combativos del enemigo. De inmediato se estableció un

fuerte combate que duró más de tres horas. Los marines fueron rechazados después que los españoles recibieron el refuerzo de unos ochocientos soldados de Guantánamo, trasladados por el ferrocarril hacia el nuevo frente combativo.

Ante la imposibilidad de ocupar el poblado, las unidades de marines reembarcaron en los botes en medio del incesante fuego peninsular. El avance sobre Caimanera constituyó el primer descalabro de los jefes estadounidenses. Conscientes de que habían ordenado el desembarco sin esperar el arribo de las fuerzas mambisas, asumieron como estrategia mantener atrincheradas las unidades invasoras en Playa del Este, para protegerlas con los cañones de sus naves.

De manera rápida, en las alturas próximas al campamento de la playa, desarrollaron los trabajos de fortificación, que comprendían un sistema de trincheras, fortines, alambradas y emplazamientos de la artillería de campaña y de las ametralladoras. McCalla ordenó mantener la pequeña cabeza de playa hasta que se produjera el arribo de refuerzos y, sobre todo, de los infantes mambises de la división Guantánamo

Por su parte, el mando peninsular, aunque ordenó al coronel Luis Millás hostigar de manera sistemática a los invasores que ocupaban la cabeza de playa, adoptó como estrategia principal atraer a los yanquis hacia el interior del territorio y mantener a los soldados españoles lejos del alcance de los cañones estadounidenses. Sin duda, la apreciación operativa del general Pareja era correcta, ya que las fuerzas peninsulares eran superiores en número, además, su estado mayor había preparado el campo de operaciones para ofrecer resistencia. Recelosos, pero conscientes de las debilidades de sus fuerzas expedicionarias, McCalla y Huntington no se aventuraron a pasar a la ofensiva. Pronto pagarían por esa decisión táctica.

Mientras esto ocurría, durante la tarde del día 10 y la mañana del 11, los coroneles españoles Luis Millás y Ángel M. Rosell reorganizaron sus fuerzas, que incluían los refuerzos enviados desde Guantánamo, y fortalecieron su base de operaciones en Puerto Escondido, punto situado a nueve kilómetros al oriente de Playa del Este. El mando peninsular escogió este escenario, después de la retirada del día 10, para tener en su poder la bahía homónima

y las alturas de la sierra del Maquey. De esta manera, podía mantener una línea de suministro y comunicación permanente con el estado mayor de la brigada en Guantánamo.

Sin embargo, Millás demostró poseer poca visión al escoger la hacienda El Cuzco como base eventual de operaciones para contener y atacar a los invasores. Su proximidad al mar demostró lo descartado de la decisión, ya que el sitio podía ser batido con facilidad por la potente artillería de las unidades navales del enemigo.

La campaña de Guantánamo, en el verano de 1898, demostró una vez más el temple combativo del soldado peninsular. Al mediodía del sábado 11, unidades españolas de El Cuzco lograron acercarse a las posiciones yanquis de Playa del Este. Sin ser percibidas, penetraron el sistema defensivo yanqui y efectuaron cerradas descargas de fusilería que causaron desconcierto entre ellos. Inmediatamente después se generalizó un tiroteo que fue disminuyendo en intensidad, en la misma medida en que los marines lograban reponerse de la sorpresa y reorganizar sus defensas.

El hostigamiento español, que hasta entonces había causado 21 bajas,²⁹ continuó en horas tempranas de la noche. Una de las avanzadas yanquis fue sorprendida por el fuego certero de los peninsulares que les ocasionó dos nuevas pérdidas. El fuego de los atacantes se mantuvo de forma constante contra el campamento de Playa del Este. Pasada la media noche, se produjo una nueva escalada peninsular. El teniente coronel Huntington consideró que la seguridad de sus fuerzas estaba en peligro, por lo cual, solicitó la intervención de las unidades navales surtas en la bahía.

Los cañones del *Texas*, *Marblehead* y *Dolphin* entraron en acción, después que desde las lanchas dotadas de reflectores se iluminaran las presumibles posiciones españolas. Según las declaraciones de un corresponsal de guerra del *New York Herald*, reproducidas en *Patria*: "El humo de la pólvora mezclado con la niebla producía un efecto verdaderamente fantástico".³⁰ Las largas y continuas descargas artilleras causaron, sin embargo, escasos efectos sobre los hispanos, quienes, no obstante, se retiraron y, con ello, facilitaron la reorganización de las defensas estadounidenses.

²⁹ Severo Gómez y Núñez: *La guerra hispano-americana. Santiago de Cuba*, p. 148.

³⁰ *Patria*, Nueva York, 11 de junio de 1898.

En las acciones bélicas desarrolladas ese día, entre los veteranos peninsulares y los bisoños del Potomac, se derrochó valor; alcanzaron su clímax cuando parte de los contendientes se enfrentó cuerpo a cuerpo. La intensidad de la porfía se reflejó en las cifras de bajas: 20 muertos entre los marines, incluido el teniente Wendell C. Neville, más de once muertos y heridos entre los españoles. Sobresalió en las acciones, por su intrepidez, el sargento John Henry Quick, quien fue condecorado con la Medalla de Honor que otorga el Congreso de Estados Unidos.³¹

A pesar del mérito combativo de estos soldados yanquis, que protegieron el decoro militar de su ejército, el descontrol y la ineptitud de los oficiales marines se puso de manifiesto, según refiere el diario de su comandante en jefe, cuando en la noche del 11 de junio, los militares del Tío Sam dispararon entre treinta y cuarenta mil balas de fusil. Tanto McCalla como Huntington valoraron el derroche de municiones e indicaron medidas para regular la disciplina de fuego de sus noveles infantes, teniendo en cuenta que el éxito en el combate depende en gran medida del control de fuego. Esta situación se repetía en esos momentos en Manila, Filipinas, donde el mayor general de Voluntarios del Ejército estadounidense Francis Vinton Greene se quejaba de que los voluntarios gastaban muchas municiones en las noches.

Las acciones de hostigamiento a las posiciones yanquis se repitieron durante la madrugada y la mañana del día 12; se interrumpieron en horas de la tarde, cuando el coronel mambí Enrique Thomas Thomas desembarcó con sus fuerzas y, en horas de la noche se reanudaron.³² Durante todo ese tiempo, los buques estadounidenses mantuvieron las descargas de artillería contra las posiciones españolas en la costa.

Los efectos psicológicos de los ataques españoles al campamento estadounidense en Playa del Este fueron tales, que a partir de esos momentos los marines comenzaron a denominar a aquellos parajes con el calificativo de Colinas Malditas (Hill Curse), en alusión al medio hostil del sureste oriental, que se caracteriza por

³¹ Emilio Reverter Delmas: *Cuba española. Reseña histórica de la insurrección cubana en 1895*, t. VI, p. 786.

³² Enrique Collazo: *Los americanos en Cuba*, p. 119.

altas temperaturas en el verano, calor sofocante y la presencia de insectos que hacían la vida insoportable a los bisoños combatientes. Además, por la incertidumbre que generaban los ataques de los españoles que les impedían descansar y dormir.³³

Estos factores, interrelacionados, provocaron un resquebrajamiento de la moral combativa y algunos oficiales sugirieron evacuar la posición. Solo la férrea decisión de los jefes posibilitó imponerse por encima del cuadro de desesperación y abatimiento.

En el amanecer del día 13, los españoles se acercaron hasta pocos metros de las trincheras que estaban protegidas por dobles alambradas y, de nuevo, asaltaron las avanzadas yanquis; luego se retiraron hacia sus posiciones. Alrededor de las 10:00 a. m., una unidad de guerrilleros españoles, al mando del capitán Cirilo Nápoles —célebre por sus hazañas sanguinarias— avanzó cautelosamente hasta una de las elevaciones donde se encontraban los marines. Al detectarse el movimiento, los soldados yanquis solicitaron la ayuda de los cubanos, quienes se encontraban en el Campamento McCalla desde la tarde anterior. Con rapidez, los infantes cubanos se desplazaron hacia las trincheras y esperaron a que el enemigo se acercara lo suficiente para romper el fuego al grito de “¡Viva Cuba Libre!” La sorpresa resultó para los guerrilleros, quienes tras sufrir algunas bajas se retiraron. Entre los muertos estadounidenses resalta el sargento Henry Good.

Desde la Mole de San Nicolás, el almirante Sampson envió a Washington el siguiente cable: “[...] los españoles han atacado fieramente el campamento [...] en su puesto avanzado cuatro marines fueron muertos y sus cadáveres bárbaramente mutilados. El médico Gibbs, resultó muerto”.³⁴ La mutilación que sufrieron los cadáveres de los estadounidenses en la operación dirigida por el criollo Cirilo Nápoles generó una protesta internacional que condenó los brutales procedimientos empleados, en esa ocasión, por el jefe de la guerrilla española.

En horas de la tarde, un destacamento peninsular repitió el asalto a las posiciones de Playa del Este. Nuevamente la salvación

³³ José Sánchez Guerra y Wilfredo Campos Cremé: Ob. cit., p. 64.

³⁴ *The New York Herald*, New York, 15 de junio de 1898.

de los hostigados infantes vino del mar, cuando los cañones del *Texas* y el *Marblehead* contuvieron a los asaltantes. A la hostilidad recibida durante el día, le siguió la noche más trágica de todas. En su diario de operaciones, Enrique Thomas escribió:

[...] el enemigo rompió un vivo y sostenido fuego que produjo en las tropas americanas un verdadero pánico: los que estaban en la costa al mando de un comandante ya viejo y cuyo nombre ignoro, pedían auxilio a los barcos dejando abandonada una pieza y ahogándose tres de ellos, que, en la huida, se lanzaron al agua. El pánico fue horrible y la noche bien desagradable.³⁵

Un corresponsal de la agencia *Reuter*, al servicio de la nombrada prensa asociada, reportaba desde el buque *Dauntless* a Nueva York la difícil situación que presentaban las fuerzas invasoras de marines:

[...] Desde el mediodía del sábado hasta la madrugada del domingo, los destacamentos americanos que ocupan la orilla de la bahía, sufrieron una serie de vigorosas acometidas de las tropas españolas. La infantería de marina americana tuvo que mantenerse constantemente a la defensiva y, al efecto, apoyada en su propio campamento, formó tres lados del cuadro, dejando aquel en el centro.

El ataque más vigoroso fue el que se dio poco después de medianoche. Los españoles llegaron a paso de carga hasta la pendiente sudoeste, siendo recibidos con descargas cerradas. No por eso desistieron, sino que, durante la noche, cambiaron el frente del ataque y fogueando al enemigo desde distintos puntos del buque *Dauntless*, causándole numerosas bajas. No se sabe la suerte que han corrido los exploradores y algunos soldados de los destacamentos *yankees*. Hay quien dice que el número de muertos norteamericanos no baja de 20, algunos despachos le fijan en 14, otros en 21. No se conocen

³⁵ Cit. por Enrique Collazo: Ob. cit., p. 119. Del diario de Thomas solo se conoce lo publicado por Collazo en esta obra.

las bajas de los españoles, pero deben ser muy pocas.³⁶

Por su parte, un despacho del jefe yanqui remitido al alto mando en Washington informaba en la mañana del día 14: “[...] la situación es extremadamente peligrosa, los españoles tienen cercado el campamento”.³⁷ Ante esta situación, Huntington solicitó con urgencia refuerzos de los marines que se encontraban como reservas en los buques, quienes desembarcaron por orden de McCalla y trajeron 50 000 tiros de 6 mm.

Era indudable que el mando del cuerpo de marines, a pesar de contar con fuerzas frescas, aunque no suficientemente entrenadas, y con un potencial de fuego superior al de los españoles, no había aprovechado adecuadamente su potencial bélico. Estos cuatro primeros días se caracterizaron por una ineficiente actividad militar y, en la cabeza de playa, se manifestó con reiteración la baja moral combativa de las fuerzas invasoras; se dedicaron en exclusiva a repeler en forma desorganizada, y casi siempre desesperada, los ataques españoles, y fueron incapaces de coordinar una estrategia que los condujera a la victoria.

No podía pensarse que los españoles abandonarían de forma voluntaria las posiciones ocupadas por las unidades de los coroneles Millás y Rosell en El Cuzco; la estrategia correcta hubiera sido marchar a su encuentro y asaltar las defensas peninsulares, iniciativa que nunca tomaron los jefes yanquis.³⁸

En auxilio de los estadounidenses

Después que el coronel Enrique Thomas, al frente del contingente mambí, desembarcó en Playa del Este, el 12 de junio, los infantes

³⁶ *La Vanguardia*, Barcelona, tomado de la agencia Reuter, Nueva York, 13 de junio de 1898.

³⁷ Emilio Reverter Delmas: Ob. cit, p. 119.

³⁸ Edgar Stanton Maclay: *A history of the United States Navy from 1775 to 1902*, New York, 3 vol, p. 338. El autor señala que los estadounidenses debían retirarse de la bahía y aceptar la derrota, o expulsar a los españoles de su escondite.

cubanos establecieron el campamento Punta Pescadores, levantando cabañas de palmas y árboles a lo largo de la costa. El jefe estadounidense de las operaciones en Guantánamo, al referirse a estos primeros momentos pronosticó acertadamente el destacado papel que estaban llamados a jugar los soldados de Pedro A. Pérez en el conflicto:

[...] Antes de la puesta del sol yo los vi desplegar en “parejas” por el frente de las posiciones ocupadas por los marines, quemando las malezas y arbustos al avanzar, y sentí gran alivio, al reconocer de una vez, que los cubanos, con sus conocimientos de los métodos del enemigo, ganados después de una larga experiencia, eran capaces de rivalizar con las tácticas de los guerrilleros españoles, a las que nosotros no estábamos acostumbrados. El ejemplo de seguridad mostrado por el contingente cubano fue, como yo creía, de mucho beneficio para nuestra fuerza en la costa, y como resultado, después de la noche del día 12, el control del fuego en el campamento fue perfecto.³⁹

Consciente del peligro que corrían las unidades de marines acantonadas en la cabeza de playa, incluidas las suyas propias, el coronel Enrique Thomas, en horas de la madrugada del 14 de junio, subió a bordo del *Marblehead*. En presencia de algunos oficiales cubanos, expuso a McCalla sus consideraciones acerca del modo en que se estaban dirigiendo las operaciones militares en tierra, evidentemente de forma contraria a sus concepciones militares y experiencia combativa, y los conocimientos adquiridos sobre el aguerrido ejército español. Allí también afloraron sus contradicciones con Huntington, con quien había sostenido dos encuentros nada amigables por discrepancias con las decisiones operativas del jefe yanqui.

En el momento en que avanzaban las conversaciones fue necesario interrumpirlas, pues se escucharon numerosos disparos en tierra. La situación llegó a un extremo tal, que fue necesario tomar una decisión definitiva. Thomas propuso pasar a la ofensiva con el objetivo de que las fuerzas conjuntas cubano-estadounidenses

³⁹ Bowman Hendry McCalla: Ob. cit., pp. 159-160.

tomaran la iniciativa estratégica de las operaciones terrestres y derrotaran a las unidades españolas del coronel Millás en su base de operaciones. Según Thomas “[...] hice presente al Comandante que si me daba la fuerza necesaria, haría cesar la alarma”.⁴⁰

La iniciativa de Thomas no fue acogida con agrado por el orgulloso teniente coronel Huntington, ya que el fundador del cuerpo de marines imperial no podía concebir que un criollo caribeño dirigiera unidades de su selecto cuerpo de marines; sin embargo, McCalla, cauteloso, inteligente y menos prejuiciado con respecto a sus aliados cubanos, aceptó la propuesta y ordenó a Huntington, que subordinara al jefe cubano las fuerzas yanquis que participarían en la operación.

McCalla, al aprobar el plan del jefe cubano, tuvo en cuenta que el dominio relativo de las ensenadas del sur de la bahía, que desde el día 10 tenían los marines y los buques, no garantizaba a la Armada yanqui la seguridad necesaria para las operaciones de abastecimiento de combustible y las reparaciones menores de sus buques, ya que los españoles controlaban las ensenadas interiores (Joa y Glorietta), así como el canal que comunica ambos sectores del seno marino, donde se encontraban las fortificaciones principales. Era preciso derrotar y expulsar a las unidades del batallón de Córdoba y las guerrillas que operaban desde El Cuzco y neutralizar los fuertes reactivados de cayo Toro y Caimanera, ya que con estos obstáculos no podría cumplir la misión fundamental que le había asignado el almirantazgo: la creación de la base naval.

En el campamento McCalla, Thomas expuso su plan de ataque a Huntington y a los oficiales cubanos y yanquis. A las 5:30 p. m., divididas las fuerzas en tres columnas, salió al frente de ellas, con dos piezas de artillería y los efectivos del regimiento Guantánamo del Ejército Libertador, en dirección a El Cuzco. Sin ser detectados, arribaron a las alturas que dominaban el campamento peninsular, y el comandante Juan Martí Alayo recibió la indicación de que, con una fuerza mixta, se ubicara en la altura de la izquierda, donde se posicionó, aprovechando las ventajas que la vegetación le ofrecía.

El capitán Teófilo Quiala, al mando de otra fuerza, dio un rodeo por el noreste, a través de las lomas y se apostó en las pequeñas

⁴⁰ Enrique Collazo: Ob. cit., p. 120.

alturas que bordean El Cuzco por la derecha. El jefe cubano, con dos compañías de marines y el resto de los cubanos, se desplazó por el camino costero que conducía al campamento enemigo. Thomas había concebido atacar directamente por la costa, mientras los oficiales Martí Alayo, Quiala y Rojas, que ocupaban el flanco izquierdo y derecho le cerraban el paso a los peninsulares.

Cuando se había cumplido exitosamente la primera fase del plan —los movimientos se desarrollaron sin ser detectados por el enemigo—, un incidente puso en peligro la operación. Una unidad de marines le hizo saber a Thomas que tenían el firme propósito de regresar a Playa del Este, porque a esa hora —las 11: 00 a. m.— aún no habían almorzado. El jefe cubano se dirigió al capitán estadounidense que dirigía la unidad, y puso en su conocimiento la insubordinada conducta de sus hombres. Ante la respuesta de que “[...] no se podía exigir el cumplimiento a unos hombres con quien la nación, a esas horas, no había cumplido todavía”, Thomas le replicó: “Capitán, si la mitad de mis soldados, en momentos críticos como estos, vuelve la espalda frente al enemigo, con la otra mitad los fusilo sin contemplación alguna”.⁴¹

Un disparo efectuado por el capitán Martí fue el aviso para comenzar el ataque a las posiciones españolas, mientras el *Dolphin* los apoyaba con cerradas descargas de sus piezas de 100 mm. Contaban con el factor sorpresa y las ventajas que ofrecían las alturas donde se habían establecido los aliados, además de la participación de la nave yanqui; no obstante, las tropas colonialistas, integradas por soldados regulares y guerrilleros, resistieron a pie firme la embestida de los flancos.

Cuando culminó el ablandamiento artillero, las fuerzas combinadas se lanzaron al asalto del campamento y de las alturas que dominaba el batallón español, lo que resultó inicialmente en un extenso combate de posiciones, pues los peninsulares defendieron con gallardía sus trincheras y reductos. Sin embargo, el ataque fue tan constante y sólido, que los hispanos se vieron obligados a dispersarse y desalojar las alturas. El coronel Millás se percató de que el campamento se había convertido en una peligrosa ratone-

⁴¹ Cecilio Porro: “Biografía del coronel Enrique Thomas”, en *El Correo de la Noche*, p. 8.

ra. A su espalda, a corta distancia, se encontraban el mar y los buques enemigos, y las alturas principales habían sido tomadas por mambises y yanquis; de modo que la decisión más aconsejable era romper el cerco.

La unidad sitiada retrocedió en dirección a las posiciones que ocupaba Thomas, desde donde recibieron un nutrido fuego, incluidos disparos de una pieza de artillería. Las acciones se desarrollaron violentamente y, por momentos se escenificó el combate cuerpo a cuerpo, hasta que los españoles fueron diezmados, con excepción de algunos grupos que lograron escapar a cayo Toro.

En las áreas cercanas al campamento el combate se transformó en una cacería individual, por lo cual las operaciones se extendieron alrededor de cinco horas, a partir de las cuales cesaron los disparos y culminó el combate.

El fin de las acciones dio paso al reconocimiento del escenario combativo y las zonas cercanas. Thomas solicitó al capitán George Frank Elliott 40 infantes de marina para explorar la dirección por donde se había retirado el grueso de los españoles, capturar los soldados dispersos y ocupar las armas abandonadas. El oficial norteño respondió: “[...] que los soldados estaban muy estropeados y que no habían comido y que el Gobierno Americano no necesitaba ni fusiles ni pertrechos de guerra”. Thomas, a través de su intérprete, señaló: “[...] que no lo necesitaba, ni a él, ni a sus hombres, que iría solo con los hombres de mi fuerza que estaban allí”.⁴² Durante el reconocimiento fueron capturados 22 prisioneros, 40 armas diversas, parque y un botiquín.

El batallón peninsular y las guerrillas tuvieron 102 bajas, de ellas 30 muertos y 72 heridos, así como 26 prisioneros. Las fuerzas aliadas 19 bajas, de ellos ocho muertos (seis cubanos) y 11 heridos (nueve cubanos). Los efectos del intenso sol provocaron desmayos en 23 marines. Antes de la retirada, los yanquis cometieron el error de destruir el pozo de agua de la propiedad, único existente en la zona.

Las cifras de las bajas son elocuentes y confirman la aseveración de que los cubanos se mantuvieron siempre en la primera línea de combate, ocuparon las posiciones de mayor peligro y em-

⁴² Enrique Collazo: Ob. cit., p. 120.

prendieron las acciones más riesgosas y heroicas. El combate de El Cuzco fue la acción militar más importante librada hasta ese momento por las fuerzas cubano-estadounidenses contra el ejército español en las inmediaciones de la bahía de Guantánamo, y la primera victoria de los ejércitos aliados contra España en Cuba.

El éxito obtenido en El Cuzco causó extraordinaria conmoción en Estados Unidos de América, donde solo se conocía de la destrucción de la escuadra española en Filipinas. La prensa estadounidense no contaba con material publicitario de primera plana que contribuyera a levantar los ánimos y modificar los estados de opinión. Por eso, acogió con júbilo las noticias procedentes de Playa del Este que anunciaron el primer combate terrestre del conflicto. El jefe de las operaciones en Guantánamo informó al secretario de la Guerra:

Al mando del coronel Enrique Thomas y Capitán Elliott, nuestro ejército unido al cubano obtuvo victoria sobre fuerzas enemigas en el lugar conocido como El Cuzco, no muy lejano a nuestros campamentos. Unos 600 hombres en fuerzas proporcionadas intervinieron en la lucha. Las tropas cubanas recibieron con desprecio las descargas españolas. Consigno complacidísimo eficiencia nuestro ejército y felicitación expresada a Elliott y Thomas que dirigió combate con acierto y valor.

COMANDANTE BOWMAN MCCALLA⁴³

En horas de la noche de ese propio día, McCalla recibió la siguiente respuesta del secretario de la Guerra en Washington:

Nación conoce nuestro cable. A no ser hundimiento escuadra de Manila por Dewey pueblo americano no ha recibido noticia esta guerra que haya causado en su sentir mayor júbilo. Deja vuestro cable prácticamente desvirtuada duda que existía respecto a que desconocimiento de un mismo idioma por parte cubanos y americanos podían causar serios prejuicios nuestros planes. Gobierno reitera [...] felicitación expresada

⁴³ Rafael Emilio Polanco: Pedro A. Pérez. Héroe eponímico de Guantánamo, inédito.

y añade con orgullo la que Ud. merece.⁴⁴

La prensa estadounidense y europea se hizo eco de esta victoria y del papel desempeñado por los cubanos. El periódico *Patria*, en su edición del día 16 expresaba:

[...] La situación ha variado radicalmente gracias a la activa cooperación de las fuerzas revolucionarias. No bien se unieron los insurrectos a los americanos, se tomó la ofensiva sobre los españoles, se les derrotó completamente, causándoles grandes pérdidas [...] Grandes elogios hacen casi todos los periódicos de Nueva York de los insurrectos, a propósito del último combate de Guantánamo.⁴⁵

Tras la acción de El Cuzco, las fuerzas aliadas tomaron definitivamente la iniciativa estratégica en las operaciones. Los estadounidenses comenzaron a sentirse seguros en sus posiciones, protegidos por Thomas y los mambises del regimiento Guantánamo. A partir de entonces, los españoles no incursionaron más en las defensas yanquis de la bahía.

El 14 de junio de 1898, en las breñas de El Cuzco, las fuerzas cubanas bajo el mando del coronel Enrique Thomas asumieron, junto a los inexpertos marines yanquis, un papel protagónico en la derrota de los españoles allí guarnecidos, para asegurar el campamento avanzado que los marines del Potomac habían establecido días antes en Playa del Este, retaguardia de la flota que ya operaba en las acciones del bloqueo a Santiago de Cuba. La cabeza de playa necesaria para sustentar el éxito del bloqueo y la posterior ocupación de Santiago de Cuba estaba tomada.

El combate de El Cuzco tiene, además, otra significación. La victoria sobre los españoles marcó el inicio de fuertes contradicciones entre los marines y los independentistas cubanos, quienes, a partir de entonces, ya asegurada la bahía y contenidos los ataques españoles sobre las fuerzas allí acantonadas, fueron repetidamente vejados por los oficiales yanquis.

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ José Sánchez Guerra y Wilfredo Campos Cremé: Ob. cit., pp. 80-81.

Obligados por la fuerza de los acontecimientos y sujetos a una férrea disciplina que emanaba de las órdenes recibidas de colaborar militarmente hasta las últimas consecuencias con los estadounidenses,⁴⁶ se mantuvieron en una extraña convivencia con sus aliados enemigos, quienes ya tenían definidos sus propósitos con respecto al seno marino guantanamero. Esta práctica ensayada aquí fue empleada profusamente en la zona de operaciones de Santiago de Cuba.

EFFECTOS DEL CERCO Y BLOQUEO A GUANTÁNAMO

El 25 de abril, el vapor *Mortera*, procedente de La Habana, arribó al puerto de Guantánamo. Su carga consistía en raciones de alimentos destinadas a la administración militar. Fue la última ocasión durante la guerra en que las tropas de Pareja recibieron suministros de boca. En lo sucesivo, el bloqueo naval estadounidense lo impediría.⁴⁷

La población civil y las fuerzas colonialistas sintieron en carne propia la severidad del bloqueo. Las unidades acantonadas en Guantánamo quedaron desde el 1.º de julio a media ración, calculando que se agotarían sus raciones a finales del mes. Al rancho del soldado le fue suprimido el tocino y la harina de trigo fue eliminada en la confección del pan. Al concluir el mes, la ración de los soldados se componía solo de arroz con aceite, café, azúcar y aguardiente.

A pesar de las medidas adoptadas por el general Pareja y el alcalde José Gallart Rovira, los comerciantes explotaron a su favor la crisis del momento y elevaron considerablemente los precios de los productos de primera necesidad, burlando las tarifas establecidas. Una de las medidas tomadas por las autoridades para dis-

⁴⁶ El Consejo de Gobierno acordó sancionar el compromiso que Tomás Estrada Palma, en su carácter de representante plenipotenciario de la República de Cuba en Armas ante Washington, había contraído con el presidente de Estados Unidos, William McKinley, y que consistió en que los generales del Ejército Libertador siguieran y ejecutaran los planes de los generales estadounidenses en campaña.

⁴⁷ Severo Gómez y Núñez: Ob. cit., p. 160.

minuir los efectos del bloqueo fue la autorización para capturar cangrejos y otros productos marinos en las playas de Novaliches y Las Pailas. Para ello se puso a disposición de la población un tren de la empresa Brooks y Cia., que realizaba viajes diarios de forma gratuita. Otro tren trasladaba viandas de las zonas de cultivo del norte y el este de la villa. No obstante, la hambruna pronto causó sensibles estragos en la población civil, situación que se agravó con las lluvias que cayeron y, con ellas, la proliferación de enfermedades diarreicas agudas y otras trasmisibles, como la malaria y la fiebre amarilla.

El análisis de los indicadores demográficos del periodo, relacionado con los nacimientos y defunciones, muestra la gravedad de la situación y refleja los efectos nocivos del bloqueo en la población.⁴⁸

AÑOS	NACIMIENTOS	FALLECIMIENTOS
1894	117	527
1898	35	1279

Últimas acciones militares. Creación de la base naval

Al conocer del predominio naval relativo que habían logrado los estadounidenses en la mitad sur de la amplia bahía, el general Pareja comunicó al general Arsenio Linares Pombo: “El escuadrón americano, en posesión de la bahía exterior, la ha tomado para sí como un puerto de apoyo, como si estuviera en su propio puerto”.⁴⁹

Derrotadas las unidades españolas que operaban desde El Cuzco, al día siguiente, 15 de junio, potentes disparos desde las naves *Texas*, *Marblehead*, el yate artillado *Suwanee* y el *Newark*, hicieron blanco en las posiciones defensivas españolas en Tres Piedras, al oeste de la punta de San Nicolás y de la desembocadura del río Guantánamo, neutralizando los principales bastiones peninsulares.

Minutos después, en una operación coordinada entre los aliados, unidades mambisas del coronel Evaristo Lugo Moreno avanzaron

⁴⁸ J. P. Sanger: *Informe sobre el Censo de Cuba, 1899* y Registro Provincial de Tomos Duplicados del Registro del Estado Civil de Guantánamo.

⁴⁹ “Mensaje de Félix Pareja Mesa al general Arsenio Linares Pombo”, junio de 1898, documento en poder de Fernando Pareja Muñoz, Murcia, España.

impetuosamente en dirección a las trincheras enemigas, acción que fue apoyada por una fuerza mixta de cubanos y marines que, procedentes del campamento McCalla, desembarcó en un punto próximo a la entrada occidental de la bahía.

Las fuerzas peninsulares, amenazadas desde dos frentes, optaron por retirarse hacia las líneas defensivas del río Guantánamo, zona de Caimanera, llevando consigo sus bajas, numerosas por el rastro de sangre encontrado en la ruta por la cual se habían marchado. En horas de la tarde de ese día ondeaban en las estratégicas alturas de Tres Piedras las banderas cubana y norteamericana. Con esta nueva victoria se lograba el control absoluto de las riveras occidentales del sur de la extensa bahía.

En la mañana del 16, los cañones de tiro rápido de las unidades navales yanquis, situadas al sur de cayo Hospital, en el interior de la bahía, destruyeron las piezas de artillería del fuerte de cayo Toro, pulverizando los reductos españoles y obligando a los peninsulares que quedaban con vida a retirarse definitivamente de las fortificaciones del seno marino. Para completar la operación, el *Texas* dirigió sus cañones en dirección a Caimanera; como resultado, destruyó dos fuertes y una parte del caserío y causó numerosas bajas entre los españoles. No obstante el fuerte descalabro sufrido, fuerzas del batallón de Toledo y unidades de las escuadras, rechazaron en cayo Martill, río Guantánamo, un intento de desembarco yanqui e impidieron que los invasores asediaran al pueblo de Caimanera por el oeste.⁵⁰

El día 17, los exploradores cubanos detectaron una concentración enemiga en Jicaral. Al ser recibida la comunicación, los buques *Marblehead* y *Oregón* bombardearon intensamente ese punto y provocaron medio centenar de bajas, entre ellas, dos oficiales, quienes fueron encontrados tras un reconocimiento realizado por los infantes mambises.

A partir de la jornada combativa del día, los militares del Potomac y los mambises de Thomas y Lugo obtuvieron el control absoluto de la bahía, lo que posibilitó establecer la base naval de Guantánamo.

⁵⁰ “Expediente militar del general Félix Pareja Mesa”, en archivo de la familia de Pareja, España, p. 18.

Coincidiendo con la acción de El Cuzco, el 14 de junio partió de los puertos norteamericanos el fuerte convoy que conducía el 5.º cuerpo de ejército, bajo el mando del general William R. Shafter, que arribó a la costa de Guantánamo el día 20. Allí fue recibido por el almirante Sampson y juntos acordaron desarrollar una conferencia con el general Calixto García. En la entrevista efectuada en Aserradero se ultimaron los planes propuestos por el lugarteniente general del Ejército Libertador con el propósito de asegurar el desembarco de las tropas.

Después de la destrucción que sufrió la terminal del cable francés y el corte del ramal oceánico que había realizado la Marina yanqui el día 8, el mando estadounidense intentó corregir el error. Para ello envió una unidad ingeniera bajo el mando del coronel Charles Herbert Allen, a bordo del vapor noruego *Adria*, nave fletada por el ejército y equipada con los medios técnicos y materiales necesarios para establecer un eje telegráfico oceánico en punta Pescadores, a corta distancia del campamento McCalla, que funcionaría como el centro de comunicaciones de la guerra en el Caribe.

A partir del 18 de julio, en la base naval de Guantánamo se concentró la escuadra estadounidense más poderosa que hasta ese momento había anclado en estas latitudes. El 24, nueve días después de la rendición de Santiago de Cuba, partía desde la bahía el general Nelson A. Miles, al frente del ejército que invadiría Puerto Rico. Guantánamo se convirtió desde ese momento en enclave vital dentro de la estrategia hegemónica e imperialista para el Caribe.

Con los descalabros sufridos por los batallones Toledo, Príncipe y otras unidades peninsulares de apoyo que defendían la bahía, a partir del día 17, el escenario combativo principal se trasladó a la línea Pareja. El 19, una columna del coronel Juan de León Serrano penetró en la trocha por el río Jaibo y atacó, al norte de Novaliches, un tren militar que conducía tropas de la brigada. Fueron tiroteados los fuertes del área y más tarde salieron al exterior de la línea militar. Entre el 25 y el 28, el general Pareja dirigió los contrataques para frenar las acciones que Periquito Pérez desarrolló en Flor de Bano, Santa Fe y Corteza, puntos al noroeste de la línea, encuentros donde el mando peninsular reportó ocho

bajas en sus filas.⁵¹

La respuesta mambisa se hizo sentir pronto por el norte y el este de la trocha, con incursiones continuas de las unidades de Evaristo Lugo y Silverio Guerra, el primero con un ataque a los fortines del ingenio Soledad y el poblado de Los Pozos, y el segundo con una incursión profunda dentro del área de cultivo en los ingenios Romelié y San Carlos.

Los aliados y su verdadero rostro

Desde el propio día de la victoria de El Cuzco se observó la prepotencia imperial del Gobierno estadounidense. El cable que envió a McCalla el secretario de la Guerra Russell Alexander Alger, el 14 de junio, ocultaba el papel decisivo de las fuerzas independentistas cubanas, ya que no reconocía y ni siquiera mencionaba el protagonismo de Thomas, sus oficiales y los soldados del regimiento Guantánamo en la acción combativa.

La labor de la inteligencia mambisa en el propio seno del alto mando yanqui constituyó un arma importante para mantener informado oportunamente de los designios imperiales a Pedro Agustín Pérez y a su estado mayor. Mauricio Franco, telegrafista cubano, al servicio de la Armada norteña, mientras laboraba en la terminal del cable oceánico, en Playa del Este, cumplió destacados servicios de inteligencia como agente secreto e informó y entregó al mando insurrecto documentos transmitidos desde Washington y enviados al mando del ejército y la marina que operaban en Cuba, así como partes de guerra enviados desde el sureste de la Isla a Norteamérica.

El 19 de julio, Franco entregó a Thomas una copia de una proclama secreta, firmada por el presidente William McKinley, en la cual se instruía a las fuerzas de ocupación acerca de la conducta que debían observar en los territorios invadidos. En ellas se indicaba: “El primer efecto de la ocupación militar del territorio del enemigo es la superación de las antiguas relaciones políticas de los habitantes y del establecimiento de una nueva potencia polí-

⁵¹ *Ibidem.*

tica”.⁵²

En cambio, la postura de McCalla fue distinta en el trato con los cubanos en Guantánamo. Un hecho singular tuvo lugar el día en que las fuerzas cubanas llegaron a los buques surtos en la bahía para iniciar las operaciones militares conjuntas contra las defensas española. En sus *Memorias...*, relata:

Cuando los cubanos llegaron al *Marblehead* en nuestros botes yo los saludé con el grito de “¡Viva Cuba Libre!”, que ellos respondieron con entusiasmo; en cuanto estuvieron todos a bordo se les dio una buena cena y después, en lugar de los harapos que llevaban puestos, uniformes de trabajo blancos y zapatos, así como rifles y municiones. Con este cambio de ropas y los buenos sombreros de paja que trajeron, mejoró su apariencia de tal forma, que cuando el general Pérez me visitó dos semanas después y sus hombres formaron para rendirle guardia de honor, el jefe mambí me preguntó quiénes eran. Como al general cubano se le brindó el saludo usual para un oficial de su rango, con la bandera cubana desplegada en el mástil del *Marblehead*, los “abogados marinos” se pusieron de acuerdo para criticarme duramente, porque, en su opinión, yo había reconocido a una nueva nación, al honrar el emblema bajo el cual los cubanos habían luchado tanto tiempo, y afirmaron que mi acción era una violación de la ley internacional.⁵³

El jefe estadounidense, en presencia de sus primeros oficiales y varios periodistas que cubrían el escenario combativo, saludó la bandera cubana y con sus palabras le rindió honores al jefe de la 1.^a división mambisa en su calidad de general de división del Ejército Libertador. Fue esa la primera ocasión en que un jefe yanqui reconocía *de facto* la insignia cubana. Por vez primera, un general mambí recibía esos honores.

Esta postura de McCalla era propia de un militar que se destacó por su pundonor y respeto a los oficiales cubanos, compostura

⁵² Enrique Collazo: Ob. cit., p. 122.

⁵³ Bowman Hendry McCalla: Ob. cit., en este libro, p. 159.

que demostró en su accionar en el seno marino guantanamero y que está reflejada en las *Memorias...* que escribió. Incluso, en los momentos en que la marina nortea bloqueaba cualquier tipo de ayuda procedente de Estados Unidos para los insurrectos, este oficial permitió el paso de embarcaciones que conducían armas, pertrechos y hombres hacia Cuba.⁵⁴

Las fuerzas del regimiento Guantánamo, bajo el mando de Thomas, permanecieron en Playa del Este del 12 de junio al 23 de julio, protegiendo a los marines yanquis de las constantes incursiones españolas. Sin embargo, las relaciones entre ambas fuerzas, fraternales en los días de peligro, se tornaron tirantes. Las manifestaciones de desprecio hacia el soldado cubano fueron frecuentes y no faltaron los momentos en que fue necesario convencer a los hombres para conservar el orden. En sus memorias, el jefe cubano reconoce:

[...] los primeros días fueron para nosotros alegres, pero esto fue variando de tal modo que, después de rendirse Santiago, se nos hacía insoportable la estancia allí [...] Fueron atentos mientras duró el peligro y cuando se disipó este, no faltaré a la verdad si digo que estuvieron hasta groseros [...].⁵⁵

No solo fueron groseros, prepotentes y virulentos aliados, sino que también los jefes de los marines, encabezados por Huntington, se comportaron de manera canallesca, como queda evidenciado en la comunicación que Thomas le envió al general Periquito Pérez:

[...] le participo que tengo muchos enfermos y que ayer murió el sargento Valeriano Aviñuelo, que falleció en menos de 24 horas; también en días pasados murió el soldado Jacinto Santana de la misma manera, la mayoría de la fuerzas está disgustada por tal motivo porque ven que los médicos como son americanos, al fin, se toman muy poco interés y se muestran muy indiferentes para con nosotros, y como usted comprenderá cual será mi situación, para convencer a los

⁵⁴ ANC: Fondo *Donativos y Remisiones*, caja 360, no. 1.

⁵⁵ José Sánchez Guerra y Wilfredo Campos Cremé: Ob. cit., pp. 91-92.

hombres y tratar de conservar el orden y la conformidad que hasta ahora se viene observando.⁵⁶

La guerra de los corresponsales

Es fama que el artista de la plástica Frédéric Remington fue invitado en enero de 1897 por William Randolph Hearst, editor del *New York Journal*, para venir a La Habana con el prestigioso escritor Richard Harding Davis y proporcionar las ilustraciones que acompañarían una serie de artículos relacionados con las atrocidades españolas y las batallas que tenían lugar en la isla grande del Caribe. Cuentan que Remington se aburrió pronto con una Cuba aparentemente pacífica y decidió telegrafiar a Hearst: “Todo aquí está tranquilo. No hay ningún problema. No habrá ninguna guerra. Yo deseo volver”. La respuesta del editor fue: “Por favor permanezca en Cuba. Suministre las ilustraciones, que yo proporcionaré la guerra”.⁵⁷

Resulta difícil comprobar la veracidad de esta historia, sin embargo, expresa con certeza la filosofía de la prensa estadounidense de finales del siglo XIX. En 1898, Theodore Roosevelt le escribió a un amigo: “En estricta confidencia, agradecería casi cualquier guerra, pues creo que este país necesita una”.⁵⁸

Los años noventa de la decimonónica centuria marcan el inicio de una nueva época para Estados Unidos de América, nación que vino al mundo como resultado de complejos procesos histórico-sociales, que tuvieron como catalizadores: el triunfo sobre Inglaterra en 1873; la expansión hacia el oeste, a costa del despojo de los derechos de los pueblos originarios que fueron desplazados de sus tierras por sucesivas oleadas de pioneros y colonos; la ocupación, hasta llegar al océano Pacífico, de extensos territorios coloniales a expensas de España, Inglaterra, Francia y Rusia; la conquista de

⁵⁶ Enrique Collazo: Ob. cit., pp. 122-123.

⁵⁷ Jess Giessel: “Black, White and Yellow. Journalism and Correspondents of the Spanish-American War”, The Spanish American War, Centennial Website, en <http://www.spanamwar.com/press.htm>.

⁵⁸ Howard Zinn: *La otra historia de los Estados Unidos*, p. 213.

más de la mitad del territorio mexicano y la Guerra de Secesión.

La sumatoria de las consecuencias de estos acontecimientos hizo brotar a la palestra mundial una nación con serias aspiraciones de conquistar la hegemonía entre el resto de los estados capitalistas dominantes en la época. Su poderío se sustentaba en un progresivo desarrollo económico, que aprovechaba los enormes recursos naturales que albergaba el suelo de las vastas regiones ahora en su poder, y la creciente población, que aseguraba un mercado interno de ilimitadas posibilidades para el consumo de producciones cada vez mayores.

El desarrollo y fortalecimiento de la revolución industrial; la aplicación y fomento de nuevas tecnologías; la construcción de una poderosa red de ferrocarriles, que vinculaba de manera rápida las diferentes regiones, y la ampliación de los mercados internos representan solo una muestra del desarrollo del capitalismo en su etapa imperialista. En las nuevas condiciones era necesaria la ampliación de los mercados y zonas de influencia en el exterior como supuesto paliativo para colocar los excedentes productivos y reanimar el mercado interno agobiado por crisis cíclicas cada vez más intensas. La sociedad norteamericana era escenario de profundos debates políticos en relación a cómo enfrentar las continuas huelgas obreras que afectaban la estabilidad del régimen.

Pocos años antes de la guerra entre Estados Unidos, cubanos, españoles y las colonias de Puerto Rico y Filipinas, un editorial del *Washington Post*, enunciaba: “Parece que nos ha llegado una nueva conciencia —la conciencia de la fuerza— y con ella, un nuevo apetito, el ansia de mostrar nuestra fuerza. El sabor del imperio está en boca de la gente, aunque en la jungla haya sabor a sangre”.⁵⁹

La idea de desarrollar un fuerte movimiento expansivo hacia el exterior, bajo el principio de que las fronteras interiores ya estaban colmadas, encontró un pretexto inigualable en la lucha que los cubanos sostenían contra España desde hacía casi treinta años. Resultaba una oportunidad única e irrepetible para justificar la salida de las fuerzas armadas norteamericanas más allá de sus propias fronteras. La manipulación certera de la lucha de los

⁵⁹ *Ibidem*, p. 215.

cubanos por vías mediáticas marcó el inicio de la intervención yanqui en la guerra de Cuba e hizo realidad sus añejas aspiraciones de ocupar y anexar la isla.

A finales del siglo XIX, la ausencia de medios informativos alternativos a la prensa requería que los editores y corresponsales, conjuntamente con las fuentes de información, abordaran los sucesos en sus periódicos de una manera exhaustiva. La prensa constituía el único vehículo de información pública. Para lograr una mejor comprensión de los hechos que se narraban era preciso un alto nivel de descripción, incluso de aquellos detalles que pudieran parecer superfluos, y la utilización de un lenguaje que acercara a los lectores al género novelesco mezclado con la crónica y el melodrama. El clima en toda su compleja armazón, la geografía con su diversidad territorial, la flora, la fauna, el comportamiento humano incluidos detalles de la fisonomía, las conductas, apreciaciones psicológicas, etc. Toda la naturaleza era objeto de atención.

El discurso del periodismo norteamericano de finales del siglo XIX, que defendía los intereses del naciente imperialismo, tenía un profundo carácter colonialista. Ello es visible no solo en los medios de comunicación públicos (revistas, periódicos, folletos, libros), también en los documentos privados (cartas personales u oficiales, diarios, documentos generados por las estructuras políticas o gubernamentales), lo cual es una muestra de que el pensamiento que proclamaba la supuesta superioridad norteamericana, específicamente la de los descendientes de la raza anglosajona, había calado y era parte esencial del modo de actuación de una buena parte de sus ciudadanos.

Cuando era necesario reforzar una idea, un pensamiento, una aspiración, o lograr un efecto deseado o inducido, los corresponsales modificaban la naturaleza objetiva de los acontecimientos y mostraban a sus lectores lo que interesaba subrayar para influir en la formación de juicios en los grandes grupos sociales, para encauzarlos en una dirección determinada. De tal manera, la prensa se convirtió en un mecanismo formador de ideas y modos de actuación.

Resulta conocido que los estados de opinión de los individuos, grupos o sectores sociales pueden modificarse de alguna manera

cuando las campañas de promoción de una idea o suceso centran su atención en los puntos claves, en las señas que más profundo calan en el subconsciente. Los editoriales, con títulos atractivos, venden los intereses de los grupos de poder. Sus mensajes, subliminales o no, van horadando la conciencia de los receptores potenciales.

La prensa norteamericana representa los intereses de grandes grupos de poder, por tanto, su objetividad debe ser cuestionada. Se publica lo que interesa y resulta conveniente a esos centros de poder. Bajo estos principios, los corresponsales norteamericanos emprendieron una campaña publicitaria contraria a los intereses de la nación cubana. Nunca en la historia de los conflictos armados en el hemisferio occidental, una guerra fue cubierta por tan elevado número de medios de prensa, hasta el punto que algunos autores la han denominado la Guerra de los Corresponsales.⁶⁰

Ejemplo elocuente de las apreciaciones de la prensa sobre la guerra en Guantánamo la encontramos en Stephen Crane, uno de los periodistas insignes entre los hombres de William Randolph Hearst, y participante directo en las acciones de guerra desarrolladas en la bahía de Guantánamo. Resultan evidentes las manifestaciones de desprecio hacia el combatiente cubano. Así lo refleja cuando escribía para el *World*:

La actitud del soldado americano hacia el insurgente es interesante, al igual que la de este hacia aquel. Los recién llegados no podían entender la ausencia de vítores entusiastas al producirse el desembarco de nuestro ejército. Los soldados americanos desembarcados observaban con una silenciosa curiosidad a los desarrapados insurgentes pardos, mientras que estos los miraban a ellos con estoica indiferencia [...] Los soldados cubanos estaban absolutamente desprovistos de emociones, lo que los resguardaba durante los combates [...] No expresaban ninguna alegría al ser alimentados, tal y

⁶⁰ Jess Giessel: "Negro, blanco y amarillo. El periodismo y los corresponsales de la guerra hispanoamericana", ob. cit.

como ocurre con la gente de la más baja condición [...].⁶¹

Cuando se refería a las características del soldado cubano, señalaba:

[...] las dos compañías de marina formaron inmediatamente para la salida después del desayuno. Los cubanos seleccionados para la expedición eran aproximadamente cincuenta. La mayoría vestía el uniforme del ejército norteamericano que se les había distribuido de las reservas que existían en las bodegas de la flota. Algunos tenían los zapatos en sus pies y otros los tenían colgados con una honda alrededor de sus cuellos con un cordón, según el gusto. Ellos eran un hueso duro de roer [...] y parecían hombres que habían trabajado la tierra durante mucho tiempo. [...] eran, para resumir, campesinos —robustos, incansables, que no emitían una queja— y observaban con absoluta calma los preparativos del inicio del combate a esas horas tempranas de la mañana.⁶²

Sobre sus cualidades combativas, Crane escribió:

[Eran] excitables e imprevisibles bajo el fuego, en contraste con los marines que fueron disciplinados y eficientes. Usaron sus rifles como si fueran armas a chorro y la función del teniente que los comandó fue estar de pie atrás de la línea, esgrimiendo frenéticamente su machete a través del aire con una rapidez increíble mientras expresaba “¡Fuego!, ¡Fuego! ¡Fuego! ¡Fuego! ¡Fuego! ¡Fuego!”⁶³

Con respecto a su intrepidez señaló: “No prestaban ninguna atención a las descargas de los españoles, pero se flagelaban ellos

⁶¹ Eliades Acosta Matos: *Los colores secretos del imperio*, p. 158.

⁶² “The taking of Guantanamo”, contribución y notas de Larry Daley, en <http://www.spanamwar.com/1stmarinebattalion.html>.

⁶³ *Ibidem*.

mismos en su delirio de osadía”.⁶⁴

Billman, otro de los corresponsales de guerra participantes en el conflicto, escribió encomiásticamente acerca de la manera en que los norteamericanos y cubanos cooperaron, aunque señaló que los cubanos “[...] no asimilan más que los irlandeses e italianos. Los cubanos son completamente necesarios para guías, y no faltan los indicios de que el soldado español tiene un completo miedo de ellos en el campo”.⁶⁵

Resultan suficientes estos comentarios para confirmar que las fuerzas políticas dominantes en Estados Unidos nunca consideraron al ejército cubano como un verdadero aliado, sino como tropas auxiliares subordinadas y la intervención en el conflicto que los cubanos sostenían contra España no tenía la finalidad de asegurar la independencia, sino de preparar las condiciones para apoderarse de la Isla.

Opiniones de McCalla sobre los cubanos

Al producirse la derrota de las fuerzas españolas en Santiago de Cuba, Estados Unidos impidió a los mambises entrar a la ciudad y a sus jefes y oficiales participar en las negociaciones de paz. La victoria les fue arrebatada a los libertadores cubanos.

Sin embargo, merecen atención algunas de las apreciaciones de Bowman McCalla, jefe de las operaciones militares de la flota norteamericana en la bahía de Guantánamo en 1898, referidas al papel de los cubanos en la rendición española. Por esos días, los corresponsales de guerra participantes en el conflicto se encargaron de mostrar al mundo y, en especial a la opinión pública de Norteamérica, que en la Isla se desarrollaba un conflicto bélico sin orden ni concierto y que Cuba era un pueblo sin aptitudes para autogobernarse. Las *Memorias...* de McCalla contribuyen a validar una verdad que ha permanecido oculta durante más de un siglo.

Desde el 7 de junio al 15 de julio, la ciudad de Guantánamo no tuvo comunicación con el mundo exterior. La difícil tarea

⁶⁴ *Ibidem.*

⁶⁵ *Ibidem.*

de mantener a los españoles “incomunicados” por ese período de tiempo, se ejecutó por el trabajo constante y la energía de una fuerza relativamente pequeña de cubanos bajo el mando del General [Pedro Agustín] Pérez, con la asistencia de las fuerzas navales y marines bajo mis órdenes.⁶⁶

[...] los cubanos, con sus conocimientos de los métodos del enemigo, ganados después de una larga experiencia, eran capaces de rivalizar con las tácticas de los guerrilleros españoles, a las que nosotros no estábamos acostumbrados.⁶⁷

El fallecido general Shafter, pocas semanas antes de su muerte, me había dicho, en una conversación en Santa Bárbara: “Nunca entendí porqué las tropas españolas en Guantánamo no atacaron por la retaguardia en Santiago”. Por supuesto, yo me sentía complacido al explicarle lo mucho que la nación estaba endeudada con esa pequeña fuerza de cubanos por haber detenido con la ayuda de mis hombres a tan gran contingente de enemigos cerca de Santiago haciéndolos inofensivos en la campaña. Y como el mundo desconoce el magnífico trabajo de este destacamento me da gusto contar esta historia, aunque sea para reconocer la actitud de nuestros aliados cubanos.

No me atrevo a pronosticar qué hubiera pasado si los 7000 soldados del enemigo —la mitad de toda la fuerza de Shafter— hubieran marchado a atacar su retaguardia, o a reforzar Santiago [de Cuba]. Pero es bueno decir que el problema militar que confrontaba nuestro ejército hubiera sido mucho más difícil de resolver si el enemigo salía de la ciudad de Guantánamo.⁶⁸

Es cierto que los soldados cubanos vestían harapos, algunos incluso no tenían ropas; las municiones escaseaban, un gran número estaba armado solo con machetes [...] Todos

⁶⁶ Bowman H. McCalla: Ob. cit., en este libro, p. 154.

⁶⁷ *Ibidem*, p. 159.

⁶⁸ *Ibidem*, pp. 178-179.

estaban hambrientos y la comida que podían obtener eran hierbas comestibles, jufías, frutas silvestres y algún que otro boniato. Pero su espíritu y disciplina eran excelentes, muchos de sus oficiales tenían buena educación, habilidades en sus profesiones y eran excelentes soldados. Su deseo de alcanzar la libertad del yugo español era tan grande, en mi opinión, como los de cualquier nación abandonada en los grilletes de un gobierno tiránico.⁶⁹

Los soldados y oficiales cubanos [...] sufrieron una injusticia al no permitírseles entrar a la ciudad donde nacieron, después de la rendición de Santiago de Cuba. Para colocarnos en su lugar, supongamos que después de la rendición de Yorktown, el general francés le hubiera dicho a Washington “Usted y sus soldados harapientos no pueden tomar parte de esta rendición, porque ustedes son considerados rebeldes, no los reconocemos oficialmente, aunque ustedes han sido de muy buena ayuda [...]”.

[...] Ambos, William T. Sampson y Calixto García, tenían el derecho de tomar parte de cualquier encuentro para fijar los términos de la rendición y, aún más, ser adecuadamente representados en la rendición oficial que finalizó la campaña. Por lo tanto, fue muy descortés e inusual que el comandante en jefe de la Marina no le haya permitido firmar las condiciones de la capitulación española, y poco generoso no haberse puesto de acuerdo con García y un destacamento del ejército cubano, en una parte de la rendición.⁷⁰

Sirvan estas apreciaciones de McCalla para sancionar las palabras de Regino E. Boti, escritas en la frontera de dos siglos, cuando expresó, en mayo de 1900: “Al pueblo cubano le sobrá tiempo para dar a conocer su bandera en todo el orbe cuando realmente

⁶⁹ *Ibidem*, p. 184.

⁷⁰ *Ibidem*, pp. 188-189.

sea libre e independiente... de guacamayos y yankees".⁷¹

Respuesta viril de Pedro Agustín Pérez

La responsabilidad que desempeñaba como jefe de la 1.^a división del 1.^{er} cuerpo del Ejército Libertador, en el Departamento de Oriente, obligaba al general Pedro Agustín Pérez a ser firme y cauteloso respecto al control que debía adoptarse con los miles de efectivos que integraban las tres brigadas bajo su mando, ya que cualquier incidente podía provocar un conflicto mayor con las tropas de ocupación yanqui. Consciente del disgusto que prevalecía en las filas de las unidades independentistas, aunque mantuvo su desconfianza hacia los jefes norteños, en particular hacia los jefes de las unidades desembarcadas que representaban a la jerarquía política de Washington, trató por todos los medios de no manifestar esa posición ante la masa de combatientes.

En horas de la mañana del 25 de julio, fuerzas de infantería de marina al mando del teniente coronel William T. Ray se embarcaron en Caimanera en coches del ferrocarril con dirección a Guantánamo, para verificar la rendición de esa plaza. A los mambises que combatieron en la región de Guantánamo, igual que ocurrió en Santiago de Cuba, el general Ezra P. Ewers les impidió entrar a la ciudad.

Periquito optó por dirigirse, con los efectivos del regimiento Guantánamo, a los ingenios Monte Sano y San Ildefonso, situados al norte de la población, en las proximidades de las riveras sur y norte del río Bano, respectivamente. Estableció su estado mayor en la que había sido la mansión de los propietarios del demolido ingenio San Ildefonso, señorial residencia de dos plantas que ofrecía una vista espléndida de la región, situada a menos de un kilómetro de Monte Sano, y que había pertenecido a mediados de siglo al general José Gutiérrez de la Concha, capitán general de Cuba.

Los oficiales norteamericanos se dirigieron desde el ferrocarril hacia una casa particular frente a la residencia habitual de los jefes militares españoles en Guantánamo, conocida popularmente

⁷¹ Regino E. Boti: "Diplomacia", en *El Managüí*, año 2, no. 175, Guantánamo, miércoles 23 mayo de 1900, p. 2.

como La Coronela, donde ultimaron los detalles de la capitulación y se formalizó el traspaso del mando en cada una de las dependencias militares existentes en el interior de la villa.

De inmediato, la información fue transmitida a las fuerzas yanquis acampadas en un almacén cercano a la estación del ferrocarril, desde donde partieron, divididos en pequeñas unidades, en dirección a los cuarteles, fuertes y fortines castrenses, los cuales ocuparon.

Mientras tanto, los jefes de ambos cuerpos armados —por la parte norteamericana el teniente coronel William J. Ray y el coronel de ingenieros Ángel María Rosell por la española— se dirigieron a la Plaza de Armas en compañía de sus oficiales superiores. La población, eufórica desde el día anterior, cuando conoció la capitulación de Santiago de Cuba, se concentró en los alrededores en espera del desenlace de tan importante acontecimiento.

Los representantes de las partes escucharon las bases de la capitulación, que incluían el cese inmediato de las hostilidades en el territorio de la brigada de Guantánamo, la entrega de los cuarteles y dependencias militares de la región, conjuntamente con un inventario de las armas, municiones y el número de fuerzas que capitulaban.

Entre las fuerzas mambisas reinaba un profundo malestar, pues conocían que las autoridades españolas, contra quienes habían luchado durante treinta largos años, aún permanecían en sus puestos. En este contexto se produjo, el 8 de agosto, una entrevista del corresponsal de guerra del periódico *New York Herald* al mayor general Pedro A. Pérez.

La declaración de Pérez resultó significativa. A solo 20 días de que se produjera la ocupación de Santiago de Cuba por las fuerzas de Shafter, Periquito les advertía a las autoridades y a la opinión pública de Norteamérica sus intenciones de continuar luchando hasta la independencia total. En contraste con esta actitud intransigente de un jefe de división regional, otros jefes a escala nacional que debían haber preservado la continuidad del legado martiano y maceísta, no se comportaron a la altura de las exigencias de su tiempo y de su pueblo. Sus palabras en la entrevista nos permiten comprender el genuino pensamiento mambí en la antesala del siglo xx:

La última orden dada por el general García, contiene las instrucciones del gobierno provisional referente a nuestra cooperación con el ejército americano, y dispone me ponga a las órdenes inmediatas del general americano que dirige las operaciones en esta localidad. Al enviar estas instrucciones, el general García me escribió diciéndome que obedeciese las órdenes del jefe americano, aunque fuesen contrarias a las suyas.

Esta es la conducta que en el presente sigo. El general Ezra Philetus⁷² me ha ordenado que mantenga mis fuerzas fuera de la ciudad. Obedezco y comprendo la razón que le asiste. Conozco lo ocurrido entre los generales García y Shafter; pero no puedo mezclarme en eso. Solo soy un soldado, cumpla las órdenes que se me dan y no tomo parte en los asuntos de política. Si nuestra independencia no queda asegurada ahora es mi deseo continuar luchando por ella treinta años más, si fuera necesario.

El ejército cubano no ha estado peleando por la anexión ni por el dominio y control de los Estados Unidos. Nuestra lucha ha sido por la independencia y el ejército cubano no se satisface con ninguna otra cosa.

Creo que aún sin la intervención americana hubiéramos obligado a España a darnos la independencia, luchando un año más.⁷³

Epílogo

En el escenario combativo guantanamero, la conjunción de los resultados de la batalla por el control de la bahía y los efectos del cerco de las fuerzas de Pedro A. Pérez a la guarnición española —considerada como la operación militar más compleja en los anales de la guerra en Guantánamo— dieron como resultado la capitulación de la brigada del general Pareja.

En la convivencia entre las fuerzas aliadas cubano-estadouni-

⁷² Entonces era teniente coronel del 9.º batallón de Voluntarios de Infantería de Estados Unidos. No obstante, Periquito lo denominó así.

⁷³ *Patria*, Nueva York, 13 de agosto de 1898.

denses se observó la continuación de la política hostil de los yanquis hacia Cuba. Los insurrectos fueron desdeñados cuando el peligro cesó y, al finalizar la guerra, se les impidió, al igual que en Santiago, participar en el acto de capitulación y entrada a la villa.

Diez años después de la guerra del verano de 1898, el almirante Charles R. Clark rememoraba los acontecimientos de Guantánamo vinculados a la exitosa operación que imposibilitó que la brigada del general Pareja atacara por la retaguardia al 5.º cuerpo expedicionario norteamericano en Santiago de Cuba. En carta que envió a McCalla le contaba:

Fui testigo de la confianza que usted mostró con nuestros hambrientos y semidesnudos aliados cubanos en Guantánamo y la gran recompensa que su incentivo trajo a nuestro país. Si el ejército español de 7000 hombres, retenido por usted y los cubanos en Guantánamo, hubiera roto el bloqueo y se hubiera dirigido a nuestra retaguardia en Santiago [de Cuba], después de tener la intención de retirarnos, como lo muestran los archivos oficiales, entonces la guerra hubiera sido larga y agotadora.⁷⁴

La guerra de 1898 tuvo a Guantánamo —convertida en base naval de operaciones— como uno de sus escenarios principales y constituyó el ensayo definitivo que posibilitó al naciente imperialismo estadounidense anunciarse al mundo como una nueva potencia que se autoproclamó dueña de los destinos del hemisferio occidental.

Para el pueblo cubano se iniciaba una larga batalla para alcanzar los verdaderos fines por los que habían muerto tantos luchadores independentistas. En medio de la comprensible conmoción que significaba el traspaso de la dominación española y el inicio de la ocupación yanqui, preclaros pensadores cubanos anunciaron el destino futuro de los revolucionarios en su relación con el vecino del Norte.

El poeta Regino E. Boti, en una evidente anticipación a su tiempo y en perfecta armonía con las ideas de José Martí, escribió: “Cuando el ideal de la lucha es la independencia del suelo patrio,

⁷⁴ Charles R. Clark: “Carta a Bowman McCalla”, 7 de noviembre de 1908.

desaparece la desigualdad numérica y no es extraño ver surgir un audaz David dispuesto a medir sus armas con un corpulento Goliat”⁷⁵

⁷⁵ Regino E. Boti: “Diplomacia”, ob. cit., p. 2.

Memorias de una carrera naval

Bowman Hendry McCalla



Nota aclaratoria

A manera de colofón, y como complemento de esta obra, ofrecemos a los lectores una versión anotada, corregida y aumentada de las memorias de Bowman Hendry McCalla, **con**tralmirante de la Armada de Estados Unidos.

Constituye un documento histórico de extraordinario valor para comprender las esencias de la guerra de 1898 en el escenario combativo guantanamero. Estas memorias, intituladas “Memoirs of a Naval Career”, han sido recuperadas de la Biblioteca del Congreso de Estados

Unidos y su traducción del inglés corrió a cargo del intérprete y profesor de la Universidad de Guantánamo George Lewis Goulborne.

La versión original del manuscrito consta de 31 capítulos, de los cuales entregamos los relacionados con el escenario guantanamero, es decir, del XX al XXIV. Para conocimiento general, y facilitar futuras consultas e investigaciones, ofrecemos la relación íntegra de sus capítulos.

Información bibliográfica

Documento recuperado de Hispanic Division, Library of Congress. Manuscript division collections related to the "Spanish-American War of 1898. Cuban Theater". Listing of selected Manuscript Collections concerning the Cuban theater.

Bowman Hendry McCalla (1844-1910) "Memoirs of a Naval Career".

Unpublished typescript manuscript.

Library of Congress Control Number: MM 82058545.

Type: Archival Manuscript Material (Collection).

4 Volumes, 2 Containers.

Call number: MMC-3458.

Manuscript Reading Room (Madison, LM 101).

[Volume I:]

Chapter I: Genealogy.

Chapter II: School Days at Nazareth Hall.

Chapter III: Appointment to the Naval Academy.

Chapter IV: Susquehanna, *Brooklyn* and *Sabine*. 1865-1868.

Chapter V: Cruise of the *Tuscarora*.

Chapter VI: Cruise of the *Wabash*, 1871-1873.

Chapter VII: Cruise of the *Wabash* (Continued) 1871-1873.

Chapter VIII: Cruise of the *Wachusett*.

Chapter IX: Duty at the Naval Academy as Instructor, 1874-1878.

[Volume II:]

Chapter X: Cruise of the *Powhattan*, 1878-1881.

Chapter XI: Duty in the Navy Department, 1881-1887.

Chapter XII: Duty in the Navy Department (Continued), 1881-1887.

- Chapter XIII: The Panama Expedition of 1885.
Chapter XIV: Cruise on the *Enterprise*, 1887-1890.
Chapter XV: Cruise on the *Enterprise* (Continued) 1887-1890.
Chapter XVI: Cruise on the *Enterprise* (Continued) 1887-1890.
Chapter XVII: The Court Martial of 1890.
Chapter XVIII: Life in Germany; Duty at the Mare Island, and at
the Naval War College.
Chapter XIX: The Restoration, 1900.

[Volume III:]

- Chapter XX: The *Marblehead* in the War with Spain, 1898.
Chapter XXI: The *Marblehead* in the War with Spain (Continued) 1898.
Chapter XXII: The *Marblehead* in the War with Spain (Continued) 1898.
Chapter XXIII: The *Marblehead* in the War with Spain (Continued) 1898.
Chapter XXIV: The *Marblehead* in the War with Spain (Continued) 1898.
Chapter XXV: The *Newark*, 1899-1900. The Philippine insurrection

[Volume IV:]

- Chapter XXVI: The *Newark*, 1900-1901. The boxer war in China
Chapter XXVII: The *Newark*, 1900-1901. The Seymour relief expedition
Chapter XXVIII: The *Newark*, 1900-1901. The capture of the Pei Ho Forts and the Siege of the Legations in Pekín.
Chapter XXIX: The Aftermath of my Oriental Service, and the return of the *Newark* to the United States, 1900-1901.
Chapter XXX: The Battleship *Kearsarge*; and the Last Commands of my Active Service in the Navy, 1901-1906.
Chapter XXXI: Two Proposed Reforms in Naval Administration to Increase the Efficiency of the Navy.

Bowman Hendry McCalla: contralmirante de la Armada de Estados Unidos



- Caballero de la Orden del Águila Roja con espadas, otorgada por el emperador de Alemania William II;
- medalla y cruz de la campaña de Estados Unidos en las Antillas, autorizada por el Congreso por servicios especiales y meritorios;
- medalla de la guerra chino-británica, entregada por el rey Eduardo VII de Inglaterra;
- insignias de la Armada de Estados Unidos por la Guerra Civil, la guerra contra España, la insurrección en las Filipinas y la guerra del b6xer con China;
- miembro de la sociedad Los Hijos de la Revoluci6n Americana, de Nueva Jersey; de la Orden Militar de la Legi6n Local de Estados Unidos; del Gran Ej6rcito de la Rep6blica; de la Orden Militar de guerras extranjeras y de la Orden Imperial del Drag6n.
- Miembro Honorario de los Veteranos de la Guerra Hispa-

no-Americana¹ del Ejército,² de la Armada de la Unión y de la Hermandad de Caldereros y Constructores de Buques de América.

¹ La denominación de Guerra Hispano-Americana fue acuñada por el Gobierno estadounidense con el propósito de desconocer la participación decisiva de los cubanos en el conflicto. Lenin la denominó guerra imperialista, Emilio Roig y Felipe Martínez Arango Guerra Hispano-Cubano-Americana; José Medel le dio el nombre de Guerra Cubano-Hispano-Americana; Philip S. Foner el de Guerra Hispano-Cubano-Norteamericana y Gustavo Placer Cervera el de Guerra de 1898 en Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Los yanquis la llaman Spanish-american War. También ha sido nombrada incorrectamente “guerra española”. Como resultado de nuestros estudios, consideramos apropiado nominarla guerra de 1898.

² El Ejército de Estados Unidos (en inglés United States Army, abreviado US Army) es la mayor de las ramas de las fuerzas armadas de Estados Unidos. Su principal responsabilidad son las operaciones militares terrestres.

*Es mi deseo e intención dedicar este libro a mi esposa,
como sencillo agradecimiento
por sus dedicados esfuerzos durante diez años a mi favor,
que permitieron finalmente
la restauración de mi posición inicial en la Armada.
Tanto mis amigos como mis enemigos lo consideraban imposible
de alcanzar después del resultado del fallo ilegal e inconstitucional
y la condena de una Corte Marcial.
Pero, conforme a sus deseos, este libro se dedica a nuestros nietos:
Arthur Mac Arthur tercero, Bowman McCalla MacArthur,
Douglas MacArthur (hijo) y Dudley Sargent Knox.*

Todo hombre debe ser valorado por su mejor momento.

EMERSON

Volumen III
Capítulo XX
El *Marblehead* en la guerra
contra España, 1898

Y es que, incluso por dos veces, es bueno decir lo que es preciso.

EMPÉDOCLES, Acerca de la naturaleza.

Me uní al crucero *Marblehead*¹ el 13 de septiembre del 1877, mientras se encontraba en el astillero de Brooklyn para reparar sus máquinas. El buque estaba en excelentes condiciones, poseía una joven e inteligente tripulación y sus oficiales me impresionaron favorablemente. Estaba muy contento de estar a cargo y acepté su nombre² como una buena señal: mis servicios en el *Marblehead* original, me hicieron acreedor de una “mención” como ingeniero en los Registros Navales de la Unión y en la Armada Confederada de la Guerra Civil.³

Desde el momento en que asumí el mando di orden personal a

¹ El USS *Marblehead* era un crucero protegido clase C-11. Fue botado al agua el 11 de agosto de 1892. Contaba con diez cañones de tiro rápido de 5 pulgadas, seis de 6 libras y dos de una, además de dos cañones Colt giratorios y dos torpedos de superficie de 18 pulgadas. Su dotación era de 20 oficiales y 228 marinos. Contaba con dos motores de triple expansión vertical de dos hélices de 5451 caballos de fuerza de generación, una velocidad de 19 nudos y cinco calderas de carbón con una capacidad de 340 t. Su armadura tenía un espesor de 8 mm en la cubierta y 11 mm en los costados. Fue construido a un costo de 674 000 dólares. Véase Naval History Department, Navy Department: *Dictionary of American Naval Fighting Ships*.

² Marblehead es un pueblo estadounidense, ubicado en el condado de Essex, estado de Massachusetts.

³ La Guerra de Secesión o guerra civil estadounidense tuvo lugar entre los años 1861 y 1865, en ella se enfrentaron las fuerzas de los estados del norte (Unión) contra los recién formados Estados Confederados de América, integrados por once estados del sur que proclamaron su independencia. La victoria del norte sobre el sur creó las premisas básicas para la constitución del actual Estados Unidos de Norteamérica.

los oficiales y hombres para hacer prácticas de desembarco en el propio astillero, debido a la obligada demora. Les presenté problemas por escrito, con posiciones enemigas imaginarias marcadas con banderas, para que buscaran soluciones eficientes. Les pedía encontrar y atacar dichas posiciones, bajo mi supervisión personal, para que ganaran experiencia práctica para el caso de que fuera necesario el desembarco de fuerzas armadas y para demostrarles algunos principios militares. El oficial médico era un cirujano hábil, así como un médico excelente, que mostró un gran interés durante el entrenamiento del personal al enseñar los procedimientos de los primeros auxilios a los heridos y los resultados fueron extraordinariamente exitosos.

Estaba firmemente convencido de que los buques de guerra, con sus experimentados mecánicos, no debían ir a los astilleros de la Armada excepto para atracar en caso de que los cuartos de máquinas de los cruceros modernos no poseyeran las herramientas suficientes para realizar los arreglos o cuando una pieza fundida necesitaba ser enmendada. Por lo tanto, estaba deseoso de que todas las reparaciones realizadas al buque o a sus máquinas fueran hechas, en lo posible, por nuestros propios hombres y con la supervisión de nuestros oficiales, tanto por un asunto de economía como para depurar responsabilidades en caso de defectos en el trabajo. Creía que, salvo pocas excepciones, los mecánicos enrolados eran tan expertos como los de los astilleros de la Armada.

Se requirieron dos meses para completar las reparaciones a las máquinas —un tiempo mayor al que había anticipado cuando me uní al buque—; pero finalmente zarpamos, dejando una impresión favorable. Después que el *Marblehead* llegó a Norfolk⁴ recibí una carta del ingeniero jefe del Departamento de Ingeniería de New York,⁵ en la que expresaba su agradecimiento y gratitud por la ayuda que los oficiales y mecánicos habían prestado para reparar el *Marblehead*. El maquinista jefe del Departamento, al visitar

⁴ Norfolk es un pueblo estadounidense ubicado en el condado de Litchfield, estado de Connecticut.

⁵ New York es uno de los 50 estados que conforman Estados Unidos de América, localizado en la región del Atlántico medio del país, al noreste. Su capital es Albany.

los cuartos de máquinas para inspeccionar el progreso del trabajo, me dijo: “Capitán, he estado en el astillero por veinte años, pero nunca he tenido un oficial al mando que haya hecho lo que Ud. para ayudar a mis hombres en las reparaciones”.

Los dos guardiamarinas destinados al *Marblehead* habían sido asignados al cuarto de máquinas, lo que resultaba, en mi opinión, una experiencia más importante para los jóvenes oficiales de línea, que los deberes prescritos para ellos en cubierta. No estuve de acuerdo con la petición del ingeniero jefe de un asistente adicional, ya que no eran necesarios más ingenieros, y yo prefería reducir el número de los asignados al buque.

El primer comandante del *Marblehead*, en 1897, fue el jefe del Buró de Ordenanza. Él me escribió diciendo que debíamos ser los primeros en recibir la nueva pólvora sin humo elaborada para cañones de proyectiles de más de 6 lbs. Por lo tanto, nos hicimos de la pólvora sin humo para los diez cañones de 5 pulgadas de la batería principal. Sin embargo, debido a su inestabilidad, la pólvora para los seis cañones de proyectiles de 6 libras (de la batería secundaria)⁶ fue retirada y nos vimos obligados a llevar para ellos pólvora negra. En las acciones de la guerra española,⁷ raras veces usé la batería secundaria, ya que el humo de la pólvora negra oscurecía la visión del enemigo, y prefería los cañones de 5 pulgadas, aunque a los de 6 libras, que habrían respondido para tales propósitos, les hubieran proporcionado pólvora sin humo.

La primera misión asignada al *Marblehead* llegó como una sugerencia del Departamento de Estado, ya que debía ser enviado a Haití⁸ para reportar la situación internacional creada en Puerto

⁶ Las acotaciones que aparecen entre paréntesis fueron agregadas por el autor con posterioridad a la escritura del diario.

⁷ Se refiere a la guerra de Estados Unidos contra España en 1898.

⁸ Haití, oficialmente República de Haití, es un país de las Antillas, situado en la parte occidental de la isla La Española y que limita al norte con el océano Atlántico, al sur y el oeste con el mar Caribe o de las Antillas y al este con la República Dominicana. Al oeste se encuentra la República de Cuba. Su territorio comprende igualmente las islas de la Gonâve, Tortuga y Vaches, el archipiélago de las islas Cayemites, así como otros diversos islotes de sus aguas territoriales. La inhabitada isla de La Navasse (en español, Navaza) es

Príncipe,⁹ donde el ministro alemán había decidido abandonar la isla, debido a circunstancias que provocaron el arresto y luego la prisión de un súbdito alemán, de nombre Leuden, el cual había sido llevado a prisión y protegido del asalto —y quizás de la muerte— por el coraje y serenidad del ministro estadounidense Mr. Powell, un hombre de color, de Camden, Nueva Jersey.¹⁰

Después de nuestra llegada a Puerto Príncipe, conocí que los dos barcos alemanes de entrenamiento, que en aquel entonces navegaban por las Antillas, de los cuales se esperaba que reforzaran las demandas del Gobierno germano, habían anclado en el puerto, con el ministro de esa nación a bordo, dos días después de mi llegada. Habían presentado demandas para una disculpa y una indemnización de veinte mil dólares y dieron un plazo de cuatro horas para cumplir con dichas peticiones, bajo la amenaza de destruir la ciudad a cañonazos, si los términos exigidos no se cumplían al finalizar el término. Miembros de los cuerpos diplomáticos visitaron al comandante de los buques europeos para protestar y solicitar un tiempo mayor, suficiente para que los extranjeros abandonaran la ciudad. El comandante fue inflexible, aunque ofreció transferir a todos los ciudadanos de otros países para la goleta americana anclada en el puerto. Tal oferta fue rechazada y el Gobierno haitiano previno la ejecución de la amenaza, cediendo ante los alemanes en el último momento. Una de las demandas era que el presidente de la República haitiana visitara la nave capitana para ofrecer disculpas; pero como esta fue rechazada, se decidió retirar la extorsión. Sin tener en cuenta la equi-

reclamada por Haití ante la administración de Estados Unidos. La superficie total de Haití se extiende en 27 750 km².

⁹ Puerto Príncipe es la capital de Haití. Se encuentra en la bahía del golfo de la Gonave y cuenta con una población de 987 310 habitantes (2015). Fue capital de la colonia francesa de Saint-Domingue desde 1770 hasta 1804, cuando Haití logró su independencia; fue entonces designada como capital del nuevo estado, y durante el periodo revolucionario se le denominó Port-Républicain. Hoy en día constituye el centro económico, judicial y gubernamental del país y el puerto más importante de Haití.

¹⁰ Nueva Jersey es uno de los 50 estados de Estados Unidos. Limita al norte con el estado de Nueva York, al este con el océano Atlántico, al suroeste con Delaware y al oeste con Pensilvania.

dad de las demandas, se debe admirar la prontitud y decisión de las medidas adoptadas para satisfacer el ultimátum.

Comprendí que nuestro ministro era muy competente y preparado para la posición que ocupaba, y me agrada informar que, entre otros asuntos, el curso que había seguido en medio de las dificultades era muy recomendable, aunque había sido atrevido y adoptado una postura que iba más allá del tratamiento diplomático usual, como parte del mutuo interés de Haití y Estados Unidos. Posteriormente recibí carta del Departamento de Estado, transmitida por el secretario de la Armada.

Departamento de la Armada
Washington D. C.
12 de enero de 1898.

Señor:

El Departamento tiene el placer de enviarle una copia de una carta recibida de la Secretaría de Estado.

Departamento de Estado,
Washington,
8 de enero, 1898.
El Honorable Secretario de la Armada.

Señor:

Tengo, por instrucción del Secretariado de Estado, el honor de agradecerle el recibo de las cartas de su Departamento del 29 del mes pasado y la del 6 del mes en curso, que contienen los reportes del oficial al mando del buque de Estados Unidos *Marblehead* de acuerdo con los asuntos en Haití.

El Departamento desea alabar especialmente los lúcidos y completos reportes del capitán de fragata McCalla, en relación con el origen, progreso y conclusión del incidente de Leuders.

Se le envió la carta del Departamento con la fecha de ayer, incluyendo la copia No. 135 del 24 último, de nuestro Ministro en Haití, confirmando los planteamientos del capitán de fragata McCalla de las desventajas bajo las cuales nuestras

embarcaciones trabajan debido a las limitaciones de carbón.
Muy respetuosamente,

WILLIAM R. DAY,
Secretario asistente.

Muy respetuosamente.

JOHN D. LONG.¹¹ Secretario.

Comandante Bowman H. McCalla Armada de los Estados Unidos
Buque de los Estados Unidos *Marblehead*.

Haití y Santo Domingo¹² constituyen, sin dudas, una isla tan hermosa como Cuba, con iguales fuentes de riquezas; pero el país ha estado por años sometido a incontables revoluciones, en las que su propio pueblo ha sido sumariamente ejecutado sin juicio o audiencia, y la vida y propiedades de los extranjeros han estado en peligro. Cuatro quintas partes del negocio comercial en Puerto Príncipe estaban entonces en manos de estadounidenses,¹³

¹¹ John Davis Long, secretario de la Armada de Estados Unidos del 6 de marzo de 1897 al 30 de abril de 1902.

¹² Santo Domingo (oficialmente Santo Domingo de Guzmán) es la capital y ciudad más grande de la República Dominicana. De acuerdo con el censo del 2018, su población es de 2 502 650 habitantes. La ciudad está situada sobre el mar Caribe. Fundada por Bartolomé Colón en 1496, en la margen oriental del río Ozama y luego trasladada por Nicolás de Ovando, en 1502, a la margen occidental del mismo río. Conocida por ser el lugar del primer asentamiento europeo en América, y por ser la primera sede del gobierno colonial español en el Nuevo Mundo. En Santo Domingo se encuentran la primera catedral y el primer castillo de América, ambos ubicados en la ciudad colonial, zona declarada como patrimonio de la humanidad por la Unesco. Limita al sur con el mar Caribe, al este con la ciudad de Santo Domingo Este, al oeste con Santo Domingo Oeste y al norte con Santo Domingo Norte; entre todas forman el Gran Santo Domingo.

¹³ En todo el diario, McCalla utiliza el término *americans*. Preferimos emplear estadounidense, teniendo en cuenta que americanos resultan todos los pertenecientes al continente del mismo nombre y norteamericanos puede denominarse también a los canadienses y los mexicanos.

aunque por excepción, los banqueros, quienes proporcionaban el dinero necesario para llevar a cabo una revolución exitosa, eran alemanes. De hecho, para tales propósitos, el dinero podía ser obtenido solo a través de tasas usureras —o por el otorgamiento de concesiones ruinosas— que situaban al gobierno haitiano al borde de la bancarrota o la hipoteca. En breve tiempo, el pueblo de Estados Unidos debe enfrentar la perspectiva de intervenir o permitir a una potencia extranjera posesionarse de esta isla, para proteger la vida y los intereses internacionales.

También he sido orientado para que investigue las quejas de maltrato a empleados de una compañía de Baltimore encargada del embarque de guano desde la isla de Navassa,¹⁴ territorio que antes de la guerra con España era la única posesión, excepto el grupo hawaiano, fuera de los límites continentales de Estados Unidos. Navassa es una pequeña isla, ubicada en el mar Caribe entre el sureste de Haití y el este de Jamaica,¹⁵ aproximadamente de cuatro millas de largo por una de ancho. De origen volcánico, estaba deshabitada y no reclamada cuando fue descubierta a me-

¹⁴ La isla ha sido denominada indistintamente Navaza, Navassa o Navasa. En 1504, el almirante Cristóbal Colón, quien había varado en Jamaica durante su cuarto viaje al denominado Nuevo Mundo, envió en canoas a Diego de Méndez y a Bartolomeo Fieschi, junto con algunos aborígenes, a la isla de La Española en busca de ayuda. Pasaron por una isla que no tenía agua a la que llamaron Navaza, nombre que le dieron en alusión a las navas —estructuras geomorfológicas, generalmente de rocas carbonatadas, que se caracterizan fundamentalmente por depender de la lluvia para mantener determinados niveles de agua— de España.

¹⁵ Jamaica es una isla perteneciente a las Antillas Mayores, en el mar Caribe, cuenta con 240 km de largo y un máximo de 80 km de ancho. Está a 630 km del subcontinente centroamericano, a 150 km del sur de Cuba y a 180 de la isla de La Española, por el oeste, en la cual están Haití y la República Dominicana. Antes fue una posesión española conocida como Santiago, pero en 1655 se convirtió en posesión inglesa, y más tarde en la colonia británica, conocida como Jamaica. Logró su independencia el 6 de agosto de 1962. Forma parte de la Mancomunidad de Naciones en concordancia con el sistema de monarquía constitucional. El poder ejecutivo lo ostenta la reina Isabel II, que a su vez se constituye en la actual jefa de Estado y reina de Jamaica. Kingston es la ciudad más grande del país y la capital.

diados del siglo pasado¹⁶ por un estadounidense; contenía valiosos depósitos de guano. Fue reclamada por derecho de descubrimiento y pasó a ser jurisdicción de nuestro país. Para su gobierno, el Congreso aprobó, en 1856, una ley sencilla e ingeniosa, que establecía que las leyes decretadas para la marina mercante, y para los delitos y crímenes cometidos en altamar, se extendieran a todas las islas, arrecifes o cayos que poseyeran guano.¹⁷ Estas regulaciones relacionadas con la isla de Navassa permitían que fuera tratada como una nave mercante varada en un arrecife en el océano, pero intacta y permanente. Los obreros empleados allí son principalmente negros, contratados por la compañía por periodos determinados; algunos se “enrolaron” por uno, dos o tres años en la tripulación, mientras que el representante de la empresa poseía todos los poderes legales, como si fuera un capitán u oficial de una nave mercante.

Cerca de la orilla, a sotavento de la isla, en una zona protegida de los vientos alisios, existía el único lugar para echar anclas aunque con muchas limitaciones. Después de atracar, los barcos recibían la carga desde los altos riscos que colgaban hacia el mar. Pude apreciar que una determinada parte de los obreros no había entendido los términos del contrato y estaban, sin duda, desilusionados por estar en medio de tanta soledad, a pesar de que

¹⁶ Se refiere al siglo XVIII.

¹⁷ Navassa constituye un territorio no incorporado de Estados Unidos, administrado por el Servicio de Pesca y Vida Silvestre. Sin embargo, la isla es reclamada por instituciones privadas y por Haití, país que alega poseer su soberanía desde 1801. Pescadores, en su mayoría provenientes de Haití, pescan en sus aguas. Por el Tratado de Basilea, del 22 de julio de 1795, La Española y sus islas adyacentes fueron cedidas por España a Francia, sin especificarse si la cesión incluía a Navassa. Adquirió luego mención relevante durante el periplo de Simón Bolívar por Haití. En 1857, su soberanía fue reclamada mediante el Acta de Islas Guaneras de 1856, que reza: “Cuando cualquier ciudadano de Estados Unidos descubra un depósito de guano sobre cualquier isla, roca, o cayo, no dentro de la jurisdicción legal de cualquier otro gobierno, y no ocupada por ciudadanos de cualquier otro gobierno, y tome posesión pacíficamente, y ocupe, ya sea, isla, roca o cayo, puede, según la discreción del presidente, ser considerado perteneciente a Estados Unidos”.

recibían alojamiento y buena comida. Su tarea, consistente en la extracción del guano de entre de los numerosos huecos de la superficie de la isla, no era muy fuerte; aunque los oficiales tenían el poder de mantener la disciplina y castigar a cualquiera que se insubordinara o se mantuviera ocioso. En resumen, después de una cuidadosa investigación, durante la cual tuve oportunidad de ver y hablar con los empleados, llegué a la conclusión de que no había razones para las quejas que llegaron al Departamento de la Armada. Después de enviar el reporte de mi investigación, recibí una carta del Secretario de la Armada, que expresaba:

Departamento de la Armada.
Washington, enero 28, 1898.

Señor:

Le agradezco el recibo del reporte completo y satisfactorio del asunto asignado a Ud. para investigar las condiciones existentes en la isla de Navassa y expresarle la gratitud del Departamento al uso de los métodos adoptados para dirigir los negocios en la isla.

Muy respetuosamente

JOHN D. LONG, Secretario.

Comandante B. H. McCalla, Armada de Estados Unidos.
Comandante del buque *Marblehead*.
Cayo Hueso, Florida.¹⁸

La visita a la isla de Haití y Navassa, transcurrió con más de un mes de intervalo, el cual pasé en Cayo Hueso,¹⁹ adonde había ido en busca de carbón. El Departamento me detuvo allá debido al incremento de las fricciones entre Estados Unidos y España. El Departamento pretendía, en caso de ciertas condiciones, enviar

¹⁸ El estado de Florida está situado en la región sur de Estados Unidos. Limita al oeste con el golfo de México, al norte con Alabama y Georgia y al este con el océano Atlántico.

¹⁹ Cayo Hueso (en inglés, Key West) es una isla ubicada en el extremo suroeste de los cayos de la Florida.

el *Maine*²⁰ a La Habana y el *Marblehead* a Matanzas. Esta parada del buque en Cayo Hueso me dio la oportunidad de instruir a la tripulación en todo tipo de prácticas con cañones, rifles, pistolas y torpedos. A los que no sabían nadar, los enseñé con salvavidas (yo había aprendido así cuando era niño) y me di cuenta de que aquellos que no sabían ganaron confianza con esta ayuda y aprendieron rápidamente, con la excepción de dos hombres: uno que decía ser muy viejo y, el otro, un joven al que no había forma de convencerlo de que penetrara en el agua más allá de un nivel superior a las rodillas. Él estaba ansioso por aprender y se amarraba un salvavidas por debajo de los brazos, se introducía unos pasos en el agua, se paraba derecho y hacía los movimientos, inconsciente de que lo único que hacía era divertir a sus compañeros. Pienso que con más oportunidades también hubiera tenido éxito.

Muchos años antes, la Armada había sido abastecida con rifles Lee,²¹ de 6 mm, (alimentado por un cargador de cinco tiros), que

²⁰ El USS *Maine* fue uno de los primeros acorazados de segunda clase de Estados Unidos. Su construcción fue autorizada por el Congreso el 3 de agosto de 1886 y demoró casi nueve años su culminación. En su época fue el acorazado más grande construido en un astillero estadounidense. Asignado el 17 de septiembre de 1895, zarpó del astillero de Nueva York el 5 de noviembre de ese año y fue ordenado a la escuadra del Atlántico Norte el 16 de diciembre. Se mantuvo en extensas operaciones costeras hasta finales de 1897 cuando fue preparado para viajar a Cuba. Contaba con cuatro cañones de 10 pulgadas, seis de 6 pulgadas, siete de 6 libras y ocho de una libra, además de 14 tubos de torpedos de superficie. Alcanzaba una velocidad de 15 nudos. Véase: Patrick McSherry: "Armored Cruiser", en <http://www.spanamwar.com/mainehav.htm>. Aclaramos que la sigla USS —United States Ship— (en español "buque de Estados Unidos") se antepone al nombre o número de identificación de todos los buques de la Armada de Estados Unidos. Así, en referencias formales, un buque de la Armada estadounidense no se consigna, por ejemplo, *Maine*, sino USS *Maine*. Esta norma se aplica solamente a los barcos en servicio activo. Antes de su puesta en servicio o tras su retirada del servicio solo se refiere a ellos por su nombre, sin el prefijo USS. Véase: Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

²¹ El Lee-Enfield fue un fusil de cerrojo alimentado por cargador estándar, que dispara cartuchos de 7.70 mm de calibre desde un cargador extraíble con capacidad para diez balas, que se rellenaba utilizando peines de cinco proyectiles. Era una derivación del anterior Lee-Metford, un fusil mecánicamente similar que usaba cartuchos de pólvora negra y combinaba

yo había reportado como inexacto y peligroso, excepto a corta distancia. Personalmente fui testigo de la realización de 20 000 disparos hechos con este rifle por los hombres de *Marblehead*: cinco personas resultaron heridas por las descargas accidentales, entre ellos, mi esposa, que había venido a Cayo Hueso por pocos días y estaba parada a mi lado, mientras yo observaba el efecto de los disparos de una de las divisiones. Fue golpeada por uno de los fragmentos de bala, por lo tanto, me sentí calificado para reportar mis conclusiones al jefe del Buró de Ordenanza y calificué el rifle como inadecuado para la Armada. Más tarde, en una batalla en China, descubrí que el calibre era muy pequeño, y puedo decir con orgullo que fue retirado del servicio. Al poco tiempo recibí contestación del reporte enviado, sin dudas, preparado por un teórico “experto” del Buró, pero firmado por el oficial de Ordenanza, donde se sugería que “con más experiencia y entrenamiento el rifle podía resultar satisfactorio”. Con mucha pena pude leer después que este experto, mientras disparaba un modelo de este rifle, para demostrar sus cualidades a una compañía, se hirió a sí mismo y escapó por un pelo de una lesión mortal.

Antes de abandonar el Colegio de Guerra Naval, envié una sugerencia al Departamento para utilizar carbón de piedra en nuestros buques, ya que en caso de guerra sería sumamente importante utilizar carbón y pólvora sin humo.

Como dije antes, al llegar por vez primera a Cayo Hueso, descubrí unas dos mil toneladas de carbón de piedra de gran tamaño, almacenadas, con las que se podrían obtener buenos resultados y que habían sido amontonadas a cielo abierto y expuestas al sol y a la lluvia por uno o dos años, o quizás más; siempre lo había preferido en relación con el semibituminoso. Con frecuencia inspeccionaba la sala de calderas cuando estaba en el mar y veía a los hombres muy interesados en el asunto del carbón, mientras encendían con cuidado el horno para obtener mejores resultados. A menudo observaba el humo de un vapor cuando el casco estaba por debajo del horizonte y envié a uno de los fogoneros para que vigilara el punto donde el humo del vapor era bastante

el sistema de cerrojo de James Paris Lee con el cañón de ánima rayada diseñado por William Ellis Metford.

visible para nosotros y donde no se veía salir humo por nuestras chimeneas. De esta forma fui claro con ellos: mientras nosotros podíamos descubrir la proximidad de un enemigo, este ignoraría nuestra posición. Con tales ejemplos, los hombres aprendieron la ventaja del carbón sin humo y se interesaron más en su trabajo.

Cuando nosotros retornamos de Navassa, el almirante Sicard²² había llegado del sur con su nave capitana y otras cuatro de su flota, las que anclaron en los arrecifes de Cayo Hueso; creo que por ese tiempo casi todos los oficiales en el golfo de México se habían convencido de que las hostilidades con España, teniendo en cuenta las condiciones existentes en Cuba, no podían ser aplazadas. Con periodicidad realizábamos ejercicios tácticos en la bahía de la Florida y, en una ocasión nuestro contador tomó una fotografía excelente del escuadrón desde la proa del *Marblehead* (mostraba un humo denso proveniente de los cañones de los otros barcos). Envié copia al Departamento de la Armada para demostrarle que el carbón bituminoso era inadecuado para los barcos de la Armada: peligroso en la paz y probablemente desastroso en la guerra.

Como el *Marblehead* calaba menos agua que las otras embarcaciones, fue anclado en el puerto norte de la ciudad, junto al *Detroit*²³ y el *Montgomery*,²⁴ oportunidad que aproveché para hacer

²² Montgomery Sicard (30 de septiembre de 1836-14 de septiembre de 1900). Natural de Nueva York, se graduó en la Academia Naval en 1855. Prestó servicios en la India hasta el estallido de la Guerra de Secesión. Participó en la captura de Nueva Orleans y Louisiana. En 1897 fue promovido a comandante en jefe del escuadrón del Atlántico Norte; pero en marzo de 1898 fue obligado a abandonar su cargo por razones de salud. Al estallar la guerra de 1898, no obstante, fue designado jefe del Buró de Estrategia en la Armada de Estados Unidos. Falleció en Westernville, Nueva York.

²³ USS *Detroit* (C-10) ha sido el nombre recibido por seis buques de la Armada de Estados Unidos en honor a la ciudad de Detroit, Míchigan. En este caso se refiere a un crucero protegido, el más pequeño de su tipo, junto al USS *Montgomery* (C-9), y el USS *Marblehead* (C-11). Fue botado al agua en 1894. Durante la guerra hispano cubana estadounidense fue empleado activamente en las aguas de Cuba y el Caribe. Fue desmantelado en 1910. Ver: Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

²⁴ USS *Montgomery* (C-9) fue construido por la Columbian Iron Works and Dry Dock Co., de Baltimore, Maryland. Fue botado el 5 de diciembre de 1891.

ejercicios de tiro con rifles y cañones. Todas las tardes teníamos prácticas de calibre reducido (los cañones de los rifles fueron ajustados en las ánimas de los cañones de la batería primaria) y las prácticas ilimitadas se podían realizar sin disminuir el suministro de municiones de los cañones de largo alcance. Cuando fui enviado a Mobile²⁵ para inspeccionar dos barcasas ofrecidas en venta al gobierno, orienté al oficial ejecutivo que durante mi obligada ausencia continuara la ejercitación con los cañones durante las noches. A mi regreso, al descubrir que no se habían realizado y solicitar explicación por el incumplimiento de mi orden, este me informó que los comandantes del *Detroit* y el *Montgomery* les habían advertido no realizarlas por la peligrosidad que representaba para los pescadores nocturnos y para las embarcaciones de pasajeros. Es cierto que, en ausencia del capitán, el segundo al mando es el responsable y no necesita cumplir con una orden que pueda considerarse insegura. Pero como no creía que utilizando un reflector tales prácticas fueran riesgosas para nadie, continué desarrollándolas a mi regreso. Fueron tantos los disparos antes de la guerra, que los artilleros del *Marblehead* ganaron tremenda

Era un crucero no protegido con un desplazamiento de 2128 t, una eslora de 82,14 m y manga de 11 m. Desarrollaba una velocidad de 17 nudos. Su tripulación la constituían 125 oficiales y marinos. Su armamento lo conformaba un cañón de 127 mm, seis de 6 libras y dos de 1 lb, además de tres tubos de torpedos de superficie de 457 mm. Asignado al escuadrón del Atlántico Norte, el crucero operó a lo largo del litoral oriental y en el Caribe. En el mes de febrero de 1898 visitó el puerto de Santiago de Cuba. Durante la guerra de 1898 cruzó cerca de Cuba y Haití en abril 1898 y en mayo se unió el bloqueo de La Habana. Fue protagonista de la captura de los buques españoles *Lorenzo* y *Frasquito*, el 5 de mayo, y participó en los bombardeos de los fuertes españoles. En abril de 1899, el USS *Montgomery* fue transferido al escuadrón del Atlántico Sur y operó a lo largo de la costa atlántica de América del Sur hasta regresar a Estados Unidos. Fue vendido como chatarra el 14 de noviembre de 1919. Véase Domingo del Pino Gutiérrez: "Explosión del acorazado USS *Maine* el 25-01-1898", en <http://www.domingodelpino.com/index>.

²⁵ Mobile, ciudad del estado de Alabama, en Estados Unidos. Situada en un puerto de entrada en la bahía de Mobile, en la desembocadura del río homónimo. Es el único puerto marítimo de Alabama y uno de los más activos de Estados Unidos.

reputación por su estupenda puntería. Determinadas autoridades en Washington simpatizaban con los esfuerzos inusuales de los comandantes para hacer sus buques más eficientes. Una muestra se aprecia en la siguiente carta:

Buró de Navegación.
Washington.
3 de febrero de 1898.

Señor:

El Buró le agradece el recibo del reporte de las prácticas de tiro con cañones bajo el mando del teniente Anderson y Ensign Baldwin de la nave bajo su dirección y se gratifica con la excelencia de tales prácticas realizadas con estos cañones. El Buró está complacido con todas las prácticas de tiro satisfactorias a bordo del *Marblehead*.

Muy respetuosamente,

A. S. CROWNINSHIELD,²⁶ jefe del Buró.
Oficial al mando, buque de Estados Unidos. *Marblehead*.

Estábamos en Nueva Orleans, cuando recibimos la noticia de la destrucción del *Maine* en el puerto de La Habana. El *Marblehead* había sido enviado allá para participar en el carnaval anual. Durante la mañana, entre las 5 y las 6, había estado escribiendo cartas, cuando el oficial del día se presentó en la puerta del camarote, entró, colocó una hoja escrita sobre la mesa mientras yo trabajaba y dijo: “El jefe del *Liberty* trajo esto para Ud., señor”. Como estaba concentrado en las cartas que escribía, no le presté atención al documento. Al culminar, levanté el papel y pude leer con horror sobre la pérdida del *Maine*.

²⁶ Contralmirante Arent Schuyler Crowninshield (1843-1908). Natural de Nueva York, se graduó en la Academia Naval en 1863. Participó en la guerra civil estadounidense y después sirvió en diferentes buques, incluido el USS *Maine* desde 1895 hasta 1897, así como en el astillero de Nueva York. De 1897 hasta 1902 fue jefe del Buró de Navegación de la Junta de Guerra Naval, encargada de elaborar los planes de guerra contra España durante la guerra hispano-cubano-estadounidense de 1898. Falleció en la ciudad de Maine.

Sabía que el *Maine* utilizaba carbón de piedra antes de abandonar Cayo Hueso, por lo tanto, no había posibilidad de combustión espontánea, y como el jefe de artilleros había servido antes en el *Maine* y había sido transferido al *Marblehead* uno o dos días antes de abandonar Cayo Hueso, envié por él para preguntarle sobre sus magazines y la rutina diaria relacionada con el cuidado y preservación de la pólvora y de los proyectiles. Él se había familiarizado completamente con el *Maine* y me convencí de que la explosión no provenía del interior del buque, quizás la primera explosión —de las dos reportadas— pudo haberse originado en el exterior y luego provocó la detonación de su magazín.²⁷

El *Marblehead* regresó a Cayo Hueso. Teniendo en cuenta la excitación reinante en Estados Unidos después de la catástrofe de La Habana, parecía imposible evitar una guerra con España, por tanto, redoblé mis esfuerzos para tener el buque listo. Al descender el río Misisipi, por el recién mejorado paso sur, encontramos un vapor que atravesaba el lodo muy rápido con una carga muy pesada para la profundidad del agua en ese punto, aunque sin bloquear el canal, por lo que el *Marblehead* tuvo que moverse despacio al lado de este para que no ocurriera accidente alguno, aunque había una corriente de cinco o seis millas en el río. En una segunda ocasión, mientras atravesaba el Misisipi con uno de los buques que yo dirigía, adelanté a un vapor que estaba varado en el canal, bloqueando el camino. Quedaba muy claro para mí que, al cerrarse la estrecha salida al puerto, por la entrada o salida del comercio, la obstrucción iba a ser tan completa que ninguna de

²⁷ Su destrucción en el puerto de La Habana fue el pretexto para dar inicio a la guerra de 1898. El USS *Maine* llegó al puerto de La Habana, Cuba, el 24 de enero de 1898, bajo el mando del capitán Charles Sigsbee. Aproximadamente a las 9:30 p. m. del 15 de febrero, ocurrieron dos explosiones separadas y el buque se hundió con rapidez. En la tragedia perdieron la vida 266 hombres. Las municiones continuaron detonando durante horas después de la explosión. El pecio del *Maine* descansó en el fondo del puerto de La Habana hasta 1911, cuando fue reflotado para evaluar las causas del desastre, asunto que continúa sin dilucidarse en la actualidad. El 16 de marzo de 1912, más de cincuenta mil cubanos contemplaron desde el malecón habanero la salida de los restos del buque. A las 5:30 de la tarde, a cuatro millas de la costa cubana, se abrieron las válvulas del buque y los despojos del *Maine* desaparecieron en las profundidades del mar.

las partes sería navegable debido a la amplitud de la embarcación que deseara entrar o salir. Este hecho sirve para explicar los inútiles intentos realizados más tarde para tratar de bloquear la entrada de Santiago²⁸ y en Puerto Arturo,²⁹ puntos donde fueron hundidos navíos en los canales, lo que demuestra lo difícil que resulta “bloquear” la entrada de un puerto.

Desde este momento hasta que se declaró la guerra, uno o dos cruceros fueron destacados para el reconocimiento nocturno del golfo de México, con el fin de proteger los buques de guerra que anclaban en los arrecifes y para evitar ser sorprendidos por un ataque que se convirtiera en pretexto para una declaración de guerra, como el caso del asalto de las lanchas torpederas japonesas a los buques rusos anclados en Puerto Arturo.³⁰

El *Marblehead* tomó su turno con dos o tres cruceros y, en la primera ocasión, me di cuenta del efecto cegador de la luz intensa que provenía a través de la abertura existente en la cubierta de la bitácora, la cual entorpecía la visibilidad en la oscuridad. Para mejorar la observación, ordené al navegante cubrir el agujero con una lona, a la cual le practicamos un hueco de una pulgada de diámetro, que impedía el paso de la luz intensa y, sin embargo, era suficiente para que el timonel viera la brújula. La bitácora es el lugar donde se coloca la brújula. La cubierta redonda posee una lámpara para iluminar el frente de la brújula; la precaución que tomé para oscurecer la luz es el método ordinario que adoptan los vapores mercantes al viajar de noche. En las siguientes explora-

²⁸ Salvo que se indique lo contrario, cuando el autor menciona a Santiago está haciendo referencia a Santiago de Cuba.

²⁹ Puerto Arturo (Port Arthur) fue un puerto ruso, en territorio de la República Popular China. Actualmente se conoce como Lüshunkou o Luysun. Es una ciudad situada en el extremo sur de la punta de la península de Liaodong. El lugar es célebre por haber sido escenario de la batalla de Puerto Arturo en el marco de la guerra ruso-japonesa desarrollada entre 1904 y 1905.

³⁰ Después de la derrota de la flota rusa en la guerra con los japoneses, cuando esta intentaba escapar de Puerto Arturo en dirección a Vladivostok, los restos de su armada —hombres y material de guerra— fueron reasignados para participar en la defensa del puerto. Los despojos de los buques fueron hundidos por la artillería de las lanchas japonesas.

ciones del *Marblehead*, pude comprobar que la luz de la bitácora ya no era un problema para mí, sin tener en cuenta especialmente el material empleado en la construcción de la cubierta. Menciono este hecho porque hubo varios accidentes, poco tiempo después, que podrían haber sido graves de haberse descuidado este detalle.

El almirante Sicard, comandante en jefe de la escuadra naval del Atlántico Norte, no se encontraba bien de salud cuando fue enviado a Cayo Hueso en el invierno de 1897 y principios de 1898. Este hecho es bien conocido y, después de la destrucción del *Maine*, se esperaba su retiro, ya que se sabe que un oficial con problemas de salud no es bueno para dirigir una flota o una nave en la guerra; aunque quizás no era de conocimiento general que él no debió haber sido retenido al mando durante el periodo de paz, cuando las fuerzas navales trabajan fuera de modo constante, preparándose para la guerra. En cualquier caso, si el oficial de mayor rango es físicamente incompetente, pero mantiene el control nominal, las posibilidades de un desastre son mayores por el hecho de que quien dirige los movimientos de la flota, o la nave, en realidad es su segundo al mando. La gran injusticia se comete, de esta manera, contra este oficial, que está obligado en puertos extranjeros a realizar las funciones del comandante en jefe. El oficial subalterno fue renuente a informar al Departamento de la Armada la incapacidad de su superior por miedo de que sus intenciones fueran mal interpretadas o de ser acusado de deslealtad en Washington, donde el estado real de estos asuntos no era conocido oficialmente.

Esta era la situación en Cayo Hueso cuando el *Maine* fue destruido. Algunos rumores sobre el estado de salud del comandante en jefe llegaron al secretario de la Armada, quien envió al capitán de navío Albert S. Barker³¹ en una misión confidencial a Cayo Hueso, cuando generalmente se creía que el almirante Sicard entregaría el mando de la flota. Esto era una conjetura, ya que el capitán de navío Barker era un oficial que sabía contenerse, que nunca divulgó ninguna información y sus superiores confiaban plenamente en él. Pero la noticia se filtró por diferentes vías en el Departamento de la Armada y los periódicos del día hicieron refe-

³¹ Albert Smith Barker (1845-1916). Almirante de la Armada de Estados Unidos que sirvió durante la guerra civil estadounidense y la guerra hispano-cubano-estadounidense de 1898.

rencias a la “misión confidencial”. En el momento en que el *Marblehead* estaba en la bahía de Tampa, en su primer viaje en busca de municiones —había estado anclado por varios días en el muelle esperando su arribo—, llegó a Cayo Hueso.

Bajé a tierra a buscar mi correo, posiblemente enviado al *Marblehead* y, para mayor sorpresa, me encontré con el capitán de navío Barker en el muelle esperando tomar el tren hacia el norte. Habíamos sido amigos por muchos años y, aunque el asunto que lo trajo a Cayo Hueso no se mencionó, vinculé su presencia en la costa de la Florida con el estado físico de nuestro comandante en jefe; le comenté acerca del estado de salud del almirante Sicard y agregué que todos los comandantes de los buques de la Florida elegirían al capitán Sampson³² para sustituirlo si se les diera la oportunidad de elegir. Barker no respondió, aunque yo tenía la esperanza de que él le comunicara al secretario de la Armada la preferencia de los oficiales al mando de Cayo Hueso y sus alrededores, quienes esperaban una guerra contra España.

El periódico *The Nation* recientemente había ilustrado de modo convincente el peligro y la injusticia de mantener a un alto jefe inválido al mando, cuando la flota del Atlántico con dieciséis navíos zarpó desde Hampton Roads hacia San Francisco. En el *Outlook*, del 20 de marzo de 1909, Henry Reuter Dahl planteó: “[...] que el Almirante al mando, en el estado lamentable en que estaba, se mantuvo confinado en su camarote por enfermedad durante la mayor parte del viaje alrededor de Suramérica y las órdenes recayeron principalmente en el Estado Mayor y en el segundo al mando”; es decir, cuando los buques estaban en el mar, el estado mayor dirigía la flota y, en el puerto, el segundo al mando era el responsable de las funciones sociales y oficiales.

Cuando el comandante en jefe estaba en buenas condiciones de salud era uno de nuestros más competentes oficiales; pero al con-

³² William Thomas Sampson (1840-1902). Oficial naval estadounidense. Nació en Palmyra, Nueva York. Después de servir con las fuerzas navales de la Unión en la guerra civil fue superintendente de la Academia Naval en Annapolis. Como jefe de artillería (1893-1897), ejecutó cambios importantes en la artillería naval. Fue presidente del Comité de Investigación que evaluó las causas de la destrucción del *Maine* en el puerto de La Habana. Con el inicio de la guerra de 1898, fue nombrado comandante del escuadrón del Atlántico Norte en sustitución del almirante Sicard. Comandó el bloqueo a Cuba y el ataque a San Juan, Puerto Rico. Desde 1899 hasta su muerte dirigió el astillero de Boston.

finarse en su camarote se incapacitó y los médicos de la nave capitana incurrieron en la grave responsabilidad de no separarlo del cargo e incluirlo en la lista de enfermos, a pesar de que el segundo al mando podía haberlo reemplazado al frente de las tropas, lo cual era su derecho. El jefe del estado mayor, oficial competente, había desempeñado ese cargo con otros tres almirantes con experiencia y rango, y, sin embargo, no se le entregó el mando de la flota al quedar incapacitado el almirante. Si hubiese ocurrido algún accidente o desastre no podría ser responsabilizado por sus actos.

Varios meses después, los planteamientos de Reuterdahl fueron confirmados por un agregado naval, quien me informó algunos detalles sobre la enfermedad del comandante en jefe y de los esfuerzos de su “Estado Mayor” para evitar que la verdad se hiciera pública. Al llegar la flota a la bahía de Magdalena,³³ Sicard fue rápidamente transferido a San Diego en la nave capitana *Connecticut*³⁴ y, desde

³³ La bahía Magdalena tiene una extensión de 50 km de largo en la costa occidental del estado mexicano de Baja California Sur. Está protegida en el océano Pacífico por las barreras de las islas arenosas Magdalena y Santa Margarita.

³⁴ El USS *Connecticut* (BB-18) fue un acorazado de la IV Flota de la Armada de Estados Unidos, que recibió su nombre en honor al estado de Connecticut y fue el primero de seis de su clase. Su casco fue botado el 10 de marzo de 1903 y se terminó su construcción el 29 de septiembre de 1904. Era el buque de guerra más avanzado en ese momento hasta la entrada en servicio del acorazado británico HMS *Dreadnought* (1906). HMS (sigla en inglés de *His/Her Majesty's Ship*, Buque de Su Majestad, en español). Sirvió como buque insignia en la Exposición de Jamestown a mediados de 1907, la cual conmemoraba el 300 aniversario de la fundación de la colonia homónima. Posteriormente navegó con la Gran Flota Blanca en un viaje de circunnavegación para mostrar la vocación de la Armada de Estados Unidos de convertirse en una “armada de aguas azules”, es decir, una flota de altamar (en inglés *Blue-water Navy*), expresión empleada para señalar una fuerza marítima capaz de operar en las aguas profundas de los océanos abiertos con capacidad para ejercer el control del mar en sentido amplio. Tras completar su servicio en la Gran Flota Blanca, participó en varias operaciones navales para mostrar pabellón —mostrarse frente a las costas de determinado país como medida de intimidación y prepotencia—, incluida la “protección” de los intereses estadounidenses en el extranjero. Participó en el transporte de las tropas en su retorno a Estados Unidos tras la culminación de la Primera Guerra Mundial. Luego navegó prestando diferentes servicios, tanto en el Atlántico como en el Pacífico, y sirvió como buque escuela a los nuevos reclutas de la Armada. Fue dado de baja el 1.º de marzo de 1922 y

ese puerto, por tren, a un sanatorio en Paso Robles. Eso fue suficiente para advertir de un posible desastre y prevenir algunas irregularidades en el futuro.

Regresando a las condiciones de la costa de la Florida, en 1898, la promoción por antigüedad en la Armada ocasionaba mucha incapacidad al país; afortunadamente fue eliminada por ley cuando estuvimos al borde de la guerra. Se autorizó al presidente, mediante una ley del Congreso, a no seleccionar nunca para el mando de un escuadrón o una flota a oficiales con rango menor de capitán de fragata.

El almirante Sicard fue separado del mando en marzo. Se envió un cable a Cayo Hueso, con la noticia del nombramiento de Sampson como comandante en jefe de las fuerzas navales agrupadas en las cercanías de Cuba —hasta entonces era capitán del buque *Iowa*—. ³⁵ Al recibir el cable, Sicard se sorprendió enormemente y manifestó que era una gran injusticia de sus superiores. Menciono este hecho porque Sampson había sido falsamente acusado de muchas cosas. Él era un hombre justo y lo dicho antes lo prueba. Su nombramiento como comandante en jefe no fue inmerecido ni ilegal, ya que, por ley, el presidente podía decidir. Sampson había ambicionado misiones especiales en su vida de oficial; le habían asignado las más importantes posiciones debido a sus

se vendió como chatarra el 1.º de noviembre de 1923. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

³⁵ El USS *Iowa* era un buque acorazado de la Armada de Estados Unidos, nombrado en honor al estado de Iowa. Fue botado el 28 de marzo de 1896 y comisionado el 16 de junio de 1897. Fue asignado a la costa atlántica y se le ordenó unirse al bloqueo de Santiago de Cuba el 28 de mayo de 1898. El 3 de julio fue el primero en avistar los buques españoles y el primero en disparar en la batalla naval de Santiago de Cuba. En 20 minutos de combate con los cruceros *Infanta María Teresa* y *Almirante Oquendo*, la efectividad de sus disparos llevó ambos buques hacia la playa, donde quedaron varados. El *Iowa* continuó en la batalla y, junto con el yate convertido *Gloucester*, hundió el destructor *Plutón* y dejó gravemente dañado el *Furor*. Después, giró su atención hacia el *Vizcaya*. Al finalizar la batalla, recibió a bordo al almirante Pascual Cervera Topete y a los oficiales y tripulantes supervivientes de los buques *Vizcaya*, *Furor* y *Plutón*. El 30 de abril de 1919, fue renombrado como acorazado costero no. 4 para dejar libre su nombre a un nuevo acorazado de la clase South Dakota, y fue el primer objetivo radiocontrolado en ser usado en un ejercicio de flota. Fue hundido el 23 de marzo de 1923 en la bahía de Panamá. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

extraordinarias calificaciones; su reputación y sus resultados eran bien conocidos en el servicio naval. Varios años antes, cuando aún era capitán de navío, había aceptado una importante misión como director de una fábrica de armas en el astillero de la Armada en Washington, bajo el mando de un jefe de Buró,³⁶ de menor rango que él. En esa ocasión, demostró que donde se necesita un buen servicio no hace falta falso orgullo. En esta línea de pensamiento, recuerdo a otro valeroso oficial —el comodoro John Crittenden Watson—,³⁷ quien, como teniente de navío del gran Farragut,³⁸ se distinguió mucho en la guerra civil. Siendo superior a Sampson y a Schley,³⁹ por motivos de puro patriotismo, buscó el deber bajo las órdenes de Sampson, en una posición subordinada, sirviéndole con lealtad, sin falsos sentimientos con respecto al derecho del presidente de elegir un oficial de rango para dirigir en tiempo de guerra.

Sampson poseía los atributos de un gran comandante: siempre calmado, paciente y dispuesto a escuchar sugerencias; pero libre para aceptarlas o rechazarlas, confiado en que la decisión tomada era la mejor. Consideraba mucho a sus oficiales; era cortés, modesto, muy capaz y, sobre todo, dispuesto a asumir en todo momento la responsabilidad por los errores de sus subordinados. Su salud no era la mejor y se resquebrajó con rapidez después de la guerra; su muerte —tan lamentada por aquellos que lo querían y lo admiraban— fue acelerada sin dudas por una penosa controversia, en la cual ni tomó parte, ni la inspiró.

³⁶ Las funciones administrativas y técnicas de la Armada de Estados Unidos se dividían en ocho buros: Navegación, Artillería, Equipamiento, Construcción y Reparaciones, Máquinas de Vapor, Medicina y Cirugía, Suministros y Comandancia, y Diques y Astilleros.

³⁷ El comodoro John Crittenden Watson nació en Frankfort, Kentucky, el 24 de agosto de 1842 y murió el 14 de diciembre de 1923. Se graduó en la Academia Naval el 15 de junio de 1860. Fue designado almirante en 1898.

³⁸ David Glasgow Shine, Farragut, primer almirante de Estados Unidos. Tuvo una destacada participación en la guerra civil, especialmente en las batallas en el Misisipi y en la bahía de Mobile.

³⁹ Winfield Scott Schley era comandante de la Armada estadounidense hasta que se incorporó a la flota del Atlántico Norte, bajo el mando del almirante Sampson. En la batalla de Santiago de Cuba comandó las fuerzas navales de Estados Unidos a bordo del acorazado USS *Brooklyn*.

El capitán de navío French E. Chadwick,⁴⁰ de la nave capitana *New York*,⁴¹ era el jefe del estado mayor del almirante Sampson. Ahora reconozco que, en correspondencia con el tamaño de nuestra flota y el éxito en la guerra naval exitosamente concluida, nadie mejor que él para asumir la doble responsabilidad.

La flota era muy grande y poseía muchas embarcaciones de carácter heterogéneo. Las funciones del jefe de estado mayor eran arduas y difíciles de realizar en las nuevas condiciones. El almirante Chadwick era un hombre extraordinario, astuto para percibir defectos militares y navales, e igualmente rápido para sugerir medidas. Sin lugar a dudas, un marino capaz, de gran experiencia profesional y con amplio conocimiento de la política internacional. Además de sus calificaciones técnicas, tenía habilidades literarias, como lo demuestra su libro *Las causas de la guerra civil*. Diseñaba y pintaba, era un buen lector y le resultaba fácil memorizar los aspectos más relevantes.

Fue seleccionado por el Departamento de la Armada como nuestro primer agregado naval en Londres y se conoce poco sobre la gran cantidad de información relevante que envió desde Inglaterra, la cual tuvo un marcado efecto en la construcción de la

⁴⁰ French Ensor Chadwick (Morgantown, West Virginia, 28 de febrero de 1844-1919). Marino militar, historiador e hispanista estadounidense. Alcanzó el grado de almirante y ejerció un papel prominente en la reforma de la Armada estadounidense después de la Guerra de Secesión. Se desempeñó en la Academia Naval de Estados Unidos (1861-1864) y como presidente del Colegio de Guerra Naval (1900-1903).

⁴¹ El USS *New York* fue un crucero acorazado de la Armada de Estados Unidos, el cuarto buque en recibir el nombre del estado de Nueva York; fue renombrado como USS *Saratoga* y después, como USS *Rochester* (CA-2). Autorizado por el Congreso en 1888, fue botado el 2 de diciembre de 1891, al mando del capitán John Philip. Tras el inicio de la guerra de 1898, en abril, partió hacia Cuba y bombardeó las defensas de Matanzas. Después se unió a otros buques estadounidenses en San Juan, Puerto Rico. En mayo participó en la búsqueda de la escuadra española. Tras no encontrarla participó en el bombardeo del Castillo del Morro en San Juan (12 de mayo). Era el buque insignia de la escuadra del almirante Sampson, que estuvo involucrada en la batalla naval de Santiago de Cuba el 3 de julio, la cual finalizó con la completa destrucción de la flota española del almirante Pascual Cervera. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

nueva Armada, en especial, lo relacionado con motores y calderas. Se puede comparar la maquinaria original del *Chicago*,⁴² los motores del *Atlanta*,⁴³ el *Boston*⁴⁴ y el *Dolphin*,⁴⁵ con los de los buques que le sucedieron, para constatar el gran avance en el diseño y en la economía en cuanto al peso.

Ahora puedo decir, por mi propia experiencia, que nunca nadie tuvo un amigo más fiel y leal, mucho más listo y dispuesto a luchar por la verdad y la justicia. No hay duda de que puso en peligro su

⁴² USS *Chicago* ha sido el nombre recibido por cuatro buques de la Armada de Estados Unidos en honor a la ciudad de Chicago, Illinois. Fue un crucero protegido botado en 1885, y activo hasta la Primera Guerra Mundial. Posteriormente fue convertido en portahidroaviones y, después, en buque cuartel. Finalmente fue renombrado *Alton*, en 1928, y se perdió en el mar cuando era remolcado en 1936. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

⁴³ USS *Atlanta* ha sido el nombre utilizado por cinco buques de la Armada estadounidense en honor a la ciudad de Atlanta, Georgia. Era un crucero protegido, botado al agua en 1884. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

⁴⁴ El USS *Boston* era un crucero protegido, botado al agua el 4 de diciembre de 1884 en los astilleros John Roach and Sons, de Chester, Pensilvania, dado de alta el 2 de mayo de 1887. Durante la guerra hispano-cubano-estadounidense tomó parte en la batalla de Cavite (1.º de mayo de 1898) y en la captura de Manila (13 de agosto del propio año). Permaneció en las Filipinas, participando en su pacificación, hasta el 8 de junio de 1899. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

⁴⁵ El USS *Dolphin* era una cañonera de 1485 t de desplazamiento. Contaba con dos cañones de 4 pulgadas de tiro rápido y ocho ametralladoras de pequeño calibre. Comisionado en 1885, sirvió bajo las órdenes del almirante William T. Sampson en el bloqueo de Cuba y en la búsqueda de la flota de Cervera. El 6 de junio de 1898, en compañía del USS *Suwanee* y el *Vixen*, bombardeó los fuertes de la boca de la bahía de Santiago de Cuba. El 14 de junio, apoyó al batallón de marines y al destacamento cubano al mando del teniente coronel Enrique Thomas en el combate del fuerte El Cuzco. Al siguiente día participó en la destrucción del fuerte de Cayo Toro en la bahía de Guantánamo, junto al *Marblehead*, el *Suwanee* y el *Texas*. Después de la guerra, sirvió en el Atlántico Norte. En 1922, la Armada mexicana lo adquirió y lo renombró *Plan de Guadalupe*. Fue desguazado tres años después. Véase H. W. Wilson: *The Downfall of Spain, Naval History of the Spanish-American War*, p. 112.

posición en el Departamento de la Armada con sus constantes esfuerzos para convencer al secretario de dicha oficina acerca de la injusticia que se había cometido conmigo. El afecto leal y desinteresado de Chadwick siempre ha tenido mi más sincera gratitud.

El almirante Sampson había completado la información relacionada con el calibre y la posición de los cañones instalados para proteger la entrada en el malecón de La Habana y había dado instrucciones para un ataque por el lado oeste de las fortificaciones, las que creíamos que podían ser fácilmente silenciadas; pero Washington desaprobó estos planes y, cuando se declaró la guerra, sus operaciones contra La Habana se limitaron al bloqueo del puerto. Nuestra flota podía haber entrado a la rada; pero una vez dentro, me pregunto si habríamos sido capaces de tomar la ciudad sin un ejército preparado para ello. Cuando Farragut atravesó los fuertes por debajo de Nueva Orleans y ancló sus buques en las afueras de Levee, la ciudad claudicó ante él por temor a ser destruida por los cañones; pero la amenaza de bombardear La Habana hubiera sido inútil, ya que al gobernador no le importaba si se destruía o no la ciudad y tenía más de cien mil hombres en el occidente de Cuba para luchar contra cualquier fuerza que desembarcara. Incluso, no era probable que la organización conocida como Cuerpo de Voluntarios —compuesto por españoles residentes en la Isla, con gran poder para dirigir la política que regía a Cuba en tiempo de paz y responsable de muchas de las crueldades ejecutadas por el mando español— hubiera tenido una gran influencia en las autoridades españolas con el fin de salvar la ciudad y obligarla a rendirse.

Un teniente naval español,⁴⁶ que publicó un diario sobre los hechos en Santiago durante esta campaña, escribió sobre los voluntarios:

Aquellos que en tiempos normales eran tan entusiastas y leales, fueron los primeros en rasgarse los uniformes y esconderse donde se creían a salvo. Finalmente, cuando se convencieron [de] que el Sol en cuya luz ellos habían florecido, estaba cediendo su lugar a otro Sol, más grande, pero menos brillante, buscaron su protección y beneficios, sin acordarse ya de aquel Sol cuyos ojos vieron cuando fueron abiertos por

⁴⁶ McCalla no ofrece más datos, ni referencia las citas.

primera vez: “¡El Rey ha muerto!”, “¡Viva el Rey!”. Fue el clamor.

Todos los comerciantes en Cuba, los que vendían al por mayor y al por menor, eran españoles. Los cubanos, campesinos o pequeños hacendados. Hablando sobre las características de los voluntarios españoles, el mismo autor escribió: “Ellos les daban publicidad a sus mercancías en el *Times*, de Santiago de Cuba, un periódico de publicación reciente, en español para los cubanos y en inglés, con el propósito de hacer lo mismo con sus nuevos amos, a quienes no vacilaron en reconocer”.

Bajo el título de “Voluntarios”, el mismo autor plantea:

El 1.º, 2 y 3 de julio, un gran número de ellos corrió a las trincheras de la tercera línea, donde combatieron valientemente y varios fueron heridos. Lamentablemente, después de este día, salvo pocas excepciones, su entusiasmo se tornó en indiferencia, su valentía en prudencia, abandonaron las trincheras para no regresar jamás, cambiaron sus uniformes por ropas de civiles y el machete como arma por el palo de medir o la báscula.

Al recibir el cable oficial anunciando la declaración de guerra, Sampson zarpó inmediatamente para bloquear La Habana. Pretendía enviar una división compuesta por los buques *Indiana*,⁴⁷

⁴⁷ El USS *Indiana* era uno de los más modernos acorazados estadounidenses que tomó parte en la destrucción de la flota española en la batalla de Santiago de Cuba, el 3 de julio de 1898. Integraba la nueva flota de acorazados promovida por el Buró de Navegación, que comprendió la necesidad de contar con acorazados con una mayor autonomía de navegación. La mayor ventaja de este tipo de nave se encontraba en su gran capacidad de almacenamiento de carbón mineral, lo que permitía el cruce de los océanos sin necesidad de carbonear. Fueron los primeros buques estadounidenses que combinaron esta característica con la de una armadura pesada y potente armamento. Entre sus desventajas se encontraba la dificultad de operar con efectividad en mares encrespados. Tres naves fueron autorizadas para su construcción el 30 de junio de 1890: *Indiana* BB-1, *Massachusetts* BB-2 y *Oregon* BB-3. Al iniciarse la guerra de 1898, el USS *Indiana* formó parte de la escuadra del almirante Sampson y navegó para tratar de interceptar a Cervera, que se conocía había salido de España en dirección al Caribe. Tomó parte en el bombardeo de San Juan, Puerto Rico, el 12 de mayo de 1898. Sampson volvió entonces a Cayo Hueso y continuó el asedio de La Habana. Cuando se confirmó que Cervera estaba en Santiago de Cuba, la flota de Sampson se unió

Marblehead, Detroit, el buque faro *Mangrove*,⁴⁸ con un aparato ajustado para dragar cables submarinos y, por último, el *Tog Algonquin*,⁴⁹ todos bajo la dirección del capitán H. C. Taylor, para

a la de Schley el 1.º de junio, y el almirante tomó el mando de las acciones del bloqueo. Después del desembarco de unidades del ejército estadounidense para atacar a Santiago, Cervera recibió la orden del general Blanco para que abandonara el puerto. El *Indiana* no se unió en la persecución inicial de la flota de Cervera hacia el oeste, ya que se encontraba en la posición oriental extrema del bloqueo; pero estaba cerca de la entrada del puerto cuando los destructores españoles *Plutón* y *Furor* salieron. En un corto tiempo ambas naves fueron destruidas por las armas del *Indiana* y otros. Entretanto, los demás buques españoles fueron hundidos o encallaron en la costa. Después de la guerra fue utilizado para ejercicios de entrenamiento y maniobras de la flota y sirvió de práctica de cruceros a los alféreces estudiantes de la Academia Naval. Se mantuvo activo hasta el 31 de enero de 1919. Fue hundido al ser utilizado como objetivo de entrenamiento de bombardeo el 1.º de noviembre de 1920 y sus restos fueron vendidos como chatarra en marzo de 1924. Véase Patrick McSherry: "The history of the Spanish American War Battleship USS Indiana", en <http://www.spanamwar.com/BattleshipIndiana.htm>

⁴⁸ El USS *Mangrove* (WAGL-232) fue construido por la Builder Crescent Shipyard, en Elizabethport, Nueva Jersey, para prestar servicios de buque faro. Desplazaba 821 t, su longitud era de 64 pies, el ancho de 30 pies y el calado de 8 pies y 6 pulgadas. Desarrollaba una velocidad de 10 nudos, contaba con una tripulación de siete oficiales y 24 alistados. La Corte de Investigación creada a raíz de la explosión del USS *Maine* decidió que en el *Mangrove* se trasladaran a Cayo Hueso las armas que se recuperaron de aquel, así como los heridos sobrevivientes de la explosión y los civiles que comenzaron a abandonar Cuba por el inicio de las hostilidades con España. Durante la guerra de 1898 fue utilizado para dragar cables submarinos de comunicaciones. Fue adquirido por la Armada en abril de 1918 y prestó servicios como barco de patrulla en la Primera y Segunda Guerras Mundiales. Fue vendido como chatarra en 1947. Véase Bruce D. McLean: "The U. S. Lighthouse Service", <http://www.spanamwar.com/USLHS.htm>.

⁴⁹ El USRC (United States Revenue Cutter Service) *Tog Algonquin* era un tipo de buque de guerra de pequeña o mediana envergadura, utilizado por la Guardia Costera de Estados Unidos. Se ocupaba de la coordinación de salvamentos durante las operaciones y tenía como misión rescatar a civiles y militares. Fue el antecesor de los guardacostas modernos y tuvo su bautizo de guerra en la contienda de 1898, cuando desarrolló acciones de cooperación con la Armada. Construido por la Glove Iron Works, de Cleveland, Ohio, fue asignado el 28 de marzo de 1898. Tenía una longitud de 205 pies y 6 pulgadas, un ancho de 32

cortar el cable de Santiago tan pronto comenzaran las hostilidades; pero, por alguna razón, el Departamento de la Armada prohibió los intentos sobre los cables telegráficos, por lo que el equipo del *Mangrove* —pertenecía a la Western Union Telegraph Company—⁵⁰ al poco tiempo fue instalado en el vapor *Adora*, con sesenta millas de cable nuevo, bajo las banderas de Noruega. El director de la compañía en Cayo Hueso fue nombrado capitán de los cuerpos de señales del Ejército de Estados Unidos, y el control de los cables submarinos fue conferido a la jurisdicción del oficial jefe de señales. A la Armada debió habersele dado el control de los cables submarinos dentro del territorio enemigo —sin duda, un trabajo para marinos— y no parecía sabio tener hombres de tierra, sin experiencia en el mar, ejecutándolo cuando la Armada estaba totalmente calificada para emprenderlo.⁵¹

pies, y un calado de 13 pies y 2 pulgadas. Desplazaba 1181 t, a una velocidad de 16 nudos. La tripulación la integraban seis oficiales y 55 alistados. El *Algonquin* sirvió con el escuadrón del Atlántico Norte. Estaba armado con dos cañones de tiro rápido montados en su batería principal. El 17 de agosto de 1898, dejó de prestar servicios con la Armada americana. Véase Robert Pendleton and Patrick McSherry: “The U. S. Revenue Cutter Service in the Spanish American War, en <http://www.TheU.S.RevenueCutterServiceUSRCS.htm#ALGONQUIN>.

⁵⁰ La Western Union fue fundada en Rockester, Nueva York, en 1851, con el nombre de The New York and Misisipi Valley Printing Telegraph Company. La empresa cambió su nombre a Western Union Telegraph Company en 1856 para que la denominación reflejara la unión de las líneas telegráficas que iban de costa a costa. Completó la primera línea telegráfica transcontinental en 1861; en 1871 la compañía introdujo su servicio de transferencia de dinero, sobre la base de su extensa red de telégrafos; en 1879, salió del negocio de telefonía, después de haber perdido un pleito de patentes con la Bell Telephone Company. Desde entonces la transferencia de dinero pasó a ser su principal negocio. En 1898 existían dos cables de la Western Union que enlazaban La Habana con Cayo Hueso y con Estados Unidos; otros cables de la West India y la Panama Telegraph Company, ambas compañías británicas, llevaban cables de Santiago de Cuba a Jamaica, de donde se extendían hasta las Bermudas, Halifax y, finalmente, a Gran Bretaña. La Societé Française des Télégraphes Sous-Marines, a su vez, tenía un cable de Guantánamo a Haití y de allí a Suramérica. Finalmente, la Cuba Submarine Telegraph Company operaba un cable a lo largo de la costa sur de Cuba, desde Batabanó a Santiago de Cuba.

⁵¹ La operación de cortar cables submarinos era un asunto totalmente nuevo para las marinas de guerra en el mundo, por lo cual, según relatan los protagonistas,

Cuando la flota zarpó para el bloqueo, el *Marblehead* fue retenido durante varias horas para llenar sus calderas con carbón, aunque se unió a la nave capitana esa misma noche, en las afueras de La Habana. Al día siguiente, domingo, observé la ciudad por largo rato y atentamente desde mi nave, que estaba al lado de otros buques en las afueras de la entrada del puerto bloqueado. Me preguntaba si el entusiasmo con el cual los voluntarios españoles habían aclamado la aproximación de la guerra todavía continuaba; si este domingo, en particular, era aparentemente tan alegre como el anterior y si ellos también no sentían que el fin de la guerra estaba cerca.

Era un domingo hermoso, el cielo azul, el azul profundo del mar y la capital de la Isla con sus espirales y fortalezas en un contraste intenso con el gris de las naves de guerra formadas en un semicírculo en las afueras de la entrada de la bahía, despojada de todo elemento superfluo, esperando alerta. Sabía que una gran parte de la población de la ciudad bloqueada vitoreaba esperanzada. Y sentía que miles de cubanos martirizados miraban nuestra flota con simpatía, unidos en una causa por la cual otros no habían muerto en vano.

El lunes 25 de abril, el comandante en jefe me envió a Cienfuegos —a 700 millas de distancia—, al frente del *Marblehead*, la ca-

no tenían claro cómo lo iban a hacer ni qué herramientas necesitarían. Los hombres —muchos eran inmigrantes alemanes, irlandeses, noruegos, etc.— se presentaron todos como voluntarios, pues dada la naturaleza del trabajo —cortar cables submarinos bajo el fuego enemigo— fue imposible persuadir a muchos de los trabajadores civiles con experiencia en esta labor para que se embarcaran, por lo que fue necesario reclutar soldados voluntarios. Otros problemas se presentaron frente a Santiago de Cuba cuando se reunieron la inexperiencia de los hombres, la naturaleza rocosa y difícil del fondo y el fuego de los cañones españoles para impedir que el *Adria* cortara cable alguno. Posteriormente, el capitán Rasmussen y la tripulación de esa embarcación se negaron a realizar otro trabajo que supusiera riesgo para el barco o los hombres. Además, los noruegos, en teoría neutrales, temían represalias legales por parte de la compañía propietaria del cable. Al final fue forzoso retirar la expedición del Cuerpo de Señales y se decidió encargar la misión de interceptar y cortar estos cables a los buques de la Armada estadounidense. Véase Foro de Historia Militar El gran Capitán: “Corte de cables telegráficos submarinos: las otras acciones navales de la guerra hispanoamericana. 1898”, en <http://www.elgrancapitan.org/portal/index.php/articulos/historia-militar/1692-corte-de-cables-telegraficos-de-la-guerra-hispanoamericana-1898?format=pdf>.

ñonera *Nashville*⁵² y el *Eagle*⁵³ (yate convertido en una cañonera auxiliar) para interceptar al transporte español *Montserrat*, que había zarpado de Martinica hacia Cienfuegos cargado con efectivos y municiones, según la notificación que había recibido el almirante Sampson. El *Montserrat* llegó a Cienfuegos el 26 de abril y zarpó nuevamente, a las pocas horas, sin haber descargado —por temor a ser capturado— y a mi división le transmitieron la orden demasiado tarde para iniciar una posible captura.

En el extremo occidental de la isla existe una franja peligrosa de arrecifes submarinos que continúan de setenta a ochenta millas más allá de las costas. Teniendo en cuenta la inexactitud de las mediciones y la inseguridad de las corrientes que varían con los vientos, los navegantes aplican en esa zona un anclaje más alejado.

Ya oscuro, durante la primera noche, después de abandonar el bloqueo, cuando la lámpara en la brújula de la bitácora estaba encendida y se le había colocado la cubierta, ubiqué el curso que seguirían los tres buques: 15 millas por fuera de la línea de los arrecifes, previniendo que una corriente pudiera acercarnos hasta aproximadamente cinco millas de la costa durante la noche y pusiera en peligro nuestros buques. Después de la medianoche fui a dormir en el piso de la timonera y desperté tan pronto el reloj sonó a las 4:00 a. m., cuando sentí que el barco había tocado fondo. Me deslicé ágilmente, sin sobresalto, y llegué a la cubierta. Al momento me di de cuenta de que el *Marblehead* estaba varado en los arrecifes y llamé al oficial de guardia para accionar la luz roja —una señal de peligro para los otros dos buques— que afortunadamente se vio a tiempo. Al amanecer pude notar que el *Marblehead* estaba inclinado en un banco

⁵² La cañonera USS *Nashville* tuvo una activa participación en los combates durante la guerra de 1898, especialmente en las acciones que dieron como resultado el corte del cable de comunicaciones oceánicas en Cienfuegos. En noviembre de 1903 se perdió en la costa de Panamá. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

⁵³ El USS *Eagle* era un yate convertido en cañonera auxiliar que fue adquirido por la Armada estadounidense para prestar servicios en la guerra de 1898. Asignado a la flota del Atlántico Norte, participó en las acciones de bloqueo de Santiago de Cuba, particularmente como enlace entre los buques para el traslado de mensajes. Donald H. Dyal: *Historical Dictionary of the Spanish American War*, Greenwood Press, Connecticut, 1996, p. 117, tomado a su vez de H. W. Wilson: *The Downfall of Spain*, Burt Franklin, New York, 1971.

de arena con un borde de rocas punzantes a cada lado, justo bajo la superficie del agua y a la distancia de seis pies del barco.

Como el mar estaba calmado y la marea baja, pudimos en la mañana sacar el barco del peligro sin ningún problema. Le atribuimos este excelente escape a la Divina Providencia o a un milagro. Al llegar a Cayo Hueso, después de entregar el botín a la custodia del tribunal del Almirantazgo y llenar nuestras calderas con carbón, fui enviado de regreso para el bloqueo de Cienfuegos con el *Nashville*, el *Eagle* y el carbonero *Saturn*,⁵⁴ con la orden de permanecer allí indefinidamente.

⁵⁴ El USS *Saturn* era un buque de carga con un desplazamiento de 6220 t. Fue construido en 1890 en Wilmington, Delaware, para la Boston Towboat Cía. El vapor fue comprado por la Armada estadounidense en abril de 1898 para prestar servicios como barco carbonero durante la guerra de 1898. En ese contexto distribuyó carbón a las naves que operaban fuera de Cuba y también visitó puertos en Haití, Puerto Rico y en las Indias Orientales danesas antes del fin de la guerra. Regresó a Norfolk, Virginia, en septiembre de 1898. En septiembre de 1916 funcionó como buque de comunicaciones entre Alaska y Estados Unidos. En 1918 se incorporó a la Primera Guerra Mundial como transporte de carbón y suministros para la fuerza expedicionaria estadounidense en Vladivostok, Rusia. Fue desechado y vendido en 1922. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

Capítulo XXI

El *Marblehead* en la guerra con España, 1898

En el segundo viaje a Cienfuegos me llevé al piloto del *Argonauta*,¹ un cubano que estaba de servicio con nosotros, que conocía la costa completamente debido a muchos años de experiencia. En el *Marblehead* tenía a otro cubano, llamado Laborde, quien me había sido enviado desde la nave capitana y decía que había estado por un tiempo, durante la insurrección, con uno de los famosos hermanos Maceo.² Laborde me era muy útil debido a su conocimiento de la Isla.

Cuando se estableció el bloqueo a Cienfuegos, el cocinero del *Argonauta*, que había renunciado a su fidelidad hacia España, vino con nosotros desde Cayo Hueso y bajó a tierra para buscar información y establecer comunicación con los insurgentes. Como no lo volvimos a ver, creemos que, otra vez, cambió de casaca.

No tuvimos dificultad para abastecer de carbón los buques en el océano. Cuando el mar estaba picado, el carbonero avanzaba despacio durante varias millas, de frente al viento y después giraba lentamente. El *Nashville* y el *Eagle* lo aseguraban, uno de cada lado.

El capitán del *Nashville* poseía unos paquetes de algodón que utilizaba para proteger a sus rifleros y al colocar estos entre el carbonero y los otros barcos, como defensa, observamos que no había ningún peligro para los buques o el carbonero. Al colocar hacia el frente los cañones de cinco pulgadas del *Marblehead*, estos protegían al barco por los lados; el carbón debía trasladarse al *Saturn* y, después, transferirlo en tres de nuestros botes —los otros los habíamos dejado en Cayo Hueso con material de repuesto, equipos innecesarios, barrotos de metal y otros artículos que se quemarían o volverían astillas, en caso de que fuéramos tiroteados por el enemigo—. Aunque este método de abastecernos de carbón era más tedioso que el otro, no dudaba de que nos permitiría permanecer fuera del puerto mientras nos durara el combustible.

Participamos en el bloqueo durante varios días, cuando vimos al vapor británico *Adula* y, al abordarlo, el capitán mostró una orden del secretario de Estado, la cual lo autorizaba a entrar a Cien-

¹ Cañonera española.

² Se refiere a los hermanos Antonio y José Maceo Grajales.

fuegos para llevarse a los extranjeros que desearan abandonar Cuba. Se le permitió entrar, después de que se anotó en su diario de navegación y en sus documentos que atravesarían un bloqueo y, por tanto, si regresaba sin el permiso, podría ser capturado.

Se recibieron varios telegramas: “Los cables telegráficos no deben ser obstaculizados hasta nuevo aviso”. Uno del 28 de abril decía: “Estoy considerando las ventajas de declarar neutrales los cables”. Otro del 30 de abril expresaba: “Se autoriza cortar los cables de la costa sur de Cuba”. Este último fue en respuesta a uno de Sampson, fechado el 26 de abril, que decía: “¿El telegrama que se refiere a los cables telegráficos, se refiere al sur de Cuba?”

Cuando había planificado la acción de cortar los cables, decidí que los botes del *Marblehead* y el *Nashville* fueran usados en Cienfuegos y que el *Eagle* ubicara el cable del occidente que salía de lo profundo del agua hacia una superficie de poco calado (entre 12 y 14 pies) sobre el arrecife cerca del buque faro de la isla Diego Pérez,³ que se encuentra a cuarenta o cincuenta millas al oeste de Cienfuegos. Se le ordenó al *Eagle* quemar el buque faro y destruir el aparato del faro en cayo Piedras. La acción fue exitosa, aunque el *Eagle* no pudo encontrar el cable que estaba cubierto por la arena que había sido arrastrada por el viento, pero afortunadamente cumplió todas mis instrucciones. Puede ser de interés citar las órdenes dadas en aquel momento.

Buque *Marblehead* de Estados Unidos. Afueras de Cienfuegos
6:00 p. m., 10 de mayo de [18]98

Señor:

Esté listo para enviar las lanchas de vapor y las de trabajo, mañana por la mañana a las seis en punto, para cooperar con las lanchas del *Marblehead*, en el corte de dos o más cables que están al este del faro de Punta Los Colorados.⁴ Los cuatro botes estarán armados. La lancha de vapor de cada barco portará un cañón adicional y cubrirán a los hombres de las lanchas de trabajo.

Al frente estará el teniente Winslon del *Nashville*, el que co-

³ Se refiere a la cayería de Diego Pérez, ubicada al sur de la isla de Cuba, a 51,5 km al oeste suroeste del poblado de Playa Larga, Matanzas. Es un conjunto de cayos

noce todos los detalles de la expedición. El teniente Anderson del *Marblehead* dirigirá a los botes del *Marblehead*.

Después de cortar los cables, los arrastrarán hacia aguas profundas, y cortarán todo lo que se pueda antes de soltarlos. El material aislante debe ser agujereado de 20 a 30 pies del final con un punzón o algún instrumento cortante, hasta destruirlo. El *Nashville* tomará posición en las afueras de Punta Faro, para abrir fuego a la casa de cables (la casa blanca al este del faro) y todo su alrededor. Hará fuego, también, a la cabaña de los soldados al este del faro.

No limite el uso de los cañones a estos puntos, utilícelos sobre cualquier fuerte o botes en el puerto, que interfieran nuestras operaciones. El *Marblehead* tomará posición entre los dos puntos de la entrada del río, de costado a la entrada. Muy respetuosamente

B. H. MCCALLA, COMANDANTE
COMANDANTE MAYNARD, Jefe del *Nashville*

La otra orden refería lo siguiente:

Afueras de Cienfuegos
5:30 p. m. 10 de mayo de 1898.

Señor:

Durante la noche abandone las afueras de Cienfuegos y dirí-

de relieve llano y cubiertos de mangle, bordeados de bajos costeros de menos de un metro de profundidad.

⁴ Ubicada en la costa sur de la isla de Cuba, a 10,5 km al sur de la ciudad de Cienfuegos. Es el extremo oriental del canal de entrada a la bahía de Cienfuegos. Poseía un faro de 15 m de altura, nombrado Villanueva, construido en mayo de 1878. Era considerado una estación de anclaje de comunicaciones. Estaba protegido por un destacamento de soldados que tenían allí sus barracas y obras defensivas tales como trincheras y pozos de tirador. La vegetación era abundante, compuesta por matorral que se iba haciendo más denso a medida que se adentraba en tierra, y la costa en este punto era rocosa, protegida por arrecifes de coral. Fue bombardeado por los buques el 11 de mayo de 1898. Al comienzo de la acción, los estadounidenses respetaron el faro, pero sospechando que desde allí les hacían fuego, lo bombardearon hasta destruirlo.

jase al Cayo Diego Pérez, para cortar el cable entre Batabanó y Cienfuegos. Se dice que está entre el buque faro y el naufragio de un vapor sobre el banco de arena al sur del buque faro. Quemé el buque faro y destruya el aparato de luz y el faro, si se puede.

Si encuentra el cable, arrástrelo tan lejos como sea posible al agua profunda, corte todo lo que pueda. Al hacer el último corte, hágale orificios con un punzón o algún instrumento cortante, para destruir el aislante, a treinta o cuarenta pies del final que cortó.

No es necesario arriesgarse a encallar su buque, ya que tendrá mucho tiempo para cumplir con el trabajo durante el día. Al mismo tiempo, la distancia que usted haga hacia el oeste durante la noche será una ventaja. Le envió al capitán Laborde, el piloto del *Argonauta*, y a un cubano, al que puede enviar a tierra si lo cree conveniente y si él desea ir a la costa. Muy respetuosamente

B. H. MCCALLA, COMANDANTE
TENIENTE SOUTHERLAND, al frente del *Eagle*

Las misiones asignadas a estos oficiales y hombres eran difíciles y peligrosas. Difíciles, porque no poseíamos los instrumentos adecuados para el trabajo, aunque el teniente Anderson, del *Marblehead*, afortunadamente en el último momento, antes de abandonar el barco, trajo consigo una "sierra para cortar metal", con la cual fueron cortados unos tras otros los cables fuertemente atados que, con el tiempo turbulento, ofrecían resistencia al efecto arrasador del mar bravo sobre los arrecifes. Cada uno de los cuatro cortes necesitó de veinte minutos. Parecía mucho tiempo para nosotros que estábamos prácticamente fuera de peligro, pero debió haber sido una eternidad para los oficiales y hombres en los botes, algunas veces a quince yardas de las trincheras y nunca a más de doscientos del enemigo, con nuestros disparos pasándoles por encima a los botes, ya que disparábamos a las trincheras españolas y a todos sus alrededores.

Además de cortar los cables, al regreso de la expedición cada uno trajo a bordo del *Marblehead* un trozo de alrededor de cincuenta brazas (trescientos pies). El gran peligro para los hombres en los botes consistía en estar tan cerca de las trincheras y no poderse proteger

con los rifleros que estaban con ellos, ya que todos los hombres de las lanchas trabajaron, primero para encontrar los cables, después para levantarlos y, a la vez, mantener los botes asegurados; mientras que para la sierra se utilizaba la lancha del *Marblehead*, la del *Nashville* se ocupaba de mantener a flote el pesado cable. Esto realmente ayudó en la operación. Los pequeños cañones y los rifleros de las lanchas no hicieron mucho, ya que el enemigo estaba muy bien protegido en sus trincheras debido al fuego de nuestras lanchas; aunque a un oficial español que se paró por un momento, se le vio caer a causa del disparo de uno de los mejores tiradores de la lancha del *Marblehead*. El fuego de los cañones de 4 y 5 pulgadas de los dos buques cruzaba la línea de trincheras y alguno las golpeaba; sin dudas, evitaron pérdidas de nuestro lado e infligieron grandes daños al enemigo, a pesar de que el reporte oficial español admitió solo la pérdida de un oficial y un soldado. El comandante general de Cienfuegos creyó que nosotros queríamos desembarcar y envió todos los soldados de los alrededores a punta Colorado; a los refuerzos españoles les tomó un tiempo concentrarse allá, ya que muchos efectivos de la tropa tenían que cruzar la bahía y otros el río. Tuvimos suerte de que ellos se demoraran.

El *Marblehead* disparó 300 cañonazos y metralla con bombas de cinco pulgadas, y el *Nashville* una gran cantidad de las de cuatro pulgadas. Tuvimos 10 hombres heridos en los botes, dos de ellos con lesiones fatales. A un oficial, el teniente Winslow, lo hirieron en un dedo y el capitán del *Nashville* quedó indispuesto temporalmente al ser alcanzado, mientras estaba parado en el puente del buque, por una bala de rifle, aunque esta fue detenida por un libro de apuntes que llevaba en el bolsillo izquierdo del pecho. Simultáneamente, varios disparos impactaron a un costado del *Marblehead*, sin causar daño alguno.

Con la excepción de dos hombres del *Nashville*, los demás heridos eran todos del *Marblehead* y el cirujano me informó que, en todos los casos, los “primeros auxilios a los heridos” fueron “aplicados satisfactoriamente” por los hombres en los botes. Dos recibieron disparos en la cabeza y uno de ellos se recuperó; el muslo de otro estaba destrozado; a otro un disparo le atravesó el hígado, mientras que los demás tenían heridas superficiales, ninguna de ellas grave, aunque todos fueron enviados al hospital del ejército

en Cayo Hueso, en el USRCS (*United States Revenue Cutter Service*) *Windom*, que había retornado a la Armada y prestó excelentes servicios frente a Cienfuegos. La prueba suprema de la eficacia de la instrucción dada por Wentworth, el cirujano del *Marblehead*, de prestar “primeros auxilios” bajo el fuego, tuvo resultados satisfactorios (en medio del hacinamiento de varios hombres heridos en los botes, en medio del mar). Uno de los que había recibido un disparo en la cabeza y el que tenía lesionado el hígado fueron marcados como “mortalmente” heridos en el informe del cirujano, aunque ambos se recuperaron, mientras que el hombre cuyo muslo estaba roto, lo que no se consideró fatal, murió en el hospital.

Uno de los hombres que perdió la vida tenía el presentimiento de que moriría desde la noche anterior a la expedición y por ello dispuso la entrega de todos sus bienes a un compañero y rechazó la oferta de este de ir en su lugar. Otro, valiente y sereno, dijo antes de embarcar: “Yo sé que no moriré de un disparo, aunque me puedo ahogar”; sin embargo, afortunadamente nadie se ahogó.

Cuando los botes retornaron al *Marblehead* y los heridos fueron retirados —una tarea difícil, debido a la altura de las olas mientras se cortaban los cables— ordené la destrucción del faro, para que aquella luz que resplandecía cada noche desde nuestra llegada no guiara al enemigo a nuestra posición. Esto fue posible por la admirable precisión con la que los tiradores derribaron la torre, lo que me recompensó por los esfuerzos realizados para perfeccionar la puntería de los marines, lo cual tuvo, además, un buen efecto moral tanto en los oficiales como en la tripulación. La confianza de ellos en el armamento de que disponían era total. Al volver los hombres en las lanchas al *Marblehead* afirmaron que “sabían” que cuando nuestros proyectiles pasaban cerca por encima de sus cabezas, “no serían alcanzados”.

Fue un logro extraordinario. Haberse acobardado o retirado hubiera sido un fracaso. No tenían más protección que los delgados lados de los botes de la expedición y, exceptuando al hombre con la sierra, que estaba completamente ocupado en su trabajo, los otros solo contemplaban la posibilidad de morir a causa de los disparos desde las trincheras. Se puede decir que estábamos orgullosos de nuestros héroes cuando regresaron a los buques, y sentíamos una extraña devoción por haber cumplido exitosamente esa

tarea. Su serenidad y valor bajo el fuego, con el sonido aterrador de los disparos cruzando tan cerca de sus cabezas, ha sido pocas veces igualado y nunca será superado. Me siento feliz de añadir que mi recomendación para que se promoviera a los oficiales y se les confiriera la Medalla de Honor a los hombres, “por una conducta distinguida frente al enemigo” haya sido aprobada por el secretario de la Armada.⁵

Pocos días después, estaba en el puente, cuando la aguda vista de un vigía del *Marblehead* reportó un objeto a varias millas del buque, que resultó ser un bote pequeño. Ese día el mar estaba picado; pero de vez en cuando podíamos ver, mientras el objeto se elevaba sobre las crestas de las olas, que debía ser una lancha con varios hombres. Ordené al *Eagle* dirigirse hacia allí y regresar pronto. Su comandante reportó que los ocupantes —tres oficiales y dos soldados— eran de un campamento de insurgentes, ubicado unas quince millas al oeste. El mar estaba tempestuoso y las olas casi colmaban el pequeño bote, que necesitaba ser achicado constantemente. Los ocupantes habían estado 36 horas en esa reducida embarcación de fondo plano, con agujeros, que no servía ni para cruzar una ensenada. La frágil barquichuela había sido arrebatada a los españoles un año antes y enterrada en la arena para ser utilizada en una emergencia y, aunque varios marineros que pertenecían a la fuerza cubana no habían querido subir a bordo, estos héroes la empujaron audazmente fuera de la orilla de la costa, remaron hacia nuestras naves y, finalmente, fueron recogidos por el *Eagle* y salvados. Les dieron ropa seca, una buena cena y la oportunidad de dormir. Además de los peligros del mar, estos hombres habían corrido el gran riesgo de no llegar nunca a nosotros, porque siempre existía la posibilidad de que de repen-

⁵ Los 52 voluntarios recibieron la Medalla de Honor, máxima condecoración entregada en las Fuerzas Armadas de Estados Unidos. Es coloquialmente conocida, aunque de forma incorrecta, como la Medalla de Honor del Congreso (Congressional Medal of Honor) debido a que es entregada por el presidente quien lo presenta “en nombre del Congreso de Estados Unidos”. El criterio para su entrega es “valentía e intrepidez con riesgo de la propia vida, más allá del llamado del deber, estando en combate contra un enemigo de los Estados Unidos”. Véase Foro de Historia Militar El Gran Capitán: “Corte de cables telegráficos submarinos...”, ob. cit.

te abandonáramos los alrededores sin verlos, como lo haríamos veinticuatro horas después. Si no nos hubieran alcanzado, lo más probable es que hubieran sido capturados por una cañonera española del puerto y tratados sin contemplaciones. Sé de muchos actos de heroísmo realizados por los cubanos durante su revolución; pero este exitoso esfuerzo por comunicarse con mi fuerza solo pudo ser realizado por hombres muy valientes.

Obtuvimos de ellos importantes informaciones con relación a las fuerzas españolas —navales y militares— que estaban en la localidad. Al siguiente día, regresaron al campo insurrecto bien avituallados con comida, ropas y municiones. Ellos buscaban las provisiones necesarias para un herido que había sido alcanzado por una bala y se les entregaron suministros médicos y otras delicadezas, proporcionados con agrado de la porción de los oficiales. Me complace decir que este hombre severamente herido se recuperó, así como otros de ellos. La pequeña bala del Máuser de 7 mm, por su gran velocidad, posee la rara cualidad de tratar antisépticamente la herida que provoca. Antes de que el capitán cubano desembarcara, coordiné varias señales confidenciales por si los insurgentes deseaban volver a comunicarse con nosotros —en un acantilado o farallón ellos debían mostrar tres luces en línea por la noche y tres caballos en línea de día—. Y si uno de nuestros buques se acercaba de frente a su campamento (no estaba lejos de la costa que se extendía cuatro millas al oeste de Cienfuegos), debían entender que necesitábamos algo de ellos.

Temprano, al siguiente día, el correo auxiliar *Vixen*⁶ me trajo despachos de Cayo Hueso, que señalaban que Cervera⁷ había pasado la isla de Martinica. Por la noche llegó el buque auxiliar *Hawk*⁸ con la noticia de que Cervera había llegado a Curazao. El *Hawk* me trajo instrucciones de regresar a Cayo Hueso con mis fuerzas, excepto el navío auxiliar más pequeño, que se quedaría en Cienfuegos para mantener el bloqueo. Como sentí que cumplir la orden de dejar uno de los auxiliares en una posición tan peligrosa invitaría a un desastre inevitable e innecesario —con una fuerza superior de embarcaciones españolas en el puerto— asumí la responsabilidad de retirar todas mis tropas.

A unas treinta millas de Cayo Hueso, la división bajo mis órdenes se encontró, rumbo al oeste, con el comodoro Schley

en el *Brooklyn*,⁹ con el *Massachusetts*,¹⁰ el *Texas*¹¹ y el yate convertido *Scorpion*.¹² Luego inferí que buscaban a Cervera en el mar Caribe.

Esperé la orden “venir al habla”, señal acostumbrada cuando dos buques se encuentran en el mar y el jefe superior desea comunicarse con su subordinado. Como no hubo ninguna señal al *Marblehead*, le indiqué al comandante del *Eagle* que se comunica-

⁶ El USS *Vixen* (PY-4) era un yate de recreo adquirido por la Armada estadounidense durante la guerra de 1898, que participó en la batalla de Santiago de Cuba. Su nombre original era *Josephine*. Tenía casco metálico, máquina de vapor, con aparejo auxiliar de goleta; fue construido en el año 1896 en Elizabethport, Nueva Jersey. Renombrado USS *Vixen*, fue armado y equipado para el servicio naval en el astillero de Filadelfia, donde fue dado de alta el 11 de abril de 1898, al mando del teniente Alex Sharp. Asignado al escuadrón del Atlántico Norte, el USS *Vixen* partió con rumbo a aguas cubanas el 7 de mayo y arribó nueve días después para realizar tareas de bloqueo, transporte de correo y de prisioneros, establecimiento de contacto con los insurgentes cubanos y desembarco de patrullas de reconocimiento. Entre sus pasajeros se encontraba el coronel Theodore Roosevelt. Entre el 13 y el 17 de junio 1898, tomó parte en el bombardeo de Santiago de Cuba, y el 3 de julio, en la batalla naval. En esta última ocasión, el *Vixen* se encontraba patrullando unas cuatro millas al oeste del Castillo del Morro, cuando en torno a las 9:40 un mensajero reportó al comandante que se había producido una explosión en la entrada del puerto. Cuando llegó a cubierta, Sharp casi de inmediato vio al crucero *Vizcaya* y ordenó la máxima velocidad y poner proa al puerto, para alertar de la salida de la escuadra del almirante Cervera. El *Vizcaya* disparó sobre el USS *Vixen* y sus proyectiles le pasaron por encima; sin embargo, el *Vizcaya*, gravemente dañado por los impactos del *Vixen*, encalló y terminó arriando la bandera a las 11:07, momento en que Sharp ordenó el cese el fuego. El yate se unió a la persecución de la última unidad de la flota española, el *Cristóbal Colón*, hasta que este terminó encallado en la costa cubana. Tras la conclusión de las hostilidades el USS *Vixen* retornó a Estados Unidos. En los siete años siguientes operó en aguas de Puerto Rico, transportando suministros, correos, provisiones y pasajeros para la flota. También sirvió como nodriza del monitor USS *Amphitrite* (BM-2), que estaba estacionado en Guantánamo, base a la que fue posteriormente asignado. Fue dado de baja el 15 de noviembre de 1922. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

⁷ Pascual Cervera y Topete (Medina, Sidonia, 18 de febrero de 1839-Puerto Real, 3 de abril de 1909). Fue un destacado almirante de la Armada española. Su carrera naval se inició en 1852, cuando asistió a la Academia Naval de San Fernando. Cervera mostró una dedicación excelente y gran valor, que produjeron rápidas promociones de grado. Sirvió en la campaña marroquí

ra con el escuadrón de Schley en caso de que este deseara conocer algo sobre Cienfuegos, ya que yo sabía que dicho jefe conocía todo lo que había ocurrido en aquel puerto, menos las señales confidenciales, y que era el único oficial al mando que había visitado el campamento de los cubanos, doce millas al oeste de ese punto.

de 1859 y en 1888 fue el primer comandante del acorazado *Pelayo* como parte de su primera dotación. Desempeñó un papel relevante durante la guerra hispano-cubano-estadounidense de 1898 al comandar el escuadrón enviado por España para proteger las colonias en América. Para mayor información Véase Manuel Cervera, Wayne A. Lydick y Ángel L. Cervera: *La vida del almirante Cervera, comandante español en la batalla de Santiago en 1898*, en www.spanamwar.com/Cervera.html

- ⁸ El USS *Hawk* (PY-2/IX-14) era un yate civil nombrado *Hermione*, construido por Fleming & Ferguson, Paisley, en Escocia, en 1891. Fue comprado el 2 de abril de 1898 y renombrado *Hawk*, asignado al mando del teniente John Hood. Navegó desde Cayo Hueso en abril de 1898 para unirse al escuadrón del Atlántico Norte en el bloqueo a Cuba durante la guerra de 1898. El 23 de mayo acompañó al almirante Sampson y su nave insignia, el USS *New York* (ACR-2), por las afueras Cayo Hueso. Dos semanas después atacó y destruyó la nave enemiga *Alfonso XII* que transportaba cargas para Cuba. En septiembre de 1898 se retiró a Norfolk y se unió a la flota de la reserva. Fue dado de baja y vendido en 1940. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.
- ⁹ El USS *Brooklyn* (CA-3) era un crucero acorazado botado al agua el 2 de octubre de 1895. Tenía un desplazamiento de 9215 t, 122 m de eslora, 20 m de manga y un calado de 8 m. Blindaje de cintura de 76 mm, 140 mm en las torres y entre 76 y 152 m en el puente. Contaba con un armamento compuesto de ocho cañones de 203 mm, 12 de 127 mm y cuatro tubos lanzatorpedos de 457 mm. Los dos motores que movían las dos hélices no estaban acoplados, lo que causaba problemas que solo permitían operar a media velocidad, a pesar de que estaba diseñado para alcanzar 20 nudos (37 km/h). Su autonomía era de 5110 millas náuticas y la capacidad de almacenamiento de carbón era de 1461 t. Su tripulación la integraban 561 marines. Sirvió en la costa este de Estados Unidos y en el Caribe hasta que fue integrado en el escuadrón volante en marzo de 1898 como buque insignia del comodoro Winfield Scott Schley. Participó en la batalla naval de Santiago de Cuba. Después de la guerra, navegó hasta Filipinas como buque insignia del escuadrón asiático de la Armada. Participó en la lucha contra los bóxers en 1900. En 1902 fue destinado al Atlántico y trasladó de vuelta los restos del marino escocés John Paul Jones, a quien en ocasiones se considera el Padre de la Armada estadounidense, desde Cherburgo, Francia, donde murió. En 1906 fue puesto en reserva y luego retirado del servicio en junio de 1908, hasta que en 1915 fue reactivado y sirvió en la escuadra de patrulla y después fue destinado a la asiática como

Si hubiera tenido alguna razón para creer que Schley se dirigía directamente a ese escenario, le habría señalado que yo tenía buena información, útil para él. Ahora no recuerdo qué fue exactamente lo que ocurrió entre los oficiales al mando del *Eagle* y el *Scorpion* (a quien el comodoro le ordenó encontrarse con el *Eagle*), como me reportó el capitán del primero a su regreso a Cayo Hueso; pero el encuentro pudo ser visto perfectamente desde el *Marblehead*.

buque insignia, en la que actuó como representante diplomático, hasta que en marzo de 1921 fue definitivamente retirado y vendido el 20 de diciembre de 1921. Véase Patrick McSherry: "Armored Cruiser Brooklyn", en <http://www.spanamwar.com/Brooklyndrydock.htm>.

¹⁰ El USS *Massachusetts* (BB-2) era un acorazado construido en los astilleros William Cramp and Sons, de Filadelfia, y pertenecía a los buques de la serie Indiana. Botado el 10 de junio de 1893 fue designado como buque objetivo para bombardeo. Desplazaba 10 288 t, su eslora era de 106,95 m, 21,12 m de manga con un calado de 7,31 m. En su armamento contaba con cañones de 330 mm (13"), ocho cañones de 203 mm (8"), cuatro de 152,4 mm (6"), dos de 76,2 mm (3"), 20 de 2,72 kg (6 lb de peso el proyectil), seis de 0,45 kg (1 lb) y seis tubos lanzatorpedos de 457 mm (18"). Desarrollaba una velocidad de 16,21 nudos (30,02 km/h) y su tripulación la integraban 586 marinos. Fue dado de alta el 10 de junio de 1896, bajo las órdenes del capitán Frederick Rodgers. Zarpó a la costa atlántica para realizar pruebas de mar y maniobras el 4 de agosto de 1896 hasta el 30 de noviembre, cuando entró en los astilleros de Nueva York para su puesta a punto. El 27 de marzo de 1898, se le ordenó acudir a Hampton Roads para unirse a la escuadra volante para el bloqueo de Cuba. El USS *Massachusetts* partió de Norfolk, Virginia, el 13 de mayo con rumbo a Cienfuegos, donde tomó parte del sitio desde el 22 de mayo. En la tarde del 31 de mayo, en compañía del acorazado USS *Iowa* y del crucero USS *New Orleans*, bombardeó las fortificaciones a la entrada de Santiago de Cuba e intercambió disparos con el crucero *Cristóbal Colón*, forzándolo a retirarse al interior del puerto. Permaneció de patrulla en la zona de Santiago bombardeando intermitentemente las fortificaciones españolas, hasta el día 3 de julio, cuando hubo de acudir a carbonear a Guantánamo, por lo que no estuvo presente en la batalla naval de Santiago. Retornó a su puesto el 4 de julio y llegó a tiempo de colaborar con el USS *Texas* para frustrar el intento de impedir el bloqueo del puerto por parte del crucero *Reina Mercedes* en la medianoche del 6 de julio. Después, su dotación colaboró en las tareas de ocupación de Puerto Rico, entre el 21 de julio y el 1.º de agosto; más adelante, navegó de regreso a Estados Unidos y arribó a Nueva York el 20 de agosto. Véase Patrick McSherry: "USS *Massachusetts*", en <http://www.spanamwar.com/massachu.htm>.

¹¹ El USS *Texas* fue botado el 28 de junio de 1892 y entregado a la Armada en agosto de 1895. Tenía un desplazamiento de 6315 t, eslora 94,10 m,

En la posterior corte marcial, solicitada por el almirante Schley, los planteamientos de ambos comandantes, en relación con la conversación sostenida en aquella ocasión, fueron contradictorios. Como yo era el único que sabía las señales confidenciales para usar en caso de que los cubanos desearan comunicarse con nuestros buques, esa información tan importante no podía el teniente Soutlerland comunicársela a Schley.

Sin duda, fue mejor que el comodoro Schley no detuviera el *Marblehead* para que yo le reportara a bordo del buque insignia *Brooklyn*. Resulta aún incomprensible el hecho de que pocas horas más tarde él detuvo a su escuadra para preguntarle al capitán del *Cincinnati*¹³ acerca de lo que había pasado en Cienfuegos. El *Cincinnati* había estado estacionado en las afueras del cabo de

manga 19,50 m y un calado de 6,90 m. Su armamento lo constituían dos cañones de 305 mm, seis de 152 mm, 12 de 6 lb, seis de 1 lb y cuatro tubos lanzatorpedos de 356 mm (dos de ellos eliminados en 1897). Alcanzaba una velocidad de 17,8 nudos y su autonomía era de 2900 millas náuticas a 10 nudos. Su tripulación la conformaban 389 marinos. Al inicio de la guerra contra España fue asignado a la escuadra volante y llegó a Cuba el 21 de febrero de 1898 para realizar rondas y operaciones de bloqueo. Junto al USS *Marblehead*, bombardeó el fuerte cayo Toro, situado en Guantánamo, en junio de 1898. Participó en la batalla naval de Santiago de Cuba. Antes de concluir la guerra volvió a Nueva York en julio de 1898, y patrulló hasta noviembre. Tras la guerra vigiló la costa este y navegó hasta Cuba, Puerto Rico y el Caribe. En febrero de 1911 se le cambió el nombre por el de USS *San Marcos* para dar su nombre a un USS *Texas* (BB-35). En noviembre de 1911 fue dado de baja y hundido en la bahía de Chesapeake al ser usado como objetivo en un ejercicio de artillería. El USS *Texas* fue construido a partir de planos británicos en el astillero naval de Norfolk, Virginia. Su blindaje en los costados y en las torres era de 305 mm y de 50 mm en puente. Su diseño era poco afortunado teniendo en cuenta que los cañones debían volver a una determinada posición para recargarse y numerosas averías hicieron que no fuera un buque fiable, a lo que se añade su poca capacidad de almacenar carbón (solo 850 t), aunque habitualmente solía llevar apenas 500, ya que con las bodegas repletas de carbón, suministros y munición, el buque navegaba tan hundido que su cintura blindada quedaba por debajo de la línea de flotación. Véase Patrick McSherry: "USS Texas", en <http://www.spanamwar.com/Texasdocked.htm>.

¹² El USS *Scorpion* era un yate utilizado como cañonero (en funciones de patrulla) en el servicio activo en varias épocas, desde 1898 hasta 1899, de 1899 hasta 1901 y de 1902 hasta 1927.

San Antonio para vigilar el transporte entre Cuba y Yucatán, y su capitán no podía tener conocimiento sobre lo ocurrido en los alrededores de Cienfuegos.

Nos apresuramos a llegar a Cayo Hueso, y tan pronto como el *Marblehead* ancló en las afueras de los arrecifes, encontramos al buque insignia *New York* y al buque de combate *Iowa* abasteciéndose de carbón. Me reporté en persona al almirante Sampson, quien me orientó regresar a Cienfuegos con la división tan pronto como nos proveyéramos de carbón y que luego me reportara al comodoro Schley, quien iba hacia ese puerto.

Después vi al jefe del estado mayor y, al saber por él, que el *Iowa* saldría hacia Cienfuegos para unirse a Schley, tan pronto como se aprovisionara de carbón, le comuniqué al capitán Chadwick las señales confidenciales fijadas con los cubanos. No recuerdo ahora si le pedí que se las diera también al capitán de navío Evans¹⁴ para que este las transmitiera a Schley; pero sí recuerdo que le advertí a Chadwick que no se las había dado a nadie más y que era de gran importancia que no se dejaran escritas en ninguna parte, por temor a que los españoles pudieran, de algún modo, conocerlas y luego usarlas, con desventaja para nosotros, o para destruir las fuerzas cubanas que habían estado cooperando conmigo.

En ese momento no vi ningún otro barco con el *Iowa*; el *Marblehead* se dirigía al puerto de Cayo Hueso por carbón y el *Iowa* zarparía para unirse a Schley al siguiente día. Su capitán debe haberse enterado de las señales confidenciales por medio de su jefe de estado mayor. Como el capitán de navío Evans testificó en la corte marcial, solicitada por el comodoro Schley en 1901, que él (Evans) sabía lo de las señales y vio hacerlas desde la costa más de una vez, después de haberse unido a las fuerzas de Schley en las afueras de Cienfuegos, es inconcebible que existieran motivos o razones para que el almirante lo amonestara por las señales de

¹³ *Cincinnati* ha sido el nombre recibido por cuatro buques de la Armada de Estados Unidos, en honor a la ciudad homónima, en Ohio. En este caso se refiere a un crucero protegido en servicio desde 1894 hasta 1919. Junto a los buques *Puritan* y el crucero acorazado *New York*, bombardeó las fortificaciones de la bahía de Matanzas el 27 de abril de 1898.

¹⁴ Robley Dunglison Evans (1846-1912). Graduado de la Academia Naval estadounidense en 1863. Sucedió a William T. Sampson al mando del USS

los cubanos.

Carece de importancia la cuestión de los tres caballos situados en línea en la playa durante el día y tres luces en fila por la noche, vistos o no desde el buque insignia, porque es deber incuestionable de todo oficial al mando —y un deber profundamente grabado en todos nosotros los oficiales navales, por hábito, por experiencia y por conocimiento de la guerra— que todo lo inusual, por aparentemente insignificante que parezca al observador, debe ser informado sin demora al oficial superior. Los cubanos estaban en comunicación diaria con sus amigos dentro de la ciudad de Cienfuegos y su deseo de comunicarse con nuestros barcos, expresado por una señal definida, repetida varias veces, no solo era inusual, sino que debió ser considerada entre lo más significativo, por el hecho de que era bien conocido en el escuadrón que el oficial al mando del buque insignia creía que Cervera y sus naves estaban dentro del puerto de Cienfuegos.¹⁵

Los cables que habíamos cortado fueron reparados. Cienfuegos tenía nuevamente comunicación con Santiago y los cubanos seguramente conocían del arribo de Cervera por allá. Era probable que los insurgentes —lo habían indicado con éxito— desearan comunicarnos esta importante información. El fracaso de la comunicación con los cubanos durante los días intermedios y hasta mi regreso, demorado por la salida de Schley con su escuadrón, impidió el establecimiento del bloqueo a Santiago en una fecha más temprana. Cuando anclamos en el puerto de Cayo Hueso, había pensado que nos abasteceríamos de carbón en pocas horas, para así regresar a Cienfuegos y reportarme al comodoro Schley con mi división, como me había ordenado el almirante Sampson; pero había muchos buques aguardando desde antes del arribo del *Marblehead* y, si esperábamos nuestro turno, no saldríamos en varios días.

Iowa y participó en el combate naval de Santiago de Cuba contra la flota del almirante Cervera, el 3 de julio de 1898. También sirvió bajo la dirección de William S. Schley en el escuadrón volante. Fue promovido a contralmirante en 1901, fue comandante en jefe de la estación asiática y luego de la del Atlántico. Estuvo al frente de la Gran Flota Blanca en su viaje de circunvalación del mundo entre los años 1907 y 1909. Véase Robley D. Evans: *Diario de un marinero*, D. Appleton y Cía., Nueva York, 1901, cit. por Donald H. Dyal: Ob. cit., p. 124.

Las facilidades y el orden reinante en los diques de la estación, aunque adecuados en tiempo de paz, eran insuficientes y deficientes en circunstancias de guerra, tanto como para desanimar a los oficiales al mando, ansiosos de no perder el tiempo sin necesidad. El comandante Converse,¹⁶ del *Montgomery*, muy amable y generosamente, me permitió abastecer el *Marblehead* a la mañana siguiente, en lugar de su buque. No obstante, la bomba del único remolcador del escuadrón estaba en tales condiciones que necesitaba 20 horas para bombear suficiente agua potable a nuestras calderas desde una barcaza. Por consiguiente, en vez de unas pocas horas, trascurrieron 48 antes de que pudiéramos navegar y, entonces, me obligaron a partir sin las otras tres naves. El *Nashville*, en reparaciones, ya no estaba bajo mis órdenes y, en cuanto al *Eagle* y el *Vixen*¹⁷ nos siguieron y alcanzaron muy pronto, en el camino para reunirnos con Schley.

El día que llegamos a Cayo Hueso había recibido un reporte que indicaba que Cervera había llegado a Santiago y cuando salimos, había noticias verídicas de que estaba allá con sus buques.

Encontré a Schley en las afueras de Cienfuegos, con los buques *Brooklyn*, *Massachusetts*, *Iowa*, *Texas* y varios auxiliares. Al reportarme a bordo de la nave insignia, me comunicó que estaba seguro de que Cervera estaba en Cienfuegos. Le respondí que podía averiguar si el almirante hispano estaba allí o no. Al preguntarle si había visto tres luces en la noche o tres caballos en línea en la playa por el día, me respondió que habían notado tres luces y recuerdo que dijo también haber visto tres caballos; pero como ya he demostrado que nadie en el *Brooklyn* podría haber interpretado estas señales, le manifesté: “Esas señales eran de los cubanos, que intentaban comunicarse con usted. Pronto sabré si Cervera está en el puerto o no. Cuando zarpé de Cayo Hueso el pasado sábado, se informó, y creo que oficialmente, que está en Santiago”.

¹⁵ La escuadra española había arribado al puerto de Santiago de Cuba el 19 de mayo de 1898.

¹⁶ George A. Converse (1844-1909), ingeniero naval y marino de guerra estadounidense. En su honor dos buques de la Armada de los Estados Unidos han recibido su nombre.

¹⁷ El USS *Vixen* (PY-4) era un yate adquirido por la Armada estadounidense durante la guerra de 1898. Asignado a la estación del Atlántico Norte en 1898, partió

En el *Marblehead* yo había traído armas, municiones, ropa, comida, otros suministros y también dinamita, donada por los simpatizantes cubanos de Cayo Hueso para los insurgentes, con el propósito de que volaran los puentes del ferrocarril Cienfuegos-La Habana. Me llevé al *Eagle*, ya que su oficial había estado en el campamento de los cubanos y me señalaría su ubicación exacta. A nuestra llegada encontré una guardia de honor desplegada en el Morro,¹⁸ 13 millas al oeste del puerto. Al momento, antes de bajar los suministros, supe que el escuadrón español no estaba en Cienfuegos.

Mis dos naves regresaron al buque insignia y le informé a Schley la noticia obtenida de los cubanos. Después, todas las naves zarparon para Santiago. Cuando Schley y sus fuerzas llegaron al Morro,¹⁹ a la entrada de Santiago, nos encontramos con tres de nuestros más rápidos buques exploradores y ninguno de sus oficiales pudo decirnos si los buques de Cervera estaban en el puerto o no. Esa misma noche, el comodoro Schley explicó que sus fuerzas regresarían a Cayo Hueso. Más tarde, sus buques se dirigieron al oeste, para consternación de todos, de lo cual no tengo ninguna duda.

El “movimiento de retroceso” de Schley en Santiago fue bastante incomprensible para muchos de nosotros. Philip, en el *Texas*, después de haber hecho la señal, que expresaba la intención de Schley de regresar a Cayo Hueso, se dirigió al lado del *Marblehead* para conocer las razones. Mi respuesta fue que yo no sabía. La opinión que me formé en el momento del abandono de Santiago por el almirante era que este anticipaba muchas dificultades para abastecer de carbón a sus buques en el mar.

con rumbo a aguas cubanas el 7 de mayo, y arribó nueve días después para realizar tareas de bloqueo, transporte de correo y prisioneros, establecimiento de contactos con los insurgentes cubanos y desembarco de patrullas de reconocimiento. Entre sus pasajeros se encontraba el coronel Theodore Roosevelt, de los Rough Riders. Entre el 13 y el 17 de junio 1898, la embarcación tomó parte en el bombardeo de Santiago de Cuba, y el 3 de julio de 1898 en la batalla naval de esa plaza. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

¹⁸ Se refiere a la fortaleza de Nuestra Señora de los Ángeles de Jagua, concluida en 1745, exponente de la arquitectura militar del siglo XVIII en Cuba. Al fundarse era la única construcción de su tipo con que contaba el centro de la Isla para vigilar el mar Caribe de los ataques de corsarios y piratas.

Al abandonar Cienfuegos, mi pequeña división se había unido a una fuerza mayor del comodoro Schley y, aunque el *Eagle* ya no estaba bajo mi mando, era motivo de pesar para mí que cuando Schley llegó por primera vez a las cercanías de Santiago, lo hubieran enviado de regreso a Cayo Hueso, alegando que ese buque auxiliar no llevaba suficiente carbón y era poco marinero. Sus oficiales y marines, mientras estuvieron conmigo, habían demostrado ser excelentes e independientes en todos los sentidos. Tenía gran confianza en su comandante, el teniente Southerland, y me sentía seguro de que él, en el *Eagle*, podría haberse quedado fuera de Santiago tal como lo hizo el *Marblehead*, porque ninguno de los buques había encontrado dificultad para abastecerse de carbón en el mar mientras bloqueaban Cienfuegos, y no tenía ninguna razón para sospechar que no sería posible en otros lugares del lado sur de Cuba. Fue agradable, después del fin de las hostilidades, recibir una carta de felicitación de uno de los tripulantes del *Eagle*. En ella se expresa:

305 Third Avenue,
Asbury Park, New Jersey, USA.
Capitán McCalla.

Señor:

Permítame felicitarlo por el ascenso propuesto a Ud. por el gobierno al que tan fiel y honorablemente ha servido, el cual está por reconocer el daño hecho a Ud. mientras dirigía el *Enterprise*.

¹⁹ Castillo de San Pedro de la Roca o Castillo del Morro, como también se le conoce, es una fortaleza militar situada en la entrada del puerto de Santiago de Cuba, declarada por la Unesco en 1998 como patrimonio de la humanidad. Esta fortificación militar renacentista fue construida en el año 1638 con el objetivo de proteger la ciudad de Santiago contra un ataque naval. La idea surgió de parte del que entonces era gobernador de la provincia Pedro de la Roca y Borja. El famoso ingeniero militar italiano Bautista Antonelli (Gatteo, Italia, 1547-Madrid, 1616) fue quien dirigió los trabajos de construcción y diseño, de forma que se pudieran aprovechar las posibilidades defensivas y ofensivas del terreno sobre el que se levantaba. Bajo el mando del gobernador Joan de Texeda, construyó las fortalezas de los Tres Reyes del Morro y San Salvador de la Punta en La Habana. Su trabajo fue decisivo en la terminación del primer acueducto de La Habana, la Zanja Real.

Al igual que toda la tripulación —oficiales y marines—, me sentí muy unido al *Marblehead* durante la guerra mientras servía a bordo del *Eagle* como voluntario (marinero). Y es imposible expresar el placer que siento ahora, que [palabras ilegibles] es para recompensar a uno que se colocó en la estimación de sus hombres y por su habilidad no es segundo de nadie.

Señor, me uno a su enorme ejército de amigos en el país y en cualquier parte, y con ellos le envío mis felicitaciones y los mejores deseos.

Respetuosamente suyo,

D. P. UPHAM, antiguo marino del buque *Eagle*.

El avance del escuadrón de Schley hacia el oeste se vio obstaculizado por un accidente con un buque carbonero que nos acompañaba —un auxiliar grande que tuvo que remolcar al *Merrimack*—. No íbamos muy lejos cuando, en la tarde del día siguiente, se nos preguntó por señal, al *Texas* y al *Marblehead*, si era posible que carboneáramos. El capitán del *Texas* respondió que lo intentaría y yo contesté: “¡Sí, si el carbonero se detiene!” Había una luz de luna brillante y el mar estaba en calma. Ninguno de los dos barcos experimentó dificultad para cargar carbón durante toda la noche. Por la mañana, el *Vixen* llenó sus calderas. Antes del mediodía, Schley había decidido volver sobre sus pasos y, al atardecer, sus fuerzas habían establecido el bloqueo a Santiago. El buque insignia y los tres acorazados, en una sola columna, navegaban lentamente de un lado a otro, a cuatro millas frente a la entrada de la bahía; el *Vixen* y el *Marblehead* a dos millas por dentro de los acorazados; el *Vixen* al este, el *Marblehead* al oeste de la entrada del puerto. El movimiento de retroceso hacia el oeste, alejándose de Santiago, fue un grave error de juicio; pero como no tuvo efecto sobre el posterior bloqueo a Cervera, y como ni el Departamento de la Armada o el comandante en jefe lo notificaron oficialmente en ese momento, fue muy lamentable para la Armada que en un despacho oficial de agosto de 1898 —casi tres meses después— se aludiera al “movimiento de retroceso”, como motivo para no recomendar a Schley para un ascenso especial por la batalla de Santiago; aunque sus subalternos, al mando de buques en la misma batalla, fueron promovidos.

Mientras nos abastecíamos de carbón en el mar, la noche antes del regreso al bloqueo, me mantuve alerta por la necesidad de cumplir con exactitud las instrucciones del comandante en jefe. Cuando me senté en el puente para observar el abastecimiento, así como para vigilar personalmente y no perder ningún detalle en caso de que se necesitara hacer uso de nuestros cañones —siempre estaban cargados y listos—, quedé fuertemente impresionado por el descuido proverbial de los hombres acostumbrados al peligro.

En la guerra todos los movimientos, de una flota o de un simple buque, deben ser disimulados. Se cree que en el océano no quedan huellas; pero como el que vive al borde de la civilización sigue a su enemigo por las ramas rotas, fragmentos de ropa o residuos de una fogata, de la misma forma es fácil para el enemigo seguir nuestras flotas y cruceros —o advertir sus movimientos— por la cantidad de desperdicios de alimentos lanzados a chorro por la borda: cajas rotas, latas vacías, artículos confiscados, basura, madera y una variedad de objetos flotantes en la estela de nuestros buques. Esto estuvo muy claro en mi observación durante la guerra contra España y aunque el comandante en jefe ordenó perforar las latas antes de lanzarlas al mar, y ese mismo cuidado debía tomarse para prevenir cualquier lanzamiento de objetos por la popa, la orden no se ejecutó al pie de la letra en todos los buques y dos incidentes me obligaron a adoptar ciertas precauciones con vistas al futuro y a castigar severamente a quienes desobedecían implícitamente las instrucciones.

Esa noche, mientras nos abastecíamos de carbón, un gran número de latas de aceite se vaciaron en el *Texas*, que se aprovisionaba también del mismo buque carbonero, y fueron lanzadas por la borda sin perforarlas. Se actuó sin medir las consecuencias y, quizás una o dos horas más tarde, al salir la luna detrás de una nube, las vi brillar en lo que parecían ser olas ondeando en un banco de arena muy cercano. Cuando indiqué dar marcha atrás a toda máquina, el capitán del *Texas*, que oyó mi orden y supo la causa, me llamó para decirme: “Son latas de aceite vacías del *Texas*”. El efecto de la luz de la luna sobre el gran número de latas de cinco galones que flotaban fue espantoso.

Otra desventaja de ese hábito la apreciaría después, cuando los españoles se rindieron en Guantánamo. Durante los días de nuestra

ocupación escuché que los soldados peninsulares situados en las avanzadas, cerca de la costa norte de la bahía de Guantánamo, en las noches salían a forrajear y a recoger los desechos de alimentos lanzados desde nuestros buques anclados en la bahía, los cuales llegaban a la playa por la acción del viento y la marea. El remedio fue simple para borrar y desaparecer rápidamente toda huella de movimiento o posición de nuestros buques: no se arrojaría nada sin previa inspección de un oficial. Todas las botellas debían romperse y agujerarse las latas una vez usadas, las cajas de madera, papeles pesados, ropa desechada y residuos de comida debían quemarse en el horno. Fue autorizada una exprimidera para separar el agua de los alimentos blandos y los residuos depositarlos en palanganas o latas, antes de lanzarlos al fuego.

Durante la segunda noche del bloqueo, el *Marblehead* tuvo una experiencia desagradable en el control de los disparos con diferentes armas de fuego en tres de los acorazados. La necesidad de disciplina con las descargas de fuego en nuestro Ejército y Armada era muy evidente, no solo para prevenir que se malgastaran de municiones y la pérdida de la moral, sino para evitar la posibilidad de poner en peligro a nuestra propia gente. La primera vez que noté la necesidad del control del fuego ocurrió en las afueras de Santiago. El *Brooklyn*, el *Massachusetts*, el *Texas* y el *Iowa* estaban patrullando la entrada de un lado a otro, con el *Marblehead* al oeste del puerto, aproximadamente a dos millas por dentro de los buques armados, cuando el *Vixen*, ubicado al este, disparó una luz verde —señal de la cercanía de un torpedero enemigo.

La señal se vio desde todos los buques y el *Marblehead*, que se dirigía al oeste, de inmediato retrocedió hacia el *Vixen*. Los buques más pesados encendieron sus reflectores y, al rastrear el mar, vieron al *Marblehead*. Aunque este no se parecía a una torpedera o a un destructor, con rapidez nos alumbraron y tres de los cuatro buques dispararon con sus baterías secundarias y seis u ocho proyectiles de seis libras cayeron cerca de nosotros, con gran estrépito.

Comprendí, como me sugirió el cubano Laborde en ese momento, que la locomotora del tren que venía del cañón de Aguadores y corría a lo largo de la playa de Daiquirí había sido confundida con una lancha torpedera. El fuego amigo cesó tan pronto como

los oficiales les informaron a sus capitanes el error. Afortunadamente, a causa del tiroteo no ocurrió ningún daño y, en definitiva, resultó provechoso, pues sirvió para mostrar de forma práctica a los apuntadores de los cañones, en especial a los del *Marblehead*, la necesidad de serenidad y autocontrol, sin la cual no puede haber disciplina de fuego.

En las tropas no entrenadas es habitual la ausencia total de control del fuego. El general Greene,²⁰ en un artículo publicado en el *Century Magazine*, plantea que los regimientos de voluntarios de nuestro Ejército, bajo sus órdenes en Manila, gastaban muchas municiones por las noches.

En realidad, me tomó desprevenido la necesidad de disciplina de fuego en los marines, en las trincheras de la colina McCalla, sobre la bahía de Guantánamo, en la noche del 11 de junio. Durante toda la noche se mantuvo un incesante fuego de fusiles, mezclados con armas automáticas y cañones de tres pulgadas. Aparentemente, algunos vieron, una y otra vez, a un enemigo imaginario y el reporte del tiroteo continuaba con el rugido de la fusilería: daba la impresión de que el campamento estaba siendo atacado por una fuerza superior.

Yo estaba muy preocupado, temiendo que el suministro de municiones en la campaña se acabara antes de lo previsto. Se estima que 650 hombres gastaron entre treinta y cuarenta mil proyectiles durante esa noche del 11. En mi opinión la urgente necesidad de disciplina de fuego nunca había impresionado como en ese momento, tanto a los suboficiales y hombres de la Armada como a los del cuerpo de marines y a todos los oficiales. El éxito

²⁰ Francis Vinton Greene (Providencia, Rhode Island, el 27 de junio de 1850-Nueva York, 13 de mayo de 1921). En 1870 se graduó en la Academia Militar de West Point. Sirvió primero en la artillería y luego fue transferido a los cuerpos de Ingenieros en 1872. Fue agregado del Departamento de Guerra en la legación de Estados Unidos en San Petersburgo, Rusia. En 1874 fue promovido a primer teniente y a capitán en 1883. Ingeniero civil en la ciudad de Washington D. C. y profesor de artillería en West Point antes de renunciar al Ejército en 1886. Al estallar la guerra de 1898 se alistó en el 7.º regimiento de Voluntarios de Infantería de Nueva York; fue ascendido a coronel el 2 de mayo de 1898. Inmediatamente fue promovido a brigadier general de Voluntarios el 27 de mayo de 1898. Comandó la 2.ª brigada de la 2.ª división del 8.º cuerpo del

en el combate depende en gran medida del control de fuego de los cañones y los fusiles, y se debe hacer el máximo esfuerzo para asegurarlo. Por ello, he considerado esencial ilustrar este aspecto al relatar mi experiencia en el *Marblehead*.

Luego de que el *Marblehead* escapara del fuego amigo de tres buques de su propia flota —el capitán Evans, del *Iowa*, el cuarto buque, afirmó que no había tenido participación en el ataque— la vida continuó sin incidentes. El comodoro Schley había llamado a todos sus capitanes a bordo del *Brooklyn*, para explicarles lo que debían hacer en caso de que un buque español intentara salir.

El *New Orleans*²¹ llegó con despachos del almirante Sampson y reportó que el comandante en jefe estaba al tanto. También trajo una sugerencia al comodoro Schley con respecto a bloquear la entrada del puerto de Santiago, porque él me dijo: “Ellos quieren que yo hunda un buque carbonero en la entrada”. No vacilé en advertirle contra esto, debido a mi conocimiento de los intentos inútiles que se habían realizado en guerras anteriores y de mi experiencia personal en dos cruces por el río Misisipi, que me habían mostrado lo imposible que resulta para una nave varada bloquear un canal. Por otra parte, si el intento hubiera cerrado el puerto a los españoles, también nos hubiera impedido entrar y no era eso lo que deseábamos; en todo caso, le haría saber al enemigo que nosotros no intentaríamos bloquear la entrada, ofreciéndole cierta tranquilidad temporal a Cervera y a su gobierno.

A bordo del *Massachusetts*, con el apoyo del *Iowa* y el *New Orleans*, Schley atacó el 31 de mayo el buque español *Colón*, que estaba atado por delante y por detrás, a plena vista, a la entrada del puerto de Santiago. El *Marblehead* y el *Brooklyn*, a un lado y otro del carbonero *Merrimac*, se abastecían de carbón y pudimos observar el desarrollo de toda la acción a la perfección. Como el *Colón*

Ejército que desembarcó en Filipinas. Participó en la batalla de Manila y tomó parte activa en su rendición. En agosto fue ascendido a mayor general de Voluntarios. Al establecerse el gobierno de ocupación en La Habana fue propuesto por el presidente de Estados Unidos como gobernador civil de la capital, cargo que declinó para volver a la vida civil después de la firma de los acuerdos de paz. Es autor de libros y artículos vinculados a la política y la historia militar de Estados Unidos.

y el *New Orleans* empleaban pólvora sin humo —los otros buques la tenían negra y parda— el contraste resultó muy evidente, ya que se pudo ver siempre al *Colón* a través de la delgada niebla parda que despedían sus cañones y los del *New Orleans*, mientras un gran volumen de humo blanco y negro oscurecía los otros buques y la costa durante varios segundos. Había una gran diferencia de opiniones en cuanto a la distancia en que nuestros buques pasaban frente al *Colón*, pero no era posible determinar con precisión el rango, que, aunque fue estimado, variaba considerablemente.

Yo vi dos proyectiles impactar en el agua en un extremo de la columna de Schley, los cuales pasaron por encima de sus buques cuando estos navegaban hacia el este. En mi opinión, no debe criticarse a Schley, porque en su ida al este pasó al *Colón* a una distancia considerable de la costa. Bajo sus instrucciones y deseo de descubrir las baterías españolas, yo siempre sentí que él era libre, como oficial responsable, de elegir su propio plan. Pero después de intercambiar fuego con el *Colón*, al moverse hacia el este, cometió un grave error al no navegar a una distancia prudente de la nave hispana, regresar al oeste y continuar la lucha, especialmente cuando su embarcación no había sufrido ningún daño.

Antes de este combate, yo había pensado mucho en la posibilidad de destruir el *Colón* y tenía mi propio plan, consistente en emplear la totalidad de nuestras fuerzas para asegurar el éxito, con la mínima pérdida de hombres. Estaba convencido de que los cruceros *Marblehead* y *New Orleans* podrían silenciar las baterías de la Socapa y el Morro, mientras los cuatro buques con artillería pesada atacaban el *Colón*. Este plan hubiera permitido, con toda probabilidad, destruir el barco español.

Aunque algunos reportes sobre los cruceros españoles a la

²¹ USS *New Orleans* era un crucero protegido, líder de su clase, que fue dado de alta en 1898, y causó baja en 1922. Prestó servicios durante la guerra hispano-cubano-estadounidense y en la Primera Guerra Mundial. Estas embarcaciones eran un tipo de buque de guerra propio de finales del siglo XIX, más vulnerables que los cruceros acorazados y poseían una cubierta blindada que se curvaba a los lados protegiendo ligeramente los costados de la nave. Mientras que los acorazados evolucionaron hacia los cruceros de batalla, los protegidos se consideran precursores de los cruceros ligeros y pesados. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

vista dentro del puerto señalaban que había dos buques, y otros mencionaban tres, a la mañana siguiente del regreso de Schley al bloqueo de Santiago, nadie dudaba de que toda la fuerza de Cervera estaba allí. De todas formas, el comodoro trató de confirmar la información y, para ello, pensó enviar a un oficial dentro de las líneas españolas. Sin embargo, este intento fracasó porque los cubanos en su puesto de avanzada —seis millas al oeste de Santiago— estaban renuentes a asumir la responsabilidad de guiar a uno de nuestros oficiales, por temor a ser capturados o morir. Posteriormente condujeron con éxito a un valiente oficial, el teniente Blue, a una posición dentro de las líneas enemigas, desde la que se dominaba el puerto de Santiago, y podía contar los cruceros y las lanchas torpederas españoles.

El teniente Harlow, oficial ejecutivo del *Vixen*, se ofreció como voluntario para emprender este peligroso servicio y comenzó la misión, desembarcando en el puesto de avanzada cubano. Esta información me llegó a través del práctico cubano Laborde, del *Marblehead*, quien había sido transferido al *Vixen* como intérprete. Como no recuerdo haber leído en ninguna parte este incidente, me parece apropiado mencionarlo, como acto de justicia para Schley y Harlow.

Desde la mañana misma en que se estableció el bloqueo, el *Colón* era visible para todos, atado por el frente y por detrás a la entrada de la bahía, donde permaneció durante cuatro días, hasta que desapareció en el puerto, cuando el buque insignia *New York*, bajo la bandera del almirante Sampson, llegó con el *Oregon*.²²

Aunque no estaba seguro de que Schley, con las fuerzas de que disponía, fuera capaz de ocuparse satisfactoriamente de Cervera, en caso de que este intentara salir de Santiago, al menos en el *Marblehead*, todos nos complacimos grandemente al ver llegar el *New York* y el *Oregon*, al mando del almirante Sampson. El arribo y unión de estos dos buques a las fuerzas, y la presencia del comandante en jefe, representaron un alivio para todos. Los planes para enfrentar a los españoles si su escuadra salía del puerto fueron ajustados, así como las medidas necesarias para recrudescer del bloqueo.

La pronta llegada del *Oregon* al punto vital y en el momento psicológico adecuado, listo para la acción, después de un viaje extremadamente rápido y exitoso desde San Francisco, a través del estrecho de Magallanes hasta Santiago, me hizo recordar que su

capitán, el almirante Charles E. Clark,²³ no ha recibido aún todo el mérito que se merece, por las notables cualidades que mostró durante el viaje alrededor de América del Sur y, después, en la batalla de Santiago de Cuba el 3 de julio.

Resulta curioso que, en la Armada, y quizás sea así en otras profesiones, siempre hay cierta renuencia a admitir que un hombre sea capaz de cumplir cualquier misión cuando otros no podrían haberlo hecho bien, si se les hubiera dado la oportunidad. En otras palabras, se dice que tuvo “suerte”; un hombre exitoso se congratula de su suerte y no de sus logros y hazañas, ni de su cuidadosa preparación para el trabajo cumplido, pero sí de su buena fortuna para estar en el lugar adecuado, en el momento oportuno, para aprovechar la oportunidad, olvidando que muchos fracasarían en idéntico empeño.

No sucedió así con el gran Farragut,²⁴ quien había estado toda su vida preparándose para las batallas en el Misisipi y en la bahía de Mobile. Tampoco con Clark, que asumió la responsabilidad de traer el *Oregon* desde el Pacífico hasta la Florida, sin ningún incidente o día de retraso, con su buque listo para el combate o para cualquier tarea necesaria. Ha habido varios intentos de restarle

²² El USS *Oregon* era uno de los más modernos acorazados estadounidenses en 1898, con características similares al Massachusetts y el *Indiana*. Al estallar la guerra de 1898, fue transferido de las costas del Pacífico a aguas fuera de la Florida. Las 14 700 millas del recorrido, bajo el mando del capitán Charles H. Clark, se hicieron a máxima velocidad; no obstante, demoró 77 días. El tránsito por América del Sur a través del estrecho de Magallanes para unirse a la flota del Atlántico fue seguido atentamente por el público estadounidense mediante la prensa. Tomó parte en la destrucción de la flota española en Santiago de Cuba, donde combatió contra los buques españoles *Infanta María Teresa*, *Vizcaya*, *Almirante Oquendo*, *Plutón* y *Furor*. En 1900 el *Oregon* transportó fuerzas a China durante la rebelión de los bóxeres. Tuvo una activa participación en la Primera Guerra Mundial. En 1919 fue recomendado para deberes ceremoniales. En 1925 fue convertido en monumento flotante en Portland, Oregon, destinado a lugar de reunión y museo militar por grupos de veteranos locales. En 1956 sus restos fueron sepultados en el mar de Japón. Véase Patrick McSherry: “USS Oregon”, <http://www.spanamwar.com/oregoncrew.htm>.

²³ Contralmirante Charles Edgar Clark (1843-1922). Oficial de la Armada de Estados Unidos que participó en la guerra civil estadounidense y en la hispano-

importancia a sus logros en el viaje alrededor de América del Sur y en la batalla del 3 de julio. Hasta se ha dicho que un subordinado suyo debería haber tenido mayores créditos. Un ostentoso reloj de oro se le entregó al ingeniero jefe por los constructores del buque; sin embargo, Clark debió haber tenido ese reloj. El premio debió haber sido para Clark, que era el capitán.

Después de la llegada del *Oregon* a las afueras de Cayo Hueso, el ingeniero jefe recomendó que se enviara el buque al norte del astillero de la Armada para su reparación. Entonces Clark se convirtió en ingeniero jefe y dijo: “No, no iremos al astillero, nos quedaremos aquí y estaremos listos para cualquier misión que el comandante en jefe le asigne al *Oregon*. El propósito de Clark al esperar por el *Oregon* era cooperar en el bloqueo montado a la escuadra de Cervera y tomar parte en la peligrosa misión de destruir cuatro buques españoles en su intento de salir de Santiago el 3 de julio.

Todo oficial, suboficial, clase o soldado raso dentro de los fogoneros, marinos y marines, siguiendo la indicación de su jefe con cuidadosa atención y celo, hicieron lo posible para obtener el éxito; pero la decisión recayó en el capitán, a quien hubiera correspondido la responsabilidad en caso de fracaso. De igual modo, merecía la

cubano-estadounidense de 1898. Natural de Bradford, Vermont, se graduó en la Academia Naval en 1863 y sirvió en el balandro *Ossipee*, en la batalla de la bahía de Mobile, durante la guerra civil. Fue nombrado capitán de navío en 1896, por su mando del acorazado *Oregon*. Por su desempeño en las acciones contra la flota española de Pascual Cervera fue nombrado contralmirante en 1902. Véase “Charles Edgar Clarke”, en https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Edgar_Clark

²⁴ David Glasgow Farragut (1801-1870). Militar estadounidense. Durante la Guerra de Secesión, fue oficial mayor de la Armada. El 3 de febrero de 1862, bajo instrucciones secretas, navegó en el barco de vapor USS *Hartford*, de 25 cañones, acompañado por una flota de 17 naves. Llegó a la desembocadura del río Misisipi, cerca de los fuertes confederados de Saint Philip y Jackson, situados a ambos lados; los bombardeó y les infligió daños considerables, aunque no logró su rendición. Tras dos días de intenso bombardeo, logró tomar la ciudad y el puerto de Nueva Orleans el 29 de abril, evento decisivo en la guerra. Por ello, el 16 de julio, el Congreso le otorgó el rango de contralmirante (*Rear Admiral*), nunca antes utilizado en la Marina de Estados Unidos. Más tarde, en el mismo año, logró pasar las baterías que defendían Vicksburg, Misisipi, pero no tuvo éxito allí. Véase “David Farragut”, en https://en.wikipedia.org/wiki/David_Farragut

mayor recompensa, el gran premio por el éxito.

A la llegada del *Oregon* a Río de Janeiro, ¿quién tuvo que decidir si ese acorazado, solo, al sur del Ecuador, debía continuar su camino para unirse a la flota de Sampson? ¿Sobre quién recaía la responsabilidad de decidir si adoptar o ignorar una orden oficial, que indicaba que las calderas del *Oregon* necesitaban reparación? Solo el capitán podía decidir quedarse en Río. ¿Acaso sobre el segundo al mando, el navegante (oficial que sigue al mando en ausencia, incapacidad o muerte del capitán), el ingeniero jefe o algún subordinado recaía la responsabilidad de esta decisión? No, la gran responsabilidad caía sobre los hombros del capitán.

Parece una decisión fácil a esta distancia en el tiempo de la batalla del 3 de julio en Santiago; pero, en ese momento, en las afueras de Río, resultaba de vital importancia. ¿Vaciló Clark? Cualquiera de nosotros habría temblado en ese momento crítico, ante la probabilidad de encontrarse, un solo buque, con cuatro cruceros españoles armados y tres destructores torpederos. Casi toda Europa creía que la Armada española era superior a la nuestra. Muchos dudaban en Estados Unidos y pensaron así hasta la medianoche del 3 de julio de 1898. Nueva Orleans y otras ciudades costeras estaban, según me dijeron, en pánico total, pues se consideraba que los cuatro cruceros españoles y los tres destructores torpederos eran formidables.

Nunca sabremos cuán cerca estuvieron de encontrarse el *Oregon* y la escuadra española al converger sus caminos al este de la isla de Martinica. Queda claro que no estaban muy lejos, según la descripción que aparece en el diario de uno de los ordenanzas del capitán de navío Clark, que ha sido publicado para circulación privada. En ese diario se refleja que uno de los varios heridos españoles tomados prisioneros, quien recibía auxilio después de la batalla en la enfermería del *Oregon*, expresó que un día uno de los buques españoles recogió del mar un barril vacío con la inscripción "*Oregon*. Buque de los Estados Unidos", lo que indicaba que hacía poco el acorazado había cruzado el camino de las naves de Cervera.

En Río de Janeiro, al sur de Cuba, a cargo de la división de cañones de avancarga del *Ossippee*, al mando de Farragut, en la bahía de Mobile, al frente de una gran fuerza naval que patrullaba el mar de Bering en 1896 y en cada una de las posiciones en que

Clark había sido colocado, se comportó de igual modo ante una emergencia. He conocido oficiales al mando que habrían eludido toda responsabilidad y pasado a la lista de los enfermos. He navegado con otros que ahogaban su responsabilidad con estimulantes; también conocí a quienes pidieron a sus subordinados que decidieran por ellos. Clark no representa a ninguno de estos tipos. Él asumió toda la responsabilidad cuando el destino de su barco, oficiales y marines estuvo en juego. Él se merece casi todos los créditos, todo el elogio y, con seguridad, todo el reconocimiento por el mérito de sus hermanos de armas.

En cualquier otro servicio naval, un oficial con tan excelente hoja de servicios ganada en la guerra, hubiera sido asignado a funciones importantes después de la contienda, como justo reconocimiento de su valor. Uno de los comandantes que se distinguió en la batalla del 3 de julio fue más tarde asignado al Colegio de Guerra Naval, como superintendente —probablemente el servicio más importante bajo el Departamento de la Armada, después del de jefe del Buró—; otro oficial, que no se distinguió en la guerra, fue seleccionado para un mando independiente en la estación de entrenamiento para aprendices navales en la bahía de Narragansett. Pero Clark, el más ilustre de todos los oficiales al mando en la guerra española, fue destinado a un puesto subordinado, de segunda clase, en el astillero de la Armada en la isla League.

Aunque en el pasado ha habido muchos intentos para ganar una campaña hundiendo obstáculos en un canal —resulta notable el ejemplo de Puerto Arturo, en la guerra ruso-japonesa de 1904—,²⁵ las fuerzas de la naturaleza generalmente han sido suficientes para evitar el éxito final de la empresa. En mi opinión, si el *Merrimac* hubiera sido hundido en el punto deseado, la obstrucción de la entrada al puerto de Santiago solo podría haber sido temporal. Pretender bloquear el canal con el *Merrimac* para acelerar la toma de Santiago por parte del ejército y destruir los barcos españoles fue también una mala decisión táctica, porque el problema del general William R. Shafter era mucho más difícil con el escuadrón enemigo dentro del puerto, ya fuera asaltando las baterías alrededor de la entrada, o aproximándose a la ciudad por tierra, como las circunstancias finalmente lo obligaron a hacer.

El hecho de que el general Shafter telegraficara a Washington

en la madrugada del 3 de julio, para informar que había considerado retroceder hacia una posición más fuerte, cinco millas mar afuera, y que él no podía hacer nada hasta que la Armada forzara la entrada de la bahía de Santiago; y luego, en la tarde del mismo día, después que los buques de Cervera hubieran abandonado Santiago, enviara un cable al Departamento de Guerra para confirmar que había rodeado al enemigo, muestra la apreciación que se tenía de la fortaleza de las defensas españolas y de la presencia de buques de guerra en el puerto. La expresada intención de nuestro ejército de no avanzar y retirarse generó consternación en Washington. Este fue el propósito de reunirse con la aprobación de los subordinados de Shafter en el frente y, como resultado, existen evidencias que demuestran que al menos cuatro de nuestros generales u oficiales no se habrían unido al movimiento, sino que habrían permanecido con los cubanos bajo el mando de García.²⁶

La sugerencia de hundir un buque carbonero para obstruir el canal que conduce a Santiago vino del comandante Converse, quien a bordo del *Montgomery* —enarbolando la bandera del comodoro Watson— venía de las afueras de La Habana con despachos para el almirante Sampson. Lo había encontrado con una fuerza poderosa en el canal de San Nicolás, desde el cual ambos se acercaban a La Habana, por el norte y por el este, desde donde era posible establecer y defender una posición estratégica. El proyecto de hundir un carbonero fue aceptado de inmediato. Sampson mandó a buscar al constructor naval Hobson, que estaba en la flota, para que le diera su punto de vista acerca de cómo destruir y hundir rápidamente una embarcación en el lugar adecuado. Hobson se sumó con entusiasmo al proyecto, y trabajó con celo y energía para perfeccionarlo.

²⁵ Después de la derrota de la flota rusa en la guerra con los japoneses, cuando intentaban escapar de Puerto Arturo, quedó tan debilitada la escuadra que los rusos decidieron dismantelar las naves de sus armas y bajaron a la tripulación para emplearlos como soldados en tierra. Los buques se convirtieron, sin que se lo hubieran propuesto, en una barrera para entorpecer el avance japonés a tierra, lo que no fue el caso del *Merrimac*. Esos barcos rusos ya no podían navegar y terminaron hundidos por la artillería de las lanchas japonesas.

Hobson era graduado de Annapolis²⁷ y había tenido alguna experiencia como oficial de línea. Como había trabajado cuidadosamente en los detalles del plan, se pensó que era el más capacitado para llevarlo a cabo y se le asignó la dirección del *Merrimac* para la osada misión. Sampson fue víctima de severas críticas por no haber elegido para este cometido a un hombre de más experiencia; sin embargo, no hubiese sido fácil para nadie, aun calificado, haber hundido al *Merrimac* en el punto exacto escogido, incluso a plena luz del día y sin enemigos a la vista. Resultaba cien veces más difícil por la noche, bajo el fuego hostil de los cañones y torpedos de los buques y baterías españolas.

Resulta dudoso que el intento hubiera tenido éxito en manos de un marino y piloto más hábil. Bajo tales circunstancias, el éxito no era probable ni deseado, ya que, si el canal hubiera sido bloqueado, estábamos avisando que no teníamos intención de forzar la entrada, para atraer a la acción a Cervera. Pero como el intento fracasó, y no le impidió salir para encontrar la derrota, nunca nos arrepentiremos de que el *Merrimac* fuera enviado a esa encomienda, que les dio a los hombres de la Armada la oportunidad de exhibir una espléndida gallardía, intrepidez y desprecio a la muerte. Todos los estadounidenses deben estar siempre orgullosos de Hobson y sus compañeros.

A la mañana siguiente de esta audaz hazaña, mientras navegaba con el *Marblehead* de un lado a otro frente a la entrada, pude ver en el interior del puerto, sobre la superficie del agua, los mástiles y parte de la chimenea del *Merrimac*; y juzgando que se había hundido unos quince pies dentro del agua, me convencí de que el buque carbonero descansaba, bien bajo el agua o sobre un banco de arena, donde se suponía que se hundiera. Esta creencia se vio confirmada en la tarde, cuando el oficial que fue por Linares con bandera de tregua, para facilitarles ropas a Hobson y sus hombres, dijo incidentalmente en una conversación: "Hicimos un canal que dificulta la navegación muy difícil". En ese momento pensé

²⁶ Se refiere a Calixto García Íñiguez. Es preciso indicar que los oficiales estadounidenses nunca estuvieron bajo su mando.

²⁷ Se refiere a la Academia Naval ubicada en Annapolis, Maryland, Estados Unidos.

que, si realmente hubiéramos logrado hacerlo difícil, este oficial no habría mencionado el hecho.

Hubo pocas oportunidades durante la guerra, tanto en el Oriente (Filipinas)²⁸ como en el mar Caribe, para la aplicación de tácticas de flota o escuadra contra las baterías o buques del enemigo. Los planes fueron preparados por Sampson para un ataque [ilegible]. Parece decir “contra las defensas o baluartes” de La Habana [y] contra el escuadrón español, que debía aplicar ciertas formaciones bien conocidas.

El *Marblehead* tomó parte en una maniobra táctica de combate, que sirvió para ilustrar el peligro al que las naves son innecesariamente expuestas al maniobrar en una sola columna o “siguiendo al líder”, como a veces la denominan aquellos oficiales navales que defieren el ataque de una flota con este tipo de formación —porque es muy simple—. Dicha maniobra tiene ese mérito ciertamente; pero muchos tácticos bien conocidos han expuesto que también tiene la grave desventaja de exponer la columna —con un frente muy limitado— al peligro de ser golpeada. Y no hay mejor ejemplo de su debilidad que el final que esperaba a Cervera. En mi opinión, la formación de una escuadra o flota en columna de a uno es solo permisible cuando el canal es muy estrecho para permitir la navegación con un frente más amplio o después de cambiar la dirección en un movimiento simultáneo para atacar la retaguardia del enemigo.

El movimiento táctico en la batalla, al cual me he referido, fue utilizado por la segunda escuadra, bajo las órdenes de Schley, en el primer ataque a la batería de la Socapa, el 6 de junio.

Su fuerza estaba compuesta del buque insignia *Brooklyn*, el *Marblehead*, el *Texas* y el *Massachusetts*, en formación de una sola columna, en el orden mencionado, y así se mantuvieron durante

²⁸ Al producirse la explosión del acorazado USS *Maine*, el 15 de febrero de 1898, el comodoro George Dewey (26 de diciembre de 1837-16 de enero de 1917), al frente del escuadrón asiático basado en Yokohama, Japón, recibió la orden de dirigirse a Hong Kong y allí prepararse para atacar Filipinas en caso de que estallara la guerra con España. El Gobierno estadounidense había asegurado a los independentistas filipinos que su único interés residía en derrotar a España, y de paso, ayudarlos a conseguir la libertad. El presidente McKinley había declarado públicamente que la anexión de las Filipinas, “habría sido, de acuerdo a nuestro código moral, una agresión criminal”. Pero tras la derrota

toda la batalla. Las naves siguieron una tras otra desde el sur, hasta aproximadamente cuatrocientas yardas de la costa. Cuando el jefe de la columna cambió de dirección hacia el noroeste, los barcos abrieron fuego con los cañones e impactaron al enemigo. Este rumbo a baja velocidad hizo que el escuadrón pasara más allá de la batería, hasta que finalmente el último barco, el *Massachusetts*, entabló combate solo. Luego, en lugar de ejecutar: “naves a la derecha”, la nave insignia cambió de rumbo hacia la retaguardia (contramarcha) girando a la izquierda. Cuando el buque líder viró a la izquierda y se acercó de popa, las cuatro embarcaciones formaron un círculo completo, por lo cual se enmascaró el fuego de dos de ellas; así se ofreció al enemigo un blanco mucho mejor, mientras se realizaba el giro. Si la señal hubiera sido “buques a la derecha”, y luego “ buques a la izquierda”, ninguno se habría visto obligado a contener el fuego a causa de los demás navíos de la escuadra, y todos se hubieran acercado rápidamente a los cañones enemigos.

Al final resultó que las armas de las baterías a ambos lados de la entrada de la bahía fueron silenciadas fácilmente, sin pérdidas para nosotros, aunque el enemigo tuvo varios muertos y heridos. Se nos prohibió disparar contra el Morro, porque Hobson y sus hombres estaban confinados allí, a pesar de la protesta de nuestro comandante en jefe y del cónsul británico, por ser inhumano su encarcelamiento y contrario a toda guerra civilizada. Esto pudo solamente haber

de España en la guerra de 1898, Estados Unidos se volvió contra los filipinos, quienes les habían proporcionado importante ayuda militar e información logística, y se apoderaron de ese territorio, que convirtieron en colonia. En diciembre de 1898, Estados Unidos adquirió Filipinas y otros territorios de España por la suma de veinte millones de dólares estadounidenses, mediante el Tratado de París. Sin embargo, los filipinos se opusieron a los términos del tratado. El 12 de junio de 1898, Emilio Aguinaldo Famy, a nombre de su pueblo, había declarado la independencia de España en Kawit, Cavite, y al año siguiente se estableció la primera República Filipina que no fue reconocida por los yanquis, lo que provocó el estallido de la guerra filipino-estadounidense. Al perder el conflicto, el archipiélago terminó bajo el control total estadounidense, ya que hasta entonces había sido administrado como un área insular. En 1935, Filipinas obtuvo el estatus de Estado libre asociado. El 4 de julio de 1946, alcanzó su independencia del Gobierno estadounidense. Véase “Guerra filipino-estadounidense”, en https://es.wikipedia.org/wiki/Guerra_filipino-estadounidens

sido hecho con el propósito de impedirnos cañonear al Morro.

El *Marblehead* no fue golpeado, aunque un número grande de proyectiles, a juzgar por el ruido, pasaron por encima de nuestras cabezas. Una descarga de cuatro proyectiles pesados, disparados desde Cayo Smith, cayeron al mar a cien yardas del buque y nos parecieron, bajo tales circunstancias, demasiado cercanos como para permanecer tranquilos.

El método de ataque adoptado por Sampson, ese mismo día, con la primera escuadra, fue más para golpear la batería, que estaba en un farallón, un poco al este del Morro. Los cuatro buques de la escuadra, después de ser guiados por el almirante, tomaron las estaciones con cuyos cañones podría resistir el enemigo con más ventaja; no se hizo ningún intento para dirigirlas como unidad durante la acción. Los oficiales al mando estaban mucho mejor posicionados para cruzar su fuego sobre la batería, que los de la segunda escuadra, cuyas naves, al mantenerse más unidas, ofrecían un mejor blanco.

Me he detenido en el combate del 6 de junio, porque estoy convencido de que de enfrentarnos con un enemigo mejor preparado y con un número mayor de cañones modernos, el resultado de una maniobra como la de la batería de la Socapa, en la primera parte de la acción, nos habría traído graves consecuencias, pues no fue el mejor movimiento táctico de acuerdo con las condiciones imperantes. Se le dio ventaja al enemigo y nuestra escuadrilla estuvo sujeta a un riesgo innecesario de ser derrotada. Afortunadamente, no hubo bajas ni heridos en nuestros buques, aunque los españoles tuvieron varios muertos y heridos. Uno de los caídos fue el segundo al mando del *Reina Mercedes*: un oficial valiente, que había sido muy amable con Hobson después de su captura a primera hora de la mañana, tras el hundimiento del *Merrimac*.

Además de ser un excelente fondeadero y contar con posibilidades de ser fácilmente defendida, la bahía de Guantánamo, como base naval, posee una inmunidad excepcional ante el peligro que representa la temporada de huracanes. Las tormentas giratorias de gran intensidad que nacen en medio del Atlántico, cerca del Ecuador, cambian de rumbo —o son desviadas por las islas— al avanzar al oeste hacia las Indias Occidentales. Algunos pasan al norte de Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba; otras penetran al mar Caribe

a través de la franja de Islas de Barlovento, pasando hacia el sur y luego girando hacia el norte nuevamente, a través del canal de Yucatán. El centro de un huracán nunca ha cruzado sobre la bahía de Guantánamo, ni por el este de Santiago.

El capitán del buque auxiliar *Saint Louis* tuvo permiso para acompañarnos a cortar los dos cables franceses que llegaban a la bahía y que la conectaban con Cabo Haitiano,²⁹ al este, y con Santiago al oeste. Los dos pesados cables penetraban en la bahía y terminaban en una casa de hierro en punta Pescadores,³⁰ donde eran ajustados a dos alambres mucho más pequeños (sin revestimiento), que se dirigían desde la bahía al poblado de Caimanera y, desde allí, elevados en postes, hasta la ciudad de Guantánamo.

En una ocasión anterior, el *St. Louis*, junto al remolcador *Wompatuck*,³¹ había realizado un recorrido por la bahía, cerca de la cañonera española *Sandoval*,³² en un intento sin [apoyo] de cortarlos.

El *Saint Louis* era tan vulnerable que un proyectil de una libra podía fácilmente ponerlo fuera de combate, y esta vez, sus esfuerzos estaban dedicados a dragar los cables, en las afueras de la entrada de la bahía. A plena luz del día, cuando el *Marblehead*, seguido por el *Yankee*,³³ pasó punta Pescadores, observé a varios soldados de una avanzada en un fortín, en un punto que ha sido nombrado oficialmente como “la colina McCalla”. Para limpiar el fortín y la villa, ordené disparar hacia la costa varios proyectiles de seis libras y uno de 5 pulgadas. Dos proyectiles de nuestros cañones golpearon la estación del cable, cayeron a un pie uno del otro, interrumpiendo completamente la comunicación de la línea francesa entre Santiago y Europa. El proyectil del cañón de 5 pulgadas, afortunadamente, incendió una casa en el poblado que contenía municiones para rifles y para dos pequeños cañones de campo.

²⁹ Cabo Haitiano, antes llamado Cabo Francés, es una comuna y ciudad de la costa norte de Haití, la segunda del país en población.

³⁰ Se refiere a la Estación del Cable Francés establecida en este punto: costa sur de Cuba, en la región sur de la bahía de Guantánamo, 15 km al sur del pueblo de Caimanera, en los 19°55′10″ latitud norte y los 75°09′44″ longitud oeste, municipio de Caimanera, Guantánamo. Largo de la franja costera: 0,6 km. Altura: 5 m. Perímetro costero: 0,8 km. Es una restinga de arena de poca altura y en su extremo sur se encuentra una baliza que está enfilada

Al pasar por la bahía, en un acto de valentía de sus marinos, la cañonera *Sandoval* bajó el canal desde Caimanera y nos bombardeó con proyectiles de 6 libras, mientras que los cañones del fuerte de cayo Toro también disparaban, aunque sin causarnos ningún daño. Tan pronto como el comandante descubrió el calibre de los cañones que se le oponían, se retiró precipitadamente sin ser golpeado, aunque posteriormente felicitó a los artilleros del *Marblehead* por su puntería.

El *St. Louis*, alrededor de las 7.30 de esa mañana, encontró y

hacia la de punta de Corinaso, la cual sirve de referencia a la navegación. Se encuentra en territorio ocupado ilegalmente por la base naval de Estados Unidos. Véase Grupo Técnico Asesor de Nombres Geográficos de los Órganos Locales del Poder Popular: Ob. cit.

³¹ El USS *Wompatuck* era un remolcador de 323 t de desplazamiento, armado de un cañón de 3 lb y dos de 6 lb. Tuvo una larga vida en la Armada estadounidense, que terminó en Filipinas, cuando fueron capturadas estas islas por los japoneses en 1942. Véase Naval History Department, Navy Department: Ob. cit.

³² La cañonera *Sandoval* fue botada al agua en septiembre de 1895 en Clydebank, Escocia. Contaba con una arboladura de dos mástiles o palos. Desplazaba 106 t, desarrollaba una velocidad de 12 nudos y su potencia era de 137 caballos de fuerza. Tenía en su búnker capacidad para 17 t de carbón. Dimensiones: 33,55 m de largo, 4,73 m de ancho y 1,63 de alto. El armamento consistía en un cañón Hotchkiss de tiro rápido de 57 mm y otro de 37 mm. La tripulación la componían 33 hombres. Era una cañonera revestida de acero construida para el servicio en Cuba. Al iniciarse la guerra de 1898, bajo el mando del teniente Escandella participó en el minado de la bahía de Santiago de Cuba junto a la cañonera *Alvarado*. En mayo fue transferido a Guantánamo, y el día 19 enfrentó sin éxito los esfuerzos del *Saint Louis* y el *Wompatuck* para cortar el cable submarino de comunicaciones entre Santiago y Guantánamo, que se logró al siguiente día. Bajo el fuego del *Marblehead* y el *Yankee*, se retiró el 7 de julio hacia las profundidades de la bahía de Joa. Antes de que la guarnición de Guantánamo se rindiera, la tripulación española hundió la cañonera. Pocos días después fue reflotada y remolcada por el USS *Potomac* y atada al *Vulcan* el 2 de septiembre de 1898. Fue comisionada por la Armada estadounidense ese mismo día. La cañonera fue vendida en 1919 y se empleó como yate privado hasta 1924. Véase N. V. Mitiuckov and A. A. Anca: "The saga of the sisterships Alvarado and Sandoval spanish gunboats", en <http://www.spanamwar.com/alvaradosandoval.html>.

³³ El USS *Yankee* fue construido por la compañía Newport News Shipbuilding and Drydock en 1892. Fue comisionado como un transatlántico de la Compañía de Pacífico Sur con el nombre de *El Norte*. Ante la proximidad de la guerra, el

cortó el cable que se dirigía a Santiago y, como a las once en punto, el bote del *Marblehead*, a cargo del teniente Anderson, localizó y luego cortó el pequeño cable del este, dentro de la bahía, que conectaba Caimanera con Cabo Haitiano y así, quedaron aisladas por completo las fuerzas españolas en la ciudad de Guantánamo, 16 millas tierra adentro. No existía telégrafo por tierra entre este

Gobierno decidió comprarlo el 6 de abril de 1898. Una semana después, el día 14, fue renombrado y comisionado en la Armada como crucero auxiliar *Yankee*, bajo el mando del comandante William H. Brownson. Su tripulación la componían mayoritariamente hombres de la Milicia Naval de Nueva York. Largo 406 pies y 1½ pulgadas, ancho 48 pies y 4½ pulgadas y un calado de 22 pies. Desplazaba 6888 t y su velocidad alcanzaba los 14,5 nudos. Contaba con dos motores de triple expansión vertical de dos hélices, que generaban 3800 caballos de fuerza. Su tripulación la integraban 15 oficiales y 267 marinos. Se acondicionó con una batería de diez cañones de 5 pulgadas, seis de 6 lb y dos ametralladoras Colt. Al estallar las hostilidades se encontraba recorriendo las costas de Estados Unidos, entre la isla Block y el cabo Henlopen. Después de carbonear el 27 de mayo, recibió órdenes para unirse al bloqueo contra Cuba y a la búsqueda de la escuadra española del almirante Cervera. Llegó a las afueras de Santiago el 3 de junio, después de una breve parada en la Mole de San Nicolás, en Haití. El 6 de junio participó en un intercambio de disparos contra las baterías españolas ubicadas en la costa santiaguera. El 7 de junio, junto al USS *Saint Louis* y el USS *Marblehead*, participó en la operación para cortar los cables submarinos de comunicación en la bahía de Guantánamo. En esa misión enfrentaron y obligaron a retirarse a los cañoneros españoles *Alvarado* y *Sandoval* y silenciaron las baterías del fuerte de Cayo Toro. El 13 de junio, en las afueras de Cienfuegos, enfrentó a los cañoneros españoles *Diego Velázquez* y *Lince*, poniéndolos en fuga y luego disparó contra la batería de Sabanilla antes de reincorporarse al sitio. Continuó en el bloqueo de Cienfuegos hasta finales de junio, cuando se dirigió a carbonear en Cayo Hueso. Luego marchó a Nueva York y a Norfolk para recoger una carga de municiones. Llegó a la bahía de Guantánamo el 21 de julio y permaneció en ella hasta el 11 de agosto de 1898. Después de la capitulación, el crucero se dirigió a Nueva York. Fue retirado del servicio el 16 de marzo de 1899 y permaneció en la isla League, en Massachusetts. En mayo de 1903 fue reasignado bajo la dirección de comandante George P. Colvocoresses, quien había estado de segundo al mando del USS *Concordia* en la batalla de la bahía de Manila. Entre 1903 y 1904 fue utilizado como buque de entrenamiento. En 1908 encalló y más tarde se hundió en la bahía de Buzzards. En 1912 fue dinamitado por constituir un riesgo para la navegación. Para mayor información sobre el buque véase Patrick McSherry: "Auxiliary Cruiser Yankee", en <http://www.spanamwar.com/Yankeeinaction.htm>

lugar y cualquier otro punto en Cuba.

El capitán Goodrich,³⁴ al frente del *St. Louis*, me informó que las órdenes recibidas se referían simplemente a “mutilar” y no cortar el cable exterior que se dirigía al este, y que debía marcarse la mutilación con una hoja de superficie de modo que el servicio de señales pudiera con más facilidad hacer las reparaciones cuando fuera necesario. Esto era para cumplir con una solicitud del coronel Allen,³⁵ oficial de nuestro ejército que había sido enviado a la parte sur de Cuba en el *Adria*, como ya he mencionado. Este es un vapor con bandera de Noruega, fletado por el ejército y equipado con los aparatos y la cantidad de cables necesarios para reparar o transmitir. Teniendo en cuenta una creencia muy conocida del ejército de que “un indio muerto es el único indio bueno”, le sugerí a Goodrich que los cables submarinos se parecían mucho a los indios y mi consejo era que cortara el que se dirigía al este. Le advertí también en contra de mantenerlo a flote en el punto donde fue mutilado, puesto que podría el enemigo, al igual que nosotros, rápidamente encontrarlo y repararlo.

Por la tarde del día de nuestra llegada, después de unirme al *Saint Louis* para dragar el cable del este, sin éxito, regresé al bloqueo en las afueras de Santiago para reportar los resultados de nuestro reconocimiento; dejé el *Yankee* para proteger el *St. Louis*. Goodrich finalmente lo encontró y después de extraer algunas pulgadas de sus conductores de cobre, que forman el núcleo, lo puso a flote. A mí se me informó; aunque, como no se vio ninguna

³⁴ Capitán Caspar F. Goodrich. Fue presidente del Colegio de Guerra Naval entre 1892-1893. Dirigió la flotilla naval encargada del corte de los cables submarinos de comunicaciones al sur de Cuba en 1898. Comandó el crucero auxiliar *Saint Louis* y tomó como buque insignia el crucero *Newark*. Entre 1899 y 1900 capitaneó el acorazado *Iowa* en el Pacífico y luego regresó al Colegio de Guerra Naval como profesor.

³⁵ Charles Herbert Allen (15 de abril de 1848-20 de abril de 1934). Político y hombre de negocios. Se desempeñó como secretario auxiliar de la Armada durante la presidencia de William McKinley, cuando Theodore Roosevelt renunció al puesto para participar en la guerra. Fue el primer gobernador civil de Estados Unidos en Puerto Rico después de la guerra de 1898. Véase “Charles Herbert Allen”, en https://military.wikia.org/wiki/Charles_Herbert_Allen.

boya al otro día, quizás siguió mis sugerencias.

A mi regreso del reconocimiento me llevé a dos oficiales cubanos, que habían sido traídos a mi buque temprano ese día en uno de los botes del *St. Louis*, desde el punto oriental de la bahía de Guantánamo. Habían sido enviados a Sampson por el general García³⁶ para reportar que las fuerzas cubanas —su avanzada ocupaba posiciones en la costa, desde la boca del río Yateras hasta un punto situado 15 millas al oeste de Santiago— estaban a disposición del comandante en jefe.³⁷ Regresaron conmigo en el *Marblehead* el 8 de junio, cuando se me ordenó tomar el mando de la base naval, establecida en esa fecha en la bahía de Guantánamo.

Lo siguiente prueba que el consejo que había ofrecido a Goodrich había sido bueno. La aparición del *Marblehead* acompañado de un buque carbonero, al acercarnos a Guantánamo el 8 de junio, fue la señal para la huida en estampida de un grupo de operadores telegráficos, oficiales y cónsules extranjeros, desde la compañía de la Estación del Cable en Punta Pescadores, desde donde se habían estado comunicando con Cabo Haitiano por el cable mutilado del este. Es decir, desde la oficina en Haití habían llamado pidiendo “las noticias”: la respuesta había sido “espera un minuto”, porque los operadores estaban ocupados; pero antes de darle una respuesta, se reportó el *Marblehead* a la vista y todo el personal en busca de las “noticias” desertó de la Estación del Cable y se precipitaron hacia Caimanera.

Lo que aprendimos de esta experiencia es que la mutilación de un cable submarino no evita la comunicación en tiempo de

³⁶ Se refiere al mayor general Calixto García Íñiguez (4 de agosto de 1839-11 de diciembre de 1898).

³⁷ Después de recibir la información que confirmaba que por la costa sur de Oriente se produciría el desembarco estadounidense, Calixto García, desde Bijarú, le ordenó a Pedro A. Pérez, que enviara hacia ese punto la mayor cantidad posible de hombres desarmados para armarlos, indicándole que por ningún concepto permitiera que las guarniciones españolas de Guantánamo se reunieran con la de Sagua de Tánamo, y mucho menos con la de Santiago de Cuba. Para cumplir las órdenes de García, a principios de junio, Periquito ordenó el cerco a la trocha Pareja, que tenía como centro la

guerra, que es muy importante. Las señales se deben transmitir a través de los alambres de acero que constituyen la “coraza” del cable; de otro modo, ellos deben de haber conectado los extremos mutilados, a través del agua salada, que es un buen conductor y que probablemente encontró su camino a través de los orificios en el aislante, después que se sacó el núcleo.

Desde el 7 de junio al 15 de julio, la ciudad de Guantánamo no tuvo comunicación con el mundo exterior. La difícil tarea de mantener a los españoles “incomunicados” por ese periodo de tiempo se ejecutó por el trabajo constante y la energía de una fuerza relativamente pequeña de cubanos bajo el mando del general Pedro Agustín Pérez, con la asistencia de las fuerzas navales y marines bajo mis órdenes.

villa de Guantánamo. El coronel Juan de León Serrano, con unidades de la brigada Guantánamo, ocupó posiciones al oeste de la villa, dominando las vías de acceso a Guantánamo desde Santiago de Cuba. En el este del valle, el regimiento Hatuey, del coronel Silverio Guerra Téllez, cerró el cerco sobre la línea del levante de la trocha. El poder de fuego de estas unidades fue fortalecido con armamento estadounidense. El general García fue categórico con la orden que dio a Pedro A. Pérez de cercar la brigada española de Guantánamo e impedir a toda costa el avance a Santiago de Cuba, cuando expresó en el mensaje a Periquito: “[...] que si no tenían éxito en esa misión, no esperaba verlos nunca más, porque él sabría que todos estarían muertos”. Véase Calixto García: “Carta al general de división Pedro A. Pérez, 7 de junio de 1898”, en Aníbal Escalante: Ob. cit., p. 499; McCalla: Ob. cit., en esta edición, p. 156.

Capítulo XXII
**El *Marblehead* en la guerra con España,
1898**

El ejército cubano [Ejército Libertador], cuya cooperación buscó encarecidamente nuestro general al mando antes y después de declarar la guerra, fue víctima de muchos abusos y severas críticas. Creo que estas fueron injustas, por haber sido hechas por observadores superfluos o personas que tenían motivos para desacreditar los continuados esfuerzos patrióticos de los cubanos en su lucha de muchos años, para ganar su libertad.

Después de la declaración de guerra, el general Calixto García —un oficial completo y reconocido patriota cubano—, al frente de los insurgentes de Oriente, había seleccionado a uno de sus ayudantes, el coronel Gonzalo García Vieta,¹ como su jefe de estado mayor y al bravo general cubano Pedro

¹ Gonzalo García Vieta (La Habana 1862-abril de 1912). Ingresó al Ejército Libertador como expedicionario del vapor *Three Friends*, que desembarcó en la costa sur de Oriente en 1896. Se incorporó al servicio de sanidad del mayor general Calixto García con los grados de teniente

Agustín Pérez, para dirigir las fuerzas en Guantánamo. El propósito de García era que Pérez se esforzara para impedir en ese punto que los españoles reforzaran Santiago. A tales efectos, le envió un mensaje, diciéndole que, si no tenían éxito en esa misión, no esperaba verlos nunca más, porque él sabría que todos estarían muertos.

Aunque el punto oeste de entrada a la bahía de Guantánamo estaba a plena vista de las fuerzas españolas estacionados en punta Pescadores, en el lado este, los insurgentes habían mantenido una avanzada en punta Leeward (Sotavento)² por tres años. Todas las avanzadas de los cubanos en el océano se mantuvieron para proporcionar pescado y sal; esta se obtenía al evaporarse el agua del mar y se destinaba al uso del ejército cubano y sus compatriotas.

Fue desde la punta Leeward, a 20 millas del campamento cubano, que me comuniqué con el general Pérez y arreglé la cooperación; desembarqué alimentos, suministros médicos, armas, municiones y recibí refuerzos de los cubanos. Fue por esta ruta que, ese día o dos después de haber ocupado la base naval de modo permanente, el coronel Vieta vino a reportarme y estuvo de acuerdo en que los cubanos debían reforzar el batallón de marines. Hubo que entregarles armas y municiones, pues solo disponía de ellas una parte de las fuerzas

Desde ese día, la cooperación entre nosotros fue perfecta y exitosa y, aunque no puedo denigrar de ninguna forma de los méritos

coronel. En 1897 salió rumbo a Estados Unidos a cumplir misiones de servicio; retornó a Cuba en febrero de 1898 y se reincorporó al Departamento Oriental. Jefe del estado mayor de Periquito Pérez, facilitó la cooperación entre las fuerzas estadounidenses y los cubanos para combatir contra España.

² Punta Sotavento está situada en la costa sur de la isla de Cuba, en la entrada de la bahía de Guantánamo, a 9,5 km al suroeste del pueblo de Caimanera, en los 19°54'16" latitud norte y los 75°11'37" longitud oeste, municipio de Caimanera, Guantánamo. Largo de la franja costera: 0,9 km; profundidad máxima: 5 m; perímetro costero: 3 km. Es una punta alargada y sus costas presentan arrecifes que afloran a la superficie. Se encuentra en territorio ocupado ilegalmente por la base naval de Estados Unidos en Guantánamo. Véase Grupo Técnico Asesor de Nombres Geográficos de los Órganos Locales del Poder Popular: Ob. cit., p. 174.

del general Pérez y su valentía, ni de la actividad de sus oficiales y soldados, fue de la habilidad y los esfuerzos de Vieta, más que de otro individuo o circunstancia, que nuestro país quedó en deuda. Se mantuvo cabalgando día y noche por más de un mes, con frecuencia cabalgaba 20 millas para consultarme, constantemente chequeaba el frente de la avanzada cubana y me mantenía informado de todo lo que ocurría en las líneas españolas, información que recibía de los reportes diarios de sus agentes cubanos en la ciudad de Guantánamo. Considero que, como cuestión de honor, debo decir —más allá de mi narración— en qué manera los servicios de este caballero se necesitaron por el Gobierno Provisional, durante la primera ocupación de Cuba por nuestro ejército.

El 5 de junio, cuando el comandante en jefe me dijo por primera vez que yo debía reconocer la bahía de Guantánamo, le pedí que enviara por el batallón de marines que ya estaba en sus transportes y esperaba órdenes en Cayo Hueso. El día 9, el *Oregon* vino a la base naval de Guantánamo a abastecerse de carbón, trayendo un despacho de la Armada. El general Sampson me orientó seleccionar un lugar que sirviera de avanzada para el transporte que trasladaba el batallón de marines que por cable había recibido el orden de dirigirse a Cuba. Después de examinar, bajo la protección de un cuerpo de marines del *Oregon* y *Marblehead*, el lado oriental de la bahía, fue seleccionada una ubicación escogida y aceptada por mí, como el “mayor regalo a un superior”; no pensé que podría encontrarse una mejor para ese propósito; aunque después, dos veces, me vi obligado a rechazar las peticiones del comandante del batallón que deseaba mover sus fuerzas a otra posición.

Una vez establecido el campamento y atrincherada la parte superior de la colina, el jefe de ingenieros del general Pareja informó que no había otra posición en la bahía fuera de la tomada para campamento de los marines, desde donde nuestros buques pudieran ser hostigados; aunque el general español, en un discurso pronunciado en la plaza pública de la ciudad de Guantánamo, había dicho a sus soldados y a los ciudadanos que estaban a punto de presenciar un espectáculo extraordinario: el de “la infantería española, capturando a un acorazado yanqui”. Fue un cumplido tanto para la infantería como para el crucero de tercera clase *Marblehead*.

El 10 de junio, los marines llegaron desde Cayo Hueso, desembarcaron, quemaron el caserío de punta Pescadores cumpliendo con mis órdenes y establecieron campamento allá; el teniente coronel Huntington³ me hizo el honor de designarlo con mi nombre. Al día siguiente atrincheraron una posición alrededor del fortín en una colina, oficialmente nombrada “McCalla”. El primer día, dos marines de una avanzada distante del campamento resultaron muertos, y esa noche, los hombres, en un piquete, se defendieron con éxito de un ataque. En ambos casos, la fuerza enemiga estuvo compuesta de guerrilleros. Esa misma noche, toda nuestra tropa, incluidos el *Marblehead* y el *Dolphin*, combatió al adversario y durante el encuentro el cirujano Gibbs y otros resultaron muertos.

³ Coronel Robert Watkinson Huntington (2 de diciembre de 1840, Hartford, Connecticut-17 de noviembre de 1917, Charlottesville, Virginia). En 1861 se alistó en la compañía B, del 1.º regimiento de Voluntarios del capitán Joseph Roswell Hawley, de Connecticut. Participó activamente como oficial en la guerra civil estadounidense, fue promovido a capitán en 1864 y a comandante en 1889. En 1897 fue nombrado teniente coronel al mando del cuartel de la Armada de Brooklyn, Nueva York. El 22 de abril de 1898 fue asignado como jefe del 1.º batallón de marines subordinado al escuadrón del Atlántico Norte del almirante Sampson. Tuvo una controvertida participación en los combates por el dominio de la bahía de Guantánamo con el fin de establecer una base de operaciones para la flota de Estados Unidos. Muestra de ello la encontramos el 23 de julio, cuando debía producirse en la bahía de Guantánamo la separación de las fuerzas cubanas de las estadounidenses, para incorporarse las primeras al cuartel general de la 1.ª división. En ese momento, McCalla ordenó la formación de ambas unidades con el propósito de dirigir unas palabras de agradecimiento a los cubanos. El breve discurso fue traducido a intervalos por el teniente coronel García Vieta. Cuando se refirió a sus tropas, McCalla expresó: “[...] Los cubanos habían venido a salvarlos del pánico en que se encontraban ellos desde su llegada por los continuos ataques de los españoles que no los dejaban respirar. No sé cómo agradecer bastante, en nombre del Gobierno de Norteamérica y en el propio, a los cubanos que, como una bendición del cielo, llegaron en momentos precisos para evitarnos un desastre”. El teniente coronel Huntington protestó de algunos conceptos implícitos en esas palabras, a lo cual McCalla replicó: “Ud. podrá decir lo que quiera, pero la verdad histórica es lo que acabo de manifestar”. Al concluir la guerra con España, Huntington fue promovido a coronel y sirvió en los astilleros de Brooklyn, hasta su jubilación en enero de 1900. Véanse Enrique Collazo: *Los americanos en Cuba*, ob. cit.; José Sánchez Guerra y Wilfredo Campos Cremé: *La batalla de Guantánamo: 1898*.

El día 12 me llevé el *Marblehead* a punta Leeward (Sotavento) para recoger a 70 oficiales y soldados cubanos, quienes salieron de la división del general Pérez para unirse a mis fuerzas; dos de ellos eran residentes en el caserío de punta Pescadores, conocían muy bien los alrededores (no había caminos) y serían prácticos para las aguas adyacentes.

Cuando los cubanos llegaron al *Marblehead* en nuestros botes yo los saludé con el grito de “¡Viva Cuba Libre!”, que ellos respondieron con entusiasmo; en cuanto estuvieron todos a bordo se les dio una buena cena y después, en lugar de los harapos que llevaban puestos, uniformes de trabajo blancos y zapatos, así como rifles y municiones. Con este cambio de ropas y los buenos sombreros de paja que trajeron, mejoró su apariencia de tal forma, que cuando el general Pérez me visitó dos semanas después y sus hombres formaron para rendirle guardia de honor, el jefe mambí me preguntó quiénes eran.

Como al general cubano se le brindó el saludo usual para un oficial de su rango, con la bandera cubana desplegada en el mástil del *Marblehead*, los “abogados marinos” se pusieron de acuerdo para criticarme duramente, porque, en su opinión, yo había reconocido a una nueva nación, al honrar el emblema bajo el cual los cubanos habían luchado tanto tiempo, y afirmaron que mi acción era una violación de la ley internacional.

Antes de regresar a la bahía, me dirigí al pozo de El Cuzco, el único suministro de agua fresca donde el enemigo podía abastecerse en muchas millas a la redonda, lo bombardeé y también una casa cerca de la costa, lo que provocó la huida de las fuerzas allí establecidas. Después los cubanos desembarcaron en punta Pescadores e hicieron ellos mismos cómodas cabañas de las palmas y árboles que había a lo largo de la costa. Antes de la puesta del sol, los vi desplegarse en “parejas” por el frente de las posiciones ocupadas por los marines, quemando las malezas y arbustos al avanzar, y sentí gran alivio al reconocer de una vez que los cubanos, con sus conocimientos de los métodos del enemigo, ganados después de una larga experiencia, eran capaces de rivalizar con las tácticas de los guerrilleros españoles, a las que nosotros no estábamos acostumbrados. El ejemplo de seguridad mostrado por el contingente cubano fue, como yo creía, de mucho beneficio para

nuestra fuerza en la costa y, como resultado, después de la noche del día 12, el control del fuego en el campamento fue perfecto.

Pocos días más tarde, envié al USLHT *Suwannee*⁴ a punta Leeward (Sotavento) para recoger a los oficiales y soldados cubanos que el general Pérez enviaba en respuesta a mi solicitud.

El 14, para aliviar la presión del enemigo sobre el campamento de los marines, autoricé un movimiento ofensivo en dirección al

⁴ USLHT (United States Lighthouse Tender) *Suwannee*. Uno de los buques faro estadounidenses, cuyo servicio fue creado el 7 de agosto de 1789, bajo la jurisdicción del Departamento del Tesoro. El comandante del escuadrón volante, comodoro Winfield Scott Schley, sirvió como inspector del faro entre 1879-1883 y 1892-1895. Estos buques, junto a los guardacostas, fueron empleados en operaciones de reparación, reflote y traslado de embarcaciones, así como en la distribución de combustible, suministros y materiales. Participaron como auxiliares en la prevención del contrabando y la protección de la propiedad gubernamental. Estaban armados con dos o cuatro potentes faros de luz, cañones de tiro rápido de 3 y 6 pulgadas y podían combatir a los cañoneros españoles pequeños y a los buques mercantes desarmados. El *Suwannee* fue comisionado en noviembre de 1897. Poseía un largo total equivalente a 164 pies, ancho de 30 pies y un calado de 8 pies y una pulgada, lo que le permitía desplazar 668 t. Su tripulación la integraban seis oficiales y 24 marinos. Su nombre original fue *Mayflower* e inició los servicios en 1897, cuando fue renombrado *Suwannee*, para evitar confusión con el yate convertido USS *Mayflower* (después yate presidencial). Tuvo una activa participación en las acciones militares de la guerra de 1898. El 11 de junio, el teniente Víctor Blue, del *Suwannee*, realizó un reconocimiento visual de la bahía de Santiago de Cuba y de las naves que albergaba. Guiado por un miembro del Ejército Libertador, atravesó las líneas enemigas y, al día siguiente, observó la escuadra española. Su informe confirmó que el almirante Cervera había entrado en la bahía junto con las naves de su escuadra, por tanto, era posible cerrar el cerco. El 14 de junio el USS *Texas*, USS *Marblehead* y USLHT *Suwannee* proporcionaron fuego de apoyo a los marines estadounidenses y a los cubanos que combatían en El Cuzco para asegurar la operatividad de la bahía de Guantánamo. El 1.º de julio prestó apoyo, junto con el USS *New York* y el USS *Gloucester*, a las tropas estadounidenses que avanzaban por Aguadores. El 3 de julio no participó en la batalla de Santiago de Cuba, porque estaba abasteciéndose de carbón en la bahía de Guantánamo. Participó en la rendición de Manzanillo el 12 de agosto de 1898. En diciembre de ese año recobró su nombre original *Mayflower*. Patrulló fuera de la costa atlántica durante la Primera Guerra Mundial y en 1924 se transfirió al 5.º distrito del faro. Fue desactivado en 1945. Véase Bruce D. McLean: "The United States Lighthouse Service during the Spanish American War", en <http://www.laesser.org/light/tenders/uslht.htm>

pozo de El Cuzco, el cual fue muy exitoso, ya que después del combate de ese día, los españoles abandonaron la región, aunque una posición en Dos Caminos (cruce de dos caminos) se fortificó bajo la impresión e interpretación de muchos de que en el futuro avanzaríamos por esa ruta con el fin de atacar la ciudad de Guantánamo.

Dos compañías de marines, junto a 50 cubanos, 230 en total, con el capitán Spicer y el teniente coronel Enrique Thomas Thomas⁵ constituyeron nuestra fuerza: una parte avanzó por los riscos hacia el pozo de El Cuzco, apoyados por el *Dolphin*; la otra se apartó hacia la izquierda y fueron guiados por uno de los dos prácticos, Policarpio, a través de un valle que llevaba al pozo. Las dos fuerzas se reunieron en la ladera de una montaña inmediata y atacaron a 300 o 400 soldados españoles y guerrilleros, expulsándolos del campo con una pérdida de 40 a 60 muertos y heridos; se capturó a un oficial y 13 soldados. Perdimos a dos combatientes cubanos, y heridos, cuatro de los nuestros y dos cubanos. Las últimas palabras de uno de los cubanos que recibió un disparo en el corazón —fue sepultado en el campo— fueron “¡Viva Cuba Libre!”

⁵ Enrique Thomas y Thomas (16 de julio de 1860, El Cobre-15 de marzo de 1948, Guantánamo). Coronel del Ejército Libertador. A los 18 años de edad comenzó a conspirar contra el régimen español y se relacionó con el Comité Revolucionario de Santiago de Cuba. Se trasladó a Guantánamo, trabajó como mayoral en el ingenio *Santa María* y continuó sus actividades revolucionarias junto a Pedro Agustín Pérez. Mientras se desarrollaban las acciones derivadas del alzamiento del 24 de febrero de 1895, Thomas permaneció en la ciudad de Guantánamo cumpliendo órdenes de Periquito. El 5 de julio de ese año se trasladó a Santiago de Cuba y se unió al Ejército Libertador, con el cual participó en importantes acciones militares. En febrero de 1898, el general Pedro A. Pérez lo promovió a teniente coronel y lo designó jefe del regimiento Guantánamo. Cumpliendo órdenes del gobierno cubano, Pérez envió a Thomas para que cooperara con las tropas estadounidenses que desembarcaron por Playa del Este y tuvo a su cargo la conducción del contingente de cubanos que, junto a los estadounidenses, derrotaron a los españoles en El Cuzco, el 14 de junio de 1898. Terminada la guerra, presidió el Consejo de Veteranos de la provincia de Oriente. En 1918 se trasladó con su familia para Guantánamo, donde ocupó el cargo de jefe de la Cruz Roja y administrador del ingenio Santa María. Véase Enrique Collazo: *Los americanos en Cuba*, ob. cit.; José Sánchez Guerra y Wilfredo Campos Cremé: *La batalla...*, ob. cit., y Centro de Estudios Militares de las FAR (CEMI): *Diccionario enciclopédico de historia militar de Cuba*, primera parte, 1510-1898, t. 1, p. 278.

El otro murió a bordo del *Dolphin*. El capitán Spicer y 22 marines se debilitaron por los efectos del sol, sin duda, debido al error de dejar sus sombreros de campaña a bordo. El *Dolphin* disparó a las posiciones españolas, les suministró municiones y agua a nuestras fuerzas en la costa y, después del combate, regresó con los heridos y aquellos que fueron abatidos por el sol.

Los españoles se retiraron apresuradamente a Cayo Toro, con 18 heridos; llegaron allí a la medianoche y luego cruzaron hacia Caimanera, donde informaron que habían sido atacados por 10 000 estadounidenses. Como consecuencia de esta derrota y del reporte exagerado, Caimanera fue evacuada apresuradamente, como escuché después; y luego recordé que, a la mañana siguiente de este combate tan exitoso, el oficial de guardia del *Marblehead*, llamó mi atención sobre el hecho de que a plena luz del día —claramente visible con binoculares— abandonaba la estación un tren lleno de soldados, incluso encaramados en el techo de los vagones. Según los informes, uno de los prisioneros españoles dijo: “No fue justo que nuestros hombres fueran expulsados tan rápido”.

En muchas operaciones conjuntas, cada parte considera que ha realizado lo más importante en el éxito del día; en esta ocasión, los marines afirmaron que ellos lo habrían hecho mejor sin el *Dolphin*, mientras que a bordo del *Dolphin* se planteaba que hubiera sido difícil para los marines si este no hubiera tomado parte en la batalla. El general Elliot⁶ había tenido éxito al mando de las fuer-

⁶ George Frank Elliott (30 de noviembre de 1846-4 de noviembre de 1931) Mayor general de la Armada estadounidense. Natural de Eutaw, Alabama, se graduó en la Academia Militar en 1870, año en que fue nombrado por el presidente de los Estados Unidos segundo teniente de los cuerpos de marines. En 1877 participó en la represión de la huelga de empleados de la vía férrea en Washington, D. C. Fue promovido a primer teniente en 1878, y a capitán en 1892. En 1894, se alistó en el USS *Baltimore* cuando esa nave fue enviada a China para proteger intereses norteamericanos durante la guerra entre Japón y China. Él y sus hombres realizaron una marcha forzada a Seúl, a través de los campos de arroz sumergidos, a una distancia de 50 km, en once horas. En junio de 1895 fue enviado al cuartel de la Armada de Brooklyn, Nueva York y, entre el de 22 abril y el 22 de septiembre de 1898, estuvo de servicio con el 1.º batallón de marines de la flota del Atlántico Norte, que fue enviada a ocupar la bahía de Guantánamo. El 14 de julio estaba a cargo de las compañías C y D del 1.º batallón de marines (reforzado), compuesto de 150 marines y 50 cubanos, que participaron en la destrucción del pozo de El Cuzco, único suministro de

zas de tierra cuando el capitán Spicer se incapacitó y el almirante Lejon asumió la comandancia del *Dolphin*; ambos oficiales se desempeñaron honrosamente.

Al no tener bandera en su guarnición, el teniente Buford, que estaba al mando del *Abarenda*, hizo un asta para ellos y de los suministros *Marblehead* yo aporté una enseña nacional, mientras el teniente Jenkins y unos marineros del *Abarenda* plantaron el mástil e izaron la bandera de Estados Unidos encima del primero de nuestros campamentos en Cuba, que los marines del *Marblehead*, con voluntarios de los buques carboneros *Abarenda* y *Esterlina*, habían ayudado a defender durante los primeros días de la ocupación.

El *Marblehead* tuvo también la felicidad de desembarcar los primeros suministros de la Cruz Roja para los cubanos hambrientos de esa parte de la isla. Estas provisiones fueron transportadas hacia punta Leeward por nuestras avanzadas y distribuidas por Miss. Clara Barton,⁷ presidenta de la Sociedad de la Cruz Roja, y

agua con que contaban los españoles en el entorno de la bahía de Guantánamo. La mitad de los cubanos y el primer pelotón de compañía C cruzaron una elevación a la izquierda con el propósito de sorprender los españoles; sin embargo, fueron descubiertos por una posta peninsular que dio la alarma al campamento principal, cuyo cuartel general estaba ubicado en una barraca en El Cuzco. Una colina alta separaba las dos fuerzas y cada una intentó ganar su cresta como un punto de ventaja. Después de un rudo combate, la posición fue ocupada y el pozo destruido. Los españoles abandonaron la ubicación con grandes bajas. Culminada la guerra, Elliott fue ubicado en Brooklyn y luego en los astilleros de Washington. Fue promovido a comandante en 1899, y en agosto de ese año dirigía el 2.º batallón de marines en Filipinas, donde fue ascendido a coronel en septiembre de ese año. En 1900 retornó a Estados Unidos y estuvo de servicio en Norfolk hasta 1903. En octubre de ese año lo promovieron a brigadier general comandante de los cuerpos marinos y dirigió la brigada provisional de marinos organizada para el servicio en Panamá en 1903. En 1908 lo designaron comandante general de los cuerpos marinos. Pasó a jubilación en 1910. Sus restos descansan en el cementerio nacional de Arlington. Véase José Sánchez Guerra y Wilfredo Campos Cremé: *La batalla...*, ob. cit.

⁷ Clara Barton (Oxford, Massachusetts, 25 de diciembre de 1821-Maryland, 12 de abril de 1912). De 1836 a 1854 impartió clases en escuelas de Massachusetts y Nueva Jersey. En esa fecha, se trasladó a Washington, D. C. para convertirse en empleada en la Oficina de Patentes. Cuando se inició la guerra civil contribuyó en la recolección y distribución de suministros para los soldados heridos y, luego, recopiló documentos de archivo para ayudar en la identificación de

Mr. George Kennan, quien debido a una sugerencia del almirante Sampson había venido a Guantánamo al mando del vapor *State of Texas*, después de haber realizado un vano esfuerzo para abastecer a los cubanos que sufrían en otros lados de la costa. La noticia del desembarco de estas provisiones se extendió lejos y rápido; las personas llegaban desde puntos distantes a 90 millas para obtenerlas, y como habíamos transportado muchas toneladas es difícil calcular el papel que Miss Barton desempeñó en aquel momento. Aún después de cesar las hostilidades, meros esqueletos de mujeres y niños iban hasta la ciudad de Guantánamo, a pie, en busca de estos suministros —la prueba más triste de la terrible escasez a que habían estado expuestas las personas durante los últimos días de la lucha por la libertad—. Algo bastante curioso era que la mayoría querían sal y jabón, y después ropa para mujeres y quinina; mi esposa a quien le había escrito al respecto, fue capaz de obtener grandes cantidades de estos productos de manos de amigos y de comerciantes de New Port, donde se encontraba en aquel momento, enviarlos en un buque y transferirlos al general Pérez para su distribución.

Es interesante el hecho de que nuestra campaña en la parte oriental de Cuba, la cual resultó en la liberación de la Isla en 1898, se inauguró en la misma provincia donde Máximo Gómez, en 1895, inauguró la guerra de liberación; él desembarcó en la costa entre la bahía de Guantánamo y la desembocadura del río Yateras junto con varios de sus seguidores, en la finca de Los Caños,

numerosos militares perdidos. Se encontraba en Europa cuando se inició la guerra de franco-prusiana de 1870 y, de nuevo, se consagró a ayudar a los heridos. En ese momento se asoció a la Cruz Roja Internacional. Cuando retornó a Estados Unidos en 1873 inició una campaña para crear una rama de esa organización en su país natal y entre 1881-1882 fue elegida presidenta de la Cruz Roja estadounidense. Su actuación fue decisiva para que el gobierno firmara la primera Convención de Ginebra (1864) con el fin de mejorar la suerte de los militares heridos en campaña y el tratamiento dado a los prisioneros de guerra. Su trabajo en la guerra hispano-cubano-estadounidense fue empañado a menudo por divisiones en la organización que ella fundó y por la negativa de muchos generales a permitir su acceso a los heridos. Véase Sandra Ferrer Valero: “La dama de la Cruz Roja, Clara Barton (1821-1912)”, en <https://mujeresconciencia.com/2016/09/02/ladama-la-cruz-roja-clara-barton-1821-1912>.

bordeando el interior de la bahía —bahía de Joa —⁸ y comenzó la última y exitosa insurrección contra España.⁹

Fui informado de que el capitán de un crucero inglés alertó a los oficiales hispanos en Santiago, acerca de que Gómez desembarcaría cerca de la bahía de Guantánamo; pero la fricción entre los representantes del Ejército y la Marina españoles era tan grande, que ninguno hizo el intento de interceptar y capturar a Gómez antes de que desembarcara.

En la ciudad y bahía de Guantánamo y sus alrededores había siete mil soldados colonialistas, entre tropas regulares y guerrilleros, con siete piezas de campo y artillería de montaña, bajo el mando del general Pareja. Había aproximadamente ochocientos soldados peninsulares en Baracoa, en la parte norte de la isla (casi de frente a nuestra base), con artillería de montaña. Estas fuerzas y doscientos españoles en la cercanía de la punta de Maisí eran los enemigos a considerar en relación con nuestra base naval y nuestro ejército de operaciones en Santiago.

Había 46 minas de contacto sembradas en el canal desde la bahía hasta Caimanera: 18 se colocaron en dos líneas entre punta Hicacal y el extremo sur de cayo Hospital, 12 se anclaron en una línea a través del canal entre la punta norte de cayo del Medio y la costa al frente de cayo Toro; las últimas 16 se plantaron en dos líneas entre el fortín de cayo Toro y la costa opuesta; otra línea fue dirigida hacia el cayo de la Caoba y la otra pegada a tierra firme, separadas entre 50 y 100 yardas. En mi opinión, estas defensas submarinas se colocaron bien, ya que el único canal que se dirigía al fuerte, el cual quedó abierto, estaba entre cayo Hospital y cayo del Medio. Este acceso tenía menos agua que los otros dos y una desventaja mayor para

⁸ Joa, ensenada de la costa sur de la isla de Cuba, en la bahía de Guantánamo, 6 km al noreste del pueblo de Caimanera, en los 20°01'52" latitud norte y los 75°06'15" longitud oeste, municipio de Guantánamo. Largo máximo: 5,2 km; profundidad: 5 m; ancho máximo: 5,8 km; área: 21,0 km². Es la mayor ensenada de la provincia de Guantánamo, sus costas son bajas, bordeadas de mangle en su mayor parte y un fondo de fango blando que asciende superficialmente. Véase Grupo Técnico Asesor de Nombres Geográficos de los Órganos Locales del Poder Popular: Ob. cit., p. 97.

⁹ El desembarco de Gómez se produjo el 11 de abril de 1895, junto a José Martí y otros cuatro expedicionarios por el punto conocido como La Playita, en la costa de Cajobabo, al sur del actual municipio de Imías.

el enemigo que el de cayo del Medio, que tenía una batería suficientemente alta para protegerlo completamente del fuego de los buques que subieran por ese canal.

Las minas, como mostró la bitácora recuperada del *Sandoval*, habían sido sembradas por los oficiales y la tripulación de esta cañonera. La última había sido colocada el 9 de mayo de 1898.

El campo minado en las afueras de punta Hicacal fue defendido por una fuerza de infantería combinada de 250 soldados hasta después del bombardeo del fuerte cayo Toro, el 15 de junio. En la noche, después de esta acción, una fuerza combinada de marines y cubanos desembarcó en la parte norte de la bahía, pero encontraron el sitio abandonado. El piquete español más cercano estaba situado detrás de una colina, en el camino a Caimanera, aproximadamente a dos millas de la bahía.

En cayo Toro habían sido instalados tres cañones de bronce de 6,4 pulgadas de avancarga, en una batería a menos de 100 yardas al sur de las edificaciones. A estos se les habían aplicado modificaciones consistentes en tres estrías en su interior y se les ajustaron proyectiles de plomo reforzado que pesaban entre 70 y 80 lb.

Su alcance se limitaba a la extremidad del sur de cayo Hospital; pero habían sido bien colocados para dominar los accesos, en una posición excelente para dominar los canales del sur, la porción estrecha de tierra que une cayo Toro con tierra firme y el canal del oeste, entre el cayo de la Caoba y tierra firme.

A la izquierda y en la parte posterior de las fortificaciones de cayo Toro fue ubicado un moderno cañón Krupp de 3,5 pulgadas en una batería a la derecha y también en la parte de atrás, junto a dos viejos cañones de bronce que se cargaban por la boca, para cubrir la parte superior del campo minado y, además, había líneas de trincheras profundas que cubrían el mar y las tierras cercanas.

En el farallón, al sur de la villa de Caimanera, había tres cañones de bronce de 6,4 pulgadas en una batería fortificada con arena, como protección contra las bombas y, además, líneas de trincheras con fortines que cubrían el mar frente a la villa. Estas baterías y minas, con la pequeña cañonera *Sandoval*, que tenía una batería de un cañón de proyectiles de 6 lb y una Maxim¹⁰ automática con proyectiles de 1 lb, constituían las defensas de la bahía de Guantánamo.

Antes de la rendición de Santiago y después de la ocupación de la bahía, el número de fortines en la línea de ferrocarril entre Caimanera y la ciudad de Guantánamo se había incrementado de 14 a 36 y se atrincheraron fuertemente numerosas posiciones para proteger las proximidades a la ciudad, situada a 16 millas de la bahía. Un grupo grande de 200 soldados se apostó en una colina detrás de cayo Toro y 50 en Dos Caminos, junto a una pequeña guarnición de infantería y artillería que se encontraba en el fuerte. La fuerza principal de los españoles, sus hospitales y almacenes, se encontraban en la ciudad de Guantánamo y sus alrededores, con destacamentos en las fincas y villas cercanas.

Al día siguiente del exitoso combate cerca del pozo de El Cuzco, al enterarme de que el teniente español capturado estaba ansioso por saber sobre su mujer y su familia, le sugerí que le escribiera una carta a su general,¹¹ haciéndole saber de su captura y pidiéndole que trajera a su esposa y niños, que yo los aceptaría. Aceptó mi sugerencia y escribió la carta, la que envié a Caimanera, a cargo del teniente Anderson, bajo la bandera de tregua; este oficial fue capaz de pasar el fuerte y desembarcar de la cañonera *Sandoval* en Caimanera, donde le pidió al teniente al mando que le entregara la carta al general Pareja, en su cuartel general y dijo que él —Anderson— esperaba respuesta.

Se necesitó una hora para el regreso del mensajero desde el cuartel general —16 millas tierra adentro— con la respuesta del general. Durante ese tiempo, Anderson no pudo observar nada por sí mismo, mientras esperaba a bordo del *Sandoval*. Me siento libre de confesar que nuestras banderas de tregua no pasaron nuevamente del fuerte en cayo Toro. El general se “la puso caliente”, como

¹⁰ La Maxim fue la primera ametralladora automática portátil. Fue inventada por el estadounidense Hiram Stevens Maxim, en 1884. Su mecanismo utiliza la energía del retroceso para eyectar cada casquillo disparado e insertar un nuevo cartucho, característica que la hacía mucho más eficiente y menos dependiente de acciones manuales que ametralladoras previas como la Gatling y la Gardner, diseñadas sobre principios completamente distintos, pues utilizaban manivelas y sistemas de múltiples cañones. Una versión de gran calibre de la Maxim, que disparaba un proyectil de una libra, fue construida por Maxim-Nordenfelt.

¹¹ Se refiere al general español Félix Pareja Mesa.

nosotros decimos, a su subordinado y envió una respuesta desagradable a nuestro prisionero.

Mientras Anderson aguardaba en el *Sandoval*, ocurrió un incidente del cual no supe hasta varios años después —y me alegro, pues hubiera sido difícil para mí aprobar, oficialmente, el curso que siguió en esta ocasión mi valiente y excelente subordinado—. Tan pronto como los marines desembarcaron en punta Pescadores, el 10 de junio, y por mi conocimiento de que la fiebre amarilla había golpeado allá, a bordo de una fragata española, en el momento de la visita del *Powhattan* en 1879, con el consejo del cirujano de mi buque y del coronel Vieta —que era un médico experimentado— ordené a los marines que quemaran todas las edificaciones del caserío. Lo único que escapó fue la caseta de hierro corrugado donde radicaba el cable francés. Era una orden muy desagradable de cumplir, pero la salud de la guarnición era lo primario y fue necesario destruir toda posibilidad de infección.

Nuestra base naval estaba a la vista de Caimanera y las llamas del incendio eran visibles desde la cañonera *Sandoval*. Es natural que nuestros enemigos no aprobaran el incendio de este caserío ni muchas de las cosas que hice. El comandante del *Sandoval* le expresó su opinión a Anderson acerca de mi acción de ordenar prender fuego, olvidándose posiblemente de que el oficial estadounidense, bajo la protección de la bandera de tregua, estaba como su huésped obligado y, por ambas razones, se merecía la cortesía más pundonorosa, oficial y personal.

Ante la opinión del oficial español, expresada en términos que no eran absolutamente halagadores para mí, Anderson se sintió obligado a replicar el insulto desafiándolo a duelo. El encuentro se arregló para esa misma noche, en punta Hicacal. Anderson y su padrino estarían allá a la hora señalada y un oficial de artillería español presente fue demandado para que actuara como padrino del comandante del *Sandoval*. Esto fue lo acordado, y aunque Anderson con su padrino compareció al lugar acordado esa noche y las subsiguientes, su rival no apareció. Como descubrimos más tarde, había en esos momentos una fuerza de 200 soldados y 50 infantes españoles vigilando el campo de minas en las afueras de la punta; por tanto, el rechazo del oficial español para mantener su compromiso no estuvo motivado por el miedo a una traición

de Anderson. Se rumoraba que el comandante del *Sandoval* había sido rechazado por sus colegas de armas al conocer la verdad de este episodio.

Me da placer ser testigo de la valentía de Anderson. No mostró ningún temor y a partir de entonces me incitó para seleccionarlo con frecuencia para las misiones más difíciles y peligrosas. Aunque no habría dado mi consentimiento para un duelo bajo esas circunstancias, admiro a este hombre dispuesto a arriesgarse para defender una orden oficial de su capitán. Me conmueve hacer este reconocimiento público de mi agradecimiento personal.

Varios días más tarde, el comandante en jefe, al escuchar extraoficialmente que el oficial al mando de los marines estaba preocupado por algunos terraplenes que el enemigo construía en cayo Toro para proteger los campos de minas y el estrecho canal que lleva a Caimanera, lo que constituía una desventaja para la posición de los marines, envió el *Texas* y el *Suwanee* a bombardear los trabajos y la batería en el cayo. Mientras lo acompañaba en el *Marblehead* a una posición (tan lejos como el *Texas* podía avanzar de acuerdo con su calado), a mitad de camino entre punta Hicacal y la batería, me di cuenta de que nos estaban siguiendo dos lanchas de la prensa.

Al capitán Philip le había sido ordenada la destrucción de las fortificaciones en cayo Toro. El fuego de los tres barcos inhabilitó temporalmente dos de los tres grandes cañones del enemigo y dismanteló las construcciones en el cayo, lo que provocó el desalojo de los españoles de sus trincheras. Accidental e inconscientemente pasamos a través de un campo de 18 torpedos sumergidos o minas de contacto, sin daño de ningún tipo, y a nuestro regreso pasamos a través del mismo campo con igual resultado.

Aunque los cañones en los terraplenes que daban acceso a Caimanera no podían alcanzar nuestros buques, los cañones de 5 pulgadas del *Marblehead* se utilizaron con efectividad a una distancia de entre 3500 a 4000 yardas. De los 15 proyectiles lanzados desde el *Marblehead* hacia el único blanco a la vista —una construcción grande de techo de zinc brillante, que era la casa de carga del ferrocarril, según me acuerdo— 11 de 15 dieron en el blanco. Después de terminadas las hostilidades, cuando analicé el edificio de cargas para saber el número de impactos, se me informó que

el resultado neto de nuestro bombardeo fue hundir una barcaza cargada de azúcar, volar un vagón de carga y sacarlo de la vía, y asustar al ingeniero de la locomotora, que se marchó a toda velocidad y no paró hasta llegar a la ciudad de Guantánamo.

En la primera parte del combate, antes de que el fuego enemigo hubiera sido silenciado, parado en el puente del buque, vi un destello y luego humo de uno de los cañones en cayo Toro. Inmediatamente vi la salpicadura de un proyectil al caer en el agua a 100 yardas del *Marblehead*. Por un segundo pensé que atravesaría el barco de uno a otro extremo; pero el proyectil, después de rebotar lentamente media docena de veces a distancias más cortas, se hundió a 10 yardas de la popa de mi buque.

Como los tres buques de guerra y las dos lanchas de la prensa habían pasado punta Hicacal, y navegaban lentamente debido a que el *Texas* estaba en una zona baja, de poco calado, se me reportó que la hélice de estribor del *Marblehead* estaba trabada con una boya. La máquina de estribor fue detenida al momento, hasta que los cañones del fuerte fueron silenciados. Mientras tanto, los suboficiales y marines en la popa, bajo la dirección de Ensign Pratt, quitaron la boya o mina de contacto de la hélice, la izaron en cubierta y le sacaron la pólvora y el fulminante, operación que requirió de mucho cuidado.

Al bajar los buques por el canal, el *Marblehead* seguía al *Texas* y, antes de llegar al campo minado, me llamó la atención ver otra boya flotando en el agua, similar a la que estaba en la popa. Nosotros inferimos entonces, que esta segunda mina había sido impulsada por las hélices del *Texas*; pero desde entonces he creído que su cable estaba fuera y fue afectado por las hélices de uno de nuestros buques o las lanchas de la prensa al atacar al fuerte y que, durante la acción, se había desplazado al norte del campo minado. Como la lancha de vapor del *Marblehead* nos había seguido a través del canal con la chalupa, le ordené al alférez Sullivan que la remolcara hasta la playa a orillas del campamento de los marines. Mientras nos ocupábamos de este trabajo, que se desarrolló con valentía y serenidad, la compañía de 200 soldados y 50 infantes españoles —en ese momento, apostados en punta Hicacal para proteger el campo de minas— abrió fuego sobre nuestros buques y sobre los remolcadores de la prensa, felizmente sin causar daño

alguno; aunque varias hamacas colocadas a los lados de las lanchas de vapor fueron perforadas por las balas. El *Suwanee* abrió fuego enseguida sobre el enemigo y Sullivan remolcó la mina fuera del alcance de los disparos, la llevó hasta la playa y allí la desactivó. Al examinar la mina que había sido extraída de la hélice del *Marblehead*, se descubrió que dos de sus seis palancas habían sido golpeadas de alguna forma y una de sus agujas de percusión llegó aproximadamente hasta $\frac{1}{16}$ pulgadas del bulbo de cristal que, en el eje del cilindro, contiene el ácido. Si el bulbo de cristal hubiera sido roto, la explosión hubiera destruido el *Marblehead*. Desde el día que la bahía de Guantánamo fue ocupada permanentemente, todas las noches una o más lanchas del *Marblehead* y del *Vulcan*,¹² se enviaban hacia los canales del fuerte en Cayo Toro, con un piquete de guardia. Esto se mantuvo hasta después del aviso oficial de rendición que fue enviado al comandante de las fuerzas españolas en Guantánamo y mientras el fuerte fue ocupado por nuestras fuerzas. A los oficiales a cargo del grupo de guardia se les ordenó no pasar el fuerte Cayo Toro; pero en otros aspectos no fueron estorbados con otras instrucciones que no arriesgar la vida de sus hombres a menos que fuera estrictamente necesario. Los oficiales comprendieron que era importante el trabajo de guardia en equipo y cumplieron la misión con satisfacción; aunque algunas veces se realizaba bajo el fuego de fusilería. Ellos examinaron cada parte de la línea de la costa de la bahía. El teniente Anderson, siguiendo instrucciones especiales mías, fue más allá del fuerte hacia el extremo de la ensenada en el lado este, y reconoció el frente este del puerto hasta el canal opuesto al oeste. Por tres noches, entre el 9 y el 13 de junio, el teniente Anderson dragó los canales en los lados este y oeste de Cayo Hospital en busca de torpedos, pero no encontró ninguno. La información me llevó a considerar que solamente se habían colocado minas de observación, y a este oficial se le orientó utilizar un garfio en la búsqueda.

¹² Durante la campaña de Shafter contra Santiago de Cuba, la bahía de Guantánamo sirvió como base de operaciones de la Armada, albergando a menudo una docena de naves para carbonear o recibir reparaciones. El *Vulcan*, primer buque de reparación móvil de la Armada, ejecutó 73 trabajos mayores allí. Véase Robert Debs Heintz Jr.: "How we got Guantanamo", en <http://www.americanheritage.com/articles>.

Después de tres noches de trabajo me sentí satisfecho porque los dos canales, así como la última porción norte de cayo del Medio, estaban libres de torpedos y así lo reporté al comandante en jefe.

Se ha dicho que los cirrópodos¹³ sobre los torpedos impidieron que las dos minas sueltas del día 16 de junio explotaran cuando el *Texas*, el *Marblehead*, el *Suwanee* y las dos lanchas de la prensa pasaron a través del campo de minas. Sin embargo, esto no es verdad, ya que la capa de crustáceos formados alrededor de la aguja percutora o de los pistones de la mina, entre el 1.º de mayo y el 16 de junio, no podían crear una capa suficientemente densa como para impedir la activación de las agujas percutoras, en caso de que alguna de las palancas hubiera recibido un fuerte golpe de algún barco. En mi opinión, el que la mina enredada en la hélice de estribor no explotara se debió a un defecto en su diseño mecánico.

Pocos días después del ataque el fuerte, el campo de minas se exploró cuidadosamente y se encontraron 14 torpedos, que fueron eliminados. En uno de ellos, dos palancas estaban parcialmente accionadas, posiblemente debido al contacto con la hélice de algún buque y todas estaban cubiertas con cirrópodos e hidrozoarios.¹⁴

En el caso del *Marblehead*, el cable de amarre parecía haber sido retenido y cortado por la hélice; el torpedo, que se mostraba en ocasiones en la superficie del agua al girar la hélice, fue remolcado por la popa del buque. El buque iba demasiado lento, y se calcula que la hélice había realizado entre cinco y ocho giros desde que la mina fue vista hasta que la máquina se detuvo. Aunque el aumento de cirrópodos en las minas recuperadas a mediados de junio no era suficiente para evitar que explotaran, aquellas que recogimos de los canales, a uno y otro lado del puerto, a finales de ese mismo mes, estaban tan defectuosas que no creo que detonaran, a menos que las palancas hubieran sido golpeadas de forma rápida y violenta, lo suficientemente fuerte como para romper los cirrópodos y accionar las agujas percutoras antes de que la colisión se transfiriera a toda la mina. Me convencí de este hecho al

¹³ Los percebes (orden Pedunculata) son crustáceos filtradores que viven fijos a superficies duras o en objetos flotantes.

¹⁴ Los hidroides (Hydroida) son un orden de cnidarios hidrozoos que incluye las hidras, hidromedusas y organismos marinos afines, muchos de los cuales crecen en grandes colonias de pólipos.

experimentar por mi propia cuenta —por supuesto, después de haberle quitado la espoleta—, y no parecía probable que ninguna de las minas recogidas en julio hubiera podido explotar al pasar los buques tan despacio a través del campo de minas.

Dos de los 18 artefactos explosivos que se habían sembrado en las afueras de punta Hicacal no fueron recuperadas por mí; y como mi informante (acerca de su número) fue el oficial que las sembró allí, inferimos que las dos que faltaban se habían hundido.

El método empleado para sacar los torpedos fue exitoso: dos lanchas y dos botes balleneros del *Marblehead* y el *Dolphin*, un bote y una lancha, uno al lado del otro —el par unido por una soga con una cadena en el medio— barrían el canal y, cuando se sentía alguna obstrucción, los botes se unían y cruzaban las puntas de la draga. Dichos botes eran entonces arrastrados con cuidado hacia la mina, la cual se subía a la superficie. El cilindro que contenía la pólvora seca se quitaba y se cortaba el cable de amarre. En dos ocasiones la draga subió dos minas juntas.

No conocimos los oficiales del Ejército, ni el pueblo estadounidense, por qué los 7000 soldados españoles y guerrilleros estacionados en los alrededores de la ciudad de Guantánamo durante la guerra nunca marcharon a socorrer Santiago, situado a una distancia de solo 50 millas, aunque 3000 de Manzanillo, a doble distancia de Santiago, sí llegaron a la ciudad en la noche del 3 de julio, aunque ya muy tarde para su propósito. El fallecido general Shafter, pocas semanas antes de su muerte, me había dicho en una conversación en Santa Bárbara: “Nunca entendí por qué las tropas españolas en Guantánamo no atacaron por la retaguardia en Santiago”. Por supuesto, yo me sentía complacido al explicarle lo mucho que la nación¹⁵ estaba endeudada con esa pequeña fuerza de cubanos —alrededor de mil— por haber detenido, con la ayuda de mis hombres, a tan gran contingente de enemigos cerca de Santiago haciéndolos inofensivos en la campaña. Y como el mundo desconoce el magnífico trabajo de este destacamento me da gusto contar esta historia, aunque sea para reconocer la actitud de nuestros aliados cubanos.

Los cubanos habían establecido una línea de avanzada alrededor de la ciudad de Guantánamo, desde los acantilados en el lado

¹⁵ Se refiere a Estados Unidos de América.

oeste de la bahía, hasta la desembocadura del río Yateras en la costa y evitaron durante la guerra toda comunicación por tierra con las tropas españolas. Su vigilancia fue tan excelente que capturaron a 10 correos o espías, quienes realizaban un gran esfuerzo para llegar a Guantánamo y a otros puntos de la Isla. Dos de esos mensajeros dijeron ser desertores del ejército español y los cubanos los aceptaron como tales, pero jugando cartas alrededor de una fogata, en la primera noche tras su captura, pelearon y se traicionaron el uno al otro: uno de ellos tenía un mensaje cifrado escondido en la silla de montar y el otro, en la suela del zapato.

Uno de los 10 correos había sobornado a la guardia de un puesto avanzado y pasó a través de la línea de aliados; pero en un poblado fue reconocido como cubano convertido en guerrillero al servicio de España, que había traicionado antes a una fuerza cubana. Fue arrestado y entregado al general Pérez. Se capturaron cuatro espías que venían de Santiago tratando de llegar a la ciudad de Guantánamo. Uno de ellos había pasado a través de los buques que bloqueaban el puerto de la ciudad de Santiago y había tenido éxito, remando cerca de la orilla a bordo de un bote pequeño, hasta que desembarcó en la costa, antes de alcanzar la base naval, donde fue capturado rápidamente por un puesto avanzado cubano. Portador de un mensaje cifrado para el general Pareja, al ser interrogado, confesó que recibiría 100 dólares al momento de entregar el mensaje al general español y otros 100 a su regreso a Santiago. Este espía decía ser de una nación europea y, por esta razón, esperaba recibir un trato diferente que el dado a otros mensajeros. El coronel Vieta vino a consultarme el reclamo de este espía —ya que el general Pérez tenía el cuidado de no hacer nada que pudiera involucrarlos con una nación extranjera—; pero le aseguré que el emisario de Linares no recibiría un trato diferente al de los demás, por el hecho de que hubiera dicho que había nacido en el extranjero.

Otro mensajero, enviado en un pequeño bote desde La Habana hasta Gibara, a través de la costa norte de Cuba, fue capturado con un mensaje cifrado para el general Pareja, mientras se esforzaba en cruzar la isla con destino a Guantánamo. Confesó que tenía un mensaje verbal en el que se incitaba a Pareja a apresurarse a socorrer Santiago. Hay un registro de estos 15 espías que fueron ejecutados de acuerdo con la sentencia de una corte marcial. Después de su

rendición, el general Pareja envió un oficial al campamento de los cubanos en busca de los nombres de los 10 correos enviados a él, de los cuales recibió información.

Durante el mes de junio, la lancha de vapor del *Marblehead* capturó, mientras entraban a la bahía, dos chalupas —como las utilizadas por los prácticos— con media docena de ocupantes cada una. Los hombres de la primera alegaron que se dirigían a la ciudad de Guantánamo para obtener aceite de oliva para el faro en el extremo este de la Isla;¹⁶ pero como se sabía que no se fabricaba aceite en Guantánamo —el aceite para los faros se producía en Baracoa y desde ese puerto había venido el bote— no se tuvo ninguna consideración a sus planteamientos. Los ocupantes de la segunda embarcación declararon que venían en búsqueda del primero —una historia más creíble—; pero los mantuvimos prisioneros hasta que se declaró la paz. En ambas chalupas se encontró munición de rifle. El tiempo transcurrido, desde que fueron avisados, temprano en la mañana, hasta su captura, fue suficiente para que pudieran destruir los mensajes escritos y deshacerse de las armas. Estos dos intentos, indudablemente, tenían el propósito de indicar al general español que marchara hacia Santiago.

Un esfuerzo final por enviarle instrucciones a Pareja tuvo lugar solo unos días antes de la destrucción de la escuadra de Cervera, y fue realizado por el vapor británico *Adula*, de la línea Atlas, que entró una mañana en la bahía de Guantánamo. Durante el pasado mes

¹⁶ Se refiere al faro de Maisí, cuya construcción comenzó en mayo de 1857, bajo la dirección del comandante ingeniero Mariano Moreno. En la Real Cédula, la reina de España autorizaba la construcción del faro de la punta de Maisí; de acuerdo con el informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, “[...] la Reina ha tenido bien aprobar el proyecto remitido por vuestra excelencia en carta número 50, fecha 15 de diciembre de 1856, para el establecimiento de un faro de segundo orden en punta de Maisí, en la costa oriental de la isla”. El faro se construyó con el objetivo de orientar a los barcos en su travesía por el paso de los vientos. Su construcción culminó en el año 1861 y fue nombrado Concha, en honor al capitán general de la Isla de Cuba José Gutiérrez de la Concha. Se encuentra situado en la punta de la Hembra, a los 20° 14,8 latitud norte y 74° 08,6 longitud oeste. Posee una altura de 121,9 pies (37,16 m), una potencia de 3790 bujías y un alcance geográfico de 17,7 millas náuticas (32,8 km). Su luz es blanca y posee ocultaciones en grupo de tres, alternada con una ocultación simple de 20 segundos.

de mayo, mientras nosotros estábamos bloqueando Cienfuegos, el *Adula*, lejos de la costa, había sido advertido por el *Marblehead*. La nave fue avistada por segunda vez por el *Yankee* cuando se estacionó fuera de ese puerto; su oficial a bordo no había examinado la bitácora ni los documentos de compras, los cuales contenían las entradas escritas de la vez anterior en que el *Marblehead* lo inspeccionó, lo que exponía al buque a ser capturado si intentaba atravesar nuevamente el bloqueo. Además, me había enterado de que el *Adula* había estado hacía poco en Manzanillo y había transportado, entre otros pasajeros, a un oficial español, con una suma elevada de oro perteneciente al gobierno —información que me había llegado del comandante en jefe—, que se suponía estuviera todavía a bordo. La nave se exponía a ser capturada, por lo tanto, envié a un oficial para ordenarle a su capitán que se reportara ante mí y en el camarote del *Marblehead* lo interrogué acerca de sus razones para venir a Guantánamo.

Mientras hacía esto, llegó a mis manos un mensaje del almirante Sampson en el que se me ordenaba apresar al buque. Se realizó una búsqueda cuidadosa y no apareció el tesoro, pero lo más importante fue descubrir que había sido fletado por varios días por un español muy conocido, residente en Manzanillo, que había sido nombrado su sobrecargo y dirigiría sus movimientos. Una cláusula inusual exigía que su capitán le diera al sobrecargo uno de los botes del buque en el caso de que este deseara comunicarse con tierra. Este fue el intento final de llegar a los 7000 soldados de las fuerzas españolas en Guantánamo, tentativas que fueron “contenidas” desde el 8 de junio hasta que se rindieron. Este éxito extraordinario por mantenerlos aislados fue materializado por una fuerza relativamente pequeña de cubanos, con la ayuda de los buques bajo mi mando.

El 2 de julio, el comandante español en Santiago fue instado por un cablegrama del gobernador general Ramón Blanco,¹⁷ desde La Habana, para que sostuviera la posición hasta la llegada de los refuerzos de la brigada de Manzanillo bajo la dirección de Es-

¹⁷ Alude al capitán general de la isla de Cuba Ramón Blanco y Erenas, quien en abril de 1879, había tenido una activa participación en la Guerra Chi-quita. Volvió a España en noviembre de 1881 y fue capitán general de Cataluña. En octubre de 1897, Práxedes Mariano Mateo-Sagasta y Escolar (Torrecilla en Cameros, 21 de julio de 1825-Madrid, 5 de enero de 1903) creyó poder

cario¹⁸ y de la de Guantánamo bajo la dirección de Pareja. El refuerzo de Manzanillo llegó demasiado tarde y la fuerza de Pareja nunca pudo llegar a Santiago.

Una circunstancia que, sin dudas, tuvo un efecto notable sobre la situación, fue la última orden que el general Pareja había recibido, a inicios de junio, antes de cortar los cables, en la que se le indicaba resistir en Guantánamo a toda costa. En los primeros días de junio, el Gobierno español sabía perfectamente que nuestro ejército sería enviado al lado sur de Cuba, para una campaña contra Santiago, y recordando la anterior captura de la ciudad por los ingleses,¹⁹ dos siglos atrás, quienes avanzaron por la ciudad de Guantánamo,

utilizar su experiencia y sus dotes pacificadoras para llevar adelante su tardío plan de autonomía cubana. Sustituyó en la Capitanía de Cuba a Valeriano Weyler y hubo de enfrentar la guerra contra Estados Unidos y la capitulación. Sin dudas, la actuación española era reflejo de su situación desesperada y una forma de ganar tiempo ante las presiones estadounidenses, que amenazaban con una inminente intervención, a lo que se unía la intransigencia de los revolucionarios cubanos de no aceptar el régimen autonómico.

¹⁸ General de brigada Federico Escario. Cuando el ejército estadounidense desembarcó cerca de Santiago de Cuba, el comandante en jefe del 4.º cuerpo español, general Arsenio Linares Pombo, pidió la división de Manzanillo para reforzar la guarnición en Santiago. La columna de Escario salió de Manzanillo el 22 de junio de 1898 y llegó a Santiago en la tarde del 3 de julio, cuando las batallas de El Caney y de las colinas de San Juan ya habían concluido. Participó en el acto de capitulación de Santiago de Cuba, el 16 de julio de 1898. Véanse Antonio Carrasco García: *En guerra con los Estados Unidos. Cuba 1898* y Oscar Abdala Pupo: *La intervención militar norteamericana en la contienda independentista cubana: 1898*.

¹⁹ Se alude al 18 de julio de 1741, cuando el almirante inglés Edward Vernon, con aproximadamente 8000 hombres, entró a la bahía de Guantánamo, se estableció en ella y dispuso la construcción de un poblado, que nombró Cumberland en honor al duque de ese nombre, hermano del rey Jorge II. El ejército que desembarcó, capitaneado por Thomas Wentworth, se proponía atacar Santiago de Cuba por tierra. El 28 de julio, sus avanzadas ocuparon el vecindario de Tiguabos, que encontraron abandonado. Desde su desembarco, el enemigo fue hostigado por guerrilleros y, más tarde, llegaron refuerzos que se unieron al rechazo. La sorpresa fracasó y al percatarse el mando inglés de la imposibilidad de progresar, ordenó el repliegue hacia la costa y construir fortificaciones en las colinas de Matabajo y otros parajes. Sin embargo, no consiguieron resistir y se retiraron del territorio el 6 de diciembre del propio año. Más de mil hombres de la fuerza inglesa encontraron la muerte, víctimas de los combates y de las enfermedades tropicales, especialmente la fiebre

teniendo como base de operaciones la bahía —la cual tenía ahora nuestra Armada— es justo que sospecharan, en España y en Cuba, que nuestro avance hacia Santiago, seguiría la misma ruta, por eso se le daban instrucciones a Pareja. En junio, un coronel de un regimiento de caballería español se ofreció para intentar comunicarse con Santiago; pero Pareja se negó, bajo el fundamento de que si se intentaba materializar semejante esfuerzo, sería con la participación de todas sus fuerzas.

El coronel Vieta me dijo, a finales de junio, que se harían esfuerzos desde la costa norte para comunicarse con Pareja por el río Yateras, y que enviarían correos hacia Santiago, en botes, bajando el río Guantánamo y después por el mar, a través de los buques que estaban bloqueando la bahía. Para prevenir esto, la avanzada situada en el río Yateras fue reforzada y el *Marblehead* ancló en las noches más cerca de la desembocadura del río Guantánamo; sus reflectores se usaron para iluminar la entrada.

Un poco antes, había recibido una carta de un agente cubano en Guantánamo, quien pedía noticias; decía que allá no conocían nada del progreso de la guerra, ni de las acciones fuera de sus límites²⁰ desde que se había establecido la base naval. Como era política del general Pérez cortar toda comunicación con la ciudad —por temor a que se filtraran las noticias— no respondí la misiva y la curiosidad del agente cubano no fue satisfecha hasta después de la rendición española.

No me atrevo a pronosticar qué hubiera pasado si los 7000 soldados del enemigo —la mitad de toda la fuerza de Shafter— hubieran marchado a atacar su retaguardia o a reforzar Santiago. Es bueno decir que el problema militar que confrontaba nuestro ejército hubiera sido mucho más difícil de resolver si el enemigo salía de la ciudad de Guantánamo. Por el bien de la justicia y en honor a [Calixto] García y el ejército cubano, debo reiterar el hecho de que, sin la perfecta cooperación con nosotros en el oriente de Cuba, la Armada y los marines hubieran sido impotentes para evitar que las fuerzas de Pareja marcharan a la retaguardia de Shafter.

Una carta interesante, de mi amigo Clark, del *Oregon*, confirma mi opinión de los valiosos servicios del ejército cubano, dice así:

amarilla. Véase Wilfredo Campos Cremé: *Cumberland: un intento frustrado*, (inédito) y Ladislao Guerra Valiente: *Las huellas del génesis*.

²⁰ Se refiere a Guantánamo.

7 de noviembre de 1908

Querido Almirante:

Me enteré que usted está preparando los apuntes sobre su vida y sus experiencias en la Armada. Esto me da el placer más grande, a causa del papel que usted jugó en las tres guerras subsiguientes, cuando inspiró tal seguridad en oficiales y soldados en nuestro propio servicio, y en los de otras naciones, particularmente en los pobremente armados y hambrientos cubanos. Todo esto demuestra que, más allá de nuestros contemporáneos, usted posee esas cualidades que impulsan el éxito en una guerra.

Aunque soy ligeramente su superior, en rango y en edad, esto puede ser justificado por nuestra asociación y amistad desde la niñez; por aquella noche de ansiedad, cuando nuestros buques chocaron en la costa de la isla Block;²¹ por haberle apoyado cuando fuerzas de nuestros dos buques desembarcaron por primera vez en Cuba; por la satisfacción que yo sentía cuando escuchaba hablar de usted al comentarse la batalla de Santiago; como la marcha de los griegos después de la batalla de Salamina,²² en que cada cual demandaba el lugar cimero, y acordamos el segundo para el *Oregon*.

Las cartas oficiales de nuestros almirantes deben mostrar cómo nuestro más potente escuadrón fue desplegado a su llegada a las afueras de Cienfuegos, y que la energía y cooperación entre los marines y nuestros aliados cubanos fue decisiva para retener a las fuerzas españolas en Guantánamo.

²¹ Forma parte del estado de Rhode Island, en Estados Unidos de América.

²² La batalla de Salamina fue un combate naval que tuvo lugar el día 29 de septiembre del año 480 a. n. e. y que forma parte de lo que se conoce como la segunda guerra médica entre persas y griegos. En el aspecto táctico no fue una gran victoria, pero estratégicamente tuvo un carácter decisivo para ambos pueblos. Los griegos perdieron 40 barcos, mientras que de los persas, 200 fueron destruidos y otros muchos, capturados. Los persas se retiraron en medio de una gran confusión y Jerjes tuvo que abandonar precipitadamente el trono que se había preparado. Temístocles fue considerado por toda Grecia el héroe de la jornada. La propia Esparta le concedió, como recompensa, una corona de olivo.

El Almirante Seymour²³ debe haber testificado, después de la guerra de los bóxers en China, de su habilidad e intrépida valentía, esto último quedó claramente demostrado cuando usted estuvo dispuesto a hacer un último intento para atravesar de noche las líneas enemigas —con un tercio de la fuerza reducida por bajas en el combate— para salvar la columna que iba en retirada, sobrecargada con heridos, los que no se podían dejar abandonados al enemigo.

Fui testigo de la confianza que usted depositó en la valentía y devoción de nuestros hambrientos y semidesnudos aliados cubanos en Guantánamo, y la gran recompensa que su incentivo trajo a nuestro país. Si el Ejército español de 7000 soldados, retenidos por usted y los cubanos en Guantánamo, hubiera roto el bloqueo y se hubiera dirigido a nuestra retaguardia en Santiago, después de tener la intención de retirarnos, como lo muestran los archivos oficiales, entonces hubiera tenido lugar una guerra larga y agotadora.

¿Pero qué hubiera resultado si hubiéramos tenido otros países hostiles en contra nuestra, fiebres tropicales que diezmaran nuestras tropas, y con más de cien mil soldados españoles en la Isla, inspirados en nuestra retirada y en la heroica defensa de El Caney,²⁴ realizada por apenas quinientos hombres.

Sinceramente

C. H. CLARK

²³ Sir Edward Hobart Seymour (30 de abril de 1840-2 de marzo de 1929) fue un almirante británico. Sirvió en el Mar Negro hasta la evacuación de Crimea en 1856 y luego fue asignado al HMS *Calcutta*, desplegado en China. Tomó parte en la captura de Cantón (diciembre de 1857). A bordo del HMS *Chesapeake* tomó parte en el ataque a los fuertes de Taku en septiembre de 1860. En diciembre de 1897 fue nombrado comandante en jefe de la estación de China, en paz hasta la rebelión de los bóxers. Al momento de su deceso era el último sobreviviente de los miembros originales (1902) de la Orden del Mérito del Reino Unido.

²⁴ El 1.º de julio de 1898, el mando norteamericano decidió atacar simultáneamente las fortificaciones españolas de El Caney y San Juan, defendidas por alrededor de quinientos soldados, mandados por el general Joaquín Vara del Rey Rubio. En la dirección norte, la orden de asalto fue cumplida por el brigadier general

Ocho años después de la campaña, recibí otra carta que confirmaba la opinión de Clark. Era de un oficial cubano que ocupó un lugar relevante en las operaciones conjuntas. Puede resultar de interés histórico presentar el punto de vista cubano.

La Habana 21 de junio del 1906.

Mi querido Almirante y amigo.

En realidad, ha sido un gran placer la lectura de su carta del 10 de mayo último, y es solo debido a mis apremiantes negocios y mis nuevos empeños en el cultivo de la caña de azúcar que me he descuidado en responderle.

Todos sus amigos cubanos están gozosos de saber que usted escapó ileso del desastre de San Francisco (el terremoto de 1906) y me da gusto informarle de los cálidos sentimientos hacia su buen “Capitán McCalla”, ya que usted puede ser Presidente de los Estados Unidos y este título será el mismo como en aquellos días de la guerra, cuando usted ofreció sus valiosos servicios para la libertad de Cuba.

Henry W. Lawton con la 2.^a división, una batería de artillería y 200 hombres de la brigada del Ramón de las Yaguas, al mando del general cubano Demetrio Castillo Duany, los que sumaban unos 3000 hombres. Como reserva se designó la 2.^a brigada que ocupó la casa quinta de Ducoreaux, en el barrio de El Caney. El combate terminó con la victoria de las fuerzas aliadas, la ocupación del pueblo y todos sus fortines. Después de la toma del poblado, las fuerzas norteamericanas se establecieron en el cuartel de la Guardia Civil española. Las bajas estadounidenses fueron cuatro oficiales y 84 soldados muertos; heridos 24 oficiales y 332 soldados. Los españoles tuvieron 14 oficiales muertos —entre ellos el general Vara del Rey—, 171 soldados heridos; entre los desaparecidos dos oficiales y dos soldados. En las fuerzas cubanas se reportaron 100 bajas entre muertos y heridos. Lamentablemente, durante muchos años, los autores han evadido en sus referencias la decisiva participación cubana en las acciones anteriores y posteriores a la toma de El Caney. Sin embargo, la actividad cubana en la preparación de los planes estratégicos de las acciones y en las maniobras tácticas alrededor de la ciudad fue determinante. El éxito de las operaciones en tierra de las fuerzas norteamericanas se logró por la participación de los cubanos al mando del mayor general Calixto García Íñiguez. Véase Oscar Abdala Pupo: Ob. cit.; José Muller y Tejeiro: *Combates y capitulación de Santiago de Cuba*.

Y ahora permítame decirle lo contento que estoy de hacer público nuestro agradecimiento por su inteligencia e intervención oportuna al ayudar en la operación en Guantánamo, considerada parte importante de la campaña de Santiago al ponerse de acuerdo con los planes aprobados por Calixto García, al mando de las fuerzas cubanas, que fueron debidamente cedidas al Almirante Sampson y al General Shafter y aprobados por ellos. Los refuerzos de Guantánamo, así como los de Manzanillo, Holguín y Camagüey, fueron cortados y no significaron mayores riegos, debido a su ayuda, al proporcionarnos armas, comida y ropas, sin las cuales las operaciones no hubieran culminado tan felizmente como ocurrió.

Las fuerzas de Escario, de Manzanillo, llegaron a Santiago, precisamente debido al poco entendimiento entre el General García y Shafter.

El General García sugirió que una fuerza bajo el mando del General Jesús Rabí fuera, el 27 de junio, a un lugar llamado "El Aguacate", situado en la intersección de los caminos para Manzanillo y Santiago, ya que se sabía que el General Ríos, al frente de nuestras tropas en esa parte de la Isla, no había sido capaz de entablar combate con Escario, debido a la táctica de ese Comandante español de evitar el combate durante la marcha. Pero el General Shafter no dejó ir a Rabí y el resultado fue la entrada de aquellos refuerzos a Santiago, afortunadamente, en tan malas condiciones como el cuerpo de un luchador pequeño o inútil que intenta asediar una ciudad.

En Guantánamo, su cooperación fue tan útil, que la tarea dada al General Pérez por el General García se hizo fácil y se coronó con el éxito, principalmente debido a la Base, donde los buques recibieron apoyo para todas nuestras maniobras, que de otra forma y quizás con cualquier otro oficial sin su constante celo y conocimiento y tacto extraordinario sobre los cubanos, el bloqueo en Guantánamo de las fuerzas españolas hubieran sido otra lamentable fuente de fricciones innecesarias entre los cubanos y los estadounidenses.

Estoy satisfecho que esta es una vista imparcial de la situación y será avalada por todos los oficiales del Estado Mayor del

General García, incluyendo a su hijo el General García Vélez,²⁵ quien es considerado una autoridad en la campaña, no solo por la parte importante que tomó en el trabajo de su padre, sino también por el conocimiento de los documentos del General García que él ha logrado reunir, tanto oficiales como privados. Todavía aún existe una nube de calumnias sobre el papel desempeñado por los cubanos en Santiago, tal como en su caso, porque todavía no se ha hecho justicia completa por la forma meritoria en que usted contribuyó a que esa gloriosa página pase a historia con el lacónico título: "La rendición de Santiago". Personalmente, nunca le he agradecido suficientemente por el sinnúmero de cortesías recibidas durante aquellos días a bordo del *Marblehead*, y las muchas muestras de consideración y simpatía que usted mostró a nuestras tropas. Es usted muy amable al informarme que, a su retiro del servicio activo, radicará en Santa Bárbara, California, donde posee una casa que me ofrece con la mayor hospitalidad, así como a mi familia. Permítame reciprocárle con una invitación similar, y usted sabe que su estancia en Cuba sería de buen agrado para todos sus admiradores y amigos, entre los cuales me cuento como el primero.

Sinceramente suyo,

GONZALO GARCÍA VIETA

Contralmirante McCalla
Mare Island, California.

Yo creía que no había patriotismo entre los cubanos, y que su ejército estaba compuesto de ladrones y rufianes, sin virtudes redentoras. Pero esa no es la verdad. Había más de doscientos mil soldados y guerrilleros españoles en la Isla, y todos juntos fracasaron en hacer algún progreso contra la Revolución Cubana. Si dijéramos que los

²⁵ Se refiere a Carlos García Vélez (29 de abril de 1867-6 de enero de 1963). General de brigada del Ejército Libertador cubano, hijo del mayor general Calixto García Íñiguez. Representante diplomático de Cuba en varios países luego de concluida la guerra.

soldados españoles eran ineficientes y cobardes, estaríamos empujando el esfuerzo de nuestros valientes soldados en Santiago. Por lo tanto, debemos, al menos, dar al ejército cubano, bajo el mando de Gómez y García, créditos por mantener la insurrección con éxito, durante tres años, a pesar de las enormes dificultades.

Es cierto que los soldados cubanos vestían harapos, algunos incluso no tenían ropas; las municiones escaseaban, un gran número estaba armado solo con machetes (un cuchillo largo o espada, de uso general por los cubanos con propósitos domésticos en tiempos de paz, combinando, como se hizo, las cualidades del hacha y de la hoz). Todos estaban hambrientos y la comida que podían obtener eran hierbas comestibles, jufías, frutas silvestres y algún que otro boniato. Pero su espíritu y disciplina eran excelentes, muchos de los oficiales tenían buena educación, habilidades en sus profesiones y eran excelentes soldados. Su deseo de alcanzar la libertad del yugo español era tan grande, en mi opinión, como los de cualquier nación abandonada en los grilletes de un gobierno tiránico. Nadie puede dudar que poseían un alto grado de valentía. Si eran capturados les esperaba una muerte segura; si los españoles o los guerrilleros los encontraban enfermos en un hospital improvisado, hacían una carnicería en sus hamacas; si eran sorprendidas sus madres, esposas e hijos en las poblaciones o en los campamentos, en ausencia de sus familiares, eran brutalmente asesinados o sufrían un destino peor de manos de estos mismos soldados.

La insurrección continuó, a pesar de la política de exterminio adoptada por el fallecido primer ministro español, Cánovas del Castillo,²⁶ que fue tan cabalmente llevada a cabo por el capitán

²⁶ Antonio Cánovas del Castillo (Málaga, 8 de febrero de 1828-Mondragón, Guipúzcoa, 8 de agosto de 1897). Político e historiador español, presidente del Consejo de Ministros de España durante la mayor parte del último cuarto del siglo XIX. Fue una de las figuras más influyentes de la política española de la segunda mitad de esta centuria y el mayor artífice del sistema político de la Restauración, se convirtió en el máximo dirigente del Partido Conservador. Es considerado como uno de los más brillantes políticos conservadores de la historia contemporánea española y criticado por sus detractores por crear una falsa apariencia de democracia mediante el "turno de partidos", por suspender la libertad de cátedra en España o por su postura favorable al esclavismo. Se denomina "canovismo" la corriente política que tiene por fondo la implantación

general Valeriano Weyler²⁷ mediante la denominada reconcentración, de la que se informa que en dieciocho meses de inanición y enfermedad murieron 380 000 cubanos.²⁸

Estos hechos son bien conocidos y, teniéndolos en cuenta, no se pueden negar las cualidades y valentía tanto de los hombres como de las mujeres cubanas de todas las edades, quienes en todo momento apoyaron y ayudaron a sus soldados.

Me siento feliz al decir que existe una carta oficial registrada del mayor general Ludlow²⁹ agradeciendo al general García por los servicios de las tropas cubanas en el flanco derecho de nuestro ejército, en la batalla de Santiago, y otro reporte de nuestros oficiales generales en Cuba elogiando al ejército cubano. El coronel Wiathrop Chanler de Nueva York publicó en julio de 1898, en una edición del *New York Sun*, una carta (o entrevista) en la que él dio testimonio de

de una democracia no revolucionaria y tradicional al modelo británico. Esta, sustentada en la monarquía, creía en el bipartidismo y la alternancia del poder.

²⁷ Valeriano Weyler y Nicolau (Palma de Mallorca, España, 17 de septiembre de 1838-Madrid, 20 de octubre de 1930). Militar español. Marqués de Tenerife y duque de Rubí. Gobernador general, capitán general y general en jefe del Ejército de Operaciones español en Cuba. Se destacó por los crueles métodos utilizados en la guerra de Cuba, especialmente, la reconcentración. Cursó estudios castrenses en la Academia de Infantería de Toledo y obtuvo la graduación de teniente a los veinte años. Diplomado en estado mayor, fue ascendido a comandante con tan solo 24 años y destinado a Cuba y posteriormente a Santo Domingo. Nombrado capitán general de Cuba en febrero de 1896 por Cánovas del Castillo, sustituyó al general Arsenio Martínez Campos, con órdenes de zanjar los intentos independentistas por la fuerza de las armas. Fue retirado de Cuba en octubre de 1897, cuando Sagasta sustituyó a Cánovas, tras su asesinato. En 1909, siendo capitán general de Cataluña, reprimió con dureza las protestas y altercados en Barcelona. Fue ministro de Guerra en tres ocasiones y, en una de ellas, simultaneó el cargo con el de ministro de Marina. Fue senador vitalicio por designación real.

²⁸ Los efectos de la reconcentración en la demografía cubana, a partir de los datos que brindan varios autores cubanos y algunos norteamericanos, evidencian la pérdida de un aproximado de 300 000 vidas humanas. Véase Centro de Estudios Militares de las FAR: *Historia militar de Cuba. Primera Parte (1510-1898)*, t. 4, p. 73.

²⁹ William Ludlow (27 de noviembre de 1843-30 de agosto de 1901). Oficial del Cuerpo de Ingenieros y mayor general del Ejército estadounidense. Sirvió en la guerra civil, en las campañas contra los indios y la guerra hispano cubana estadounidense. Designado brigadier general de voluntarios y jefe de ingenieros en 1898, dirigió la 1.ª brigada Henry W. Lawton's de la 2.ª división durante la batalla de El Caney y el asedio de Santiago de Cuba.

la moral, valentía y espíritu de los cuerpos de oficiales y soldados bajo el mando de Gómez, y en una serie de cartas admirables publicadas en el *Washington Evening Star*, dos años antes de la guerra, el señor Charles Pepper —corresponsal capaz e imparcial— describió verídica y conservadoramente las condiciones de la Isla y los esfuerzos del ejército cubano. Fue reconocido por el oficial español, cuyo diario he citado, que los pocos soldados cubanos estacionados entre Santiago y Manzanillo retardaron el avance de los refuerzos españoles en marcha a Santiago y evitaron su llegada a ese lugar, hasta la noche del 3 de julio, después que la escuadra de Cervera había sido destruida y nuestras tropas habían asegurado buenas posiciones, derrochando valentía el 1.º y el 2 de julio, lo que hizo que Santiago se tornara insostenible para el enemigo. Si esos 3000 soldados españoles hubieran llegado a Santiago el 1.º de julio, en buenas condiciones físicas, nadie puede negar que la labor de nuestros soldados hubiera sido más difícil y nuestras pérdidas mayores.

Ya avanzada la tarde del 2 de julio, se decidió que García intentara por la noche tomar Santiago por sorpresa; pero cuando sus tropas estaban en posición de atacar, el general Shafter revocó la orden y obligó a las fuerzas cubanas a retirarse.

Durante la marcha precipitada desde Daiquirí a Santiago, los soldados cubanos generalmente cargaban con las ropas que encontraban y las raciones que nuestro ejército botaba. También se dijo que ellos no pelearían. Es un hecho que el arte militar de los cubanos era la guerra de guerrillas y que no había sido infructuosa. Sin embargo, los rápidos movimientos ofensivos de nuestros soldados, quienes avanzaban directamente hacia el enemigo, desconcertaron a los cubanos, que admitieron con franqueza que no podían mantenerse al ritmo de nuestros oficiales y soldados, quienes parecían tan inspirados por la necesidad de acabar rápido, que siempre iban por delante de los aliados cubanos en caminos paralelos.³⁰ Y en cuanto a los cargos por robos del ejército cubano —estaban en harapos y hambrientos—: ¿no resultaría

³⁰ Durante la campaña de Santiago de Cuba, en la materialización del plan del Aserradero, el general estadounidense William Rufus Shafter reservó para las fuerzas del Ejército Libertador un papel secundario dentro de los planes operativos; igualmente les asignó la construcción de obras ingenieras bajo el fuego enemigo, el traslado y conducción de las cargas de la impedimenta, el

sorprendente que la ropa y comida arrojada deliberadamente por nuestras tropas fueran abandonadas por los soldados cubanos? Sin embargo, creo, que la mayoría de las personas de las que se dice que tomaron esos desechos no pertenecían al ejército cubano.

Los soldados y oficiales cubanos, muchos de los cuales vivían en Santiago, indudablemente sufrieron una injusticia al no permitírseles entrar a la ciudad donde nacieron, después de la rendición. Y era para extrañarse. Para colocarnos en su lugar, supongamos que después de la rendición de Yorktown,³¹ el general francés³² le hubiera dicho a Washington:³³

—¡Usted y sus soldados harapientos no pueden tomar parte de esta rendición, porque son considerados rebeldes y no los

desbroce de caminos y la protección de las fuerzas y medios de su propio ejército. Sin embargo, los oportunos consejos de Calixto García y la participación decisiva de las fuerzas cubanas desempeñaron un papel determinante en la rendición de Santiago de Cuba. Ante las grandes pérdidas sufridas y la férrea resistencia española en los combates de las Guásimas, El Caney y San Juan, el general William Shafter se desmoralizó y solicitó su renuncia; entonces surgió la propuesta de nombrar como jefe de las operaciones al general Calixto García, quien la rechazó de inmediato. Las acciones de las tropas yanquis se caracterizaron, además, por la subestimación de los cubanos, la prepotencia y el irrespeto a los símbolos patrios.

³¹ Batalla de Yorktown. Colofón de las luchas por la independencia iniciadas por los colonos de las Trece Colonias inglesas de Norteamérica en 1775, y última gran acción militar ocurrida entre el 26 de septiembre y el 19 de octubre de 1781 en Yorktown, Virginia. Finalizó con la rendición de las tropas británicas y decidió la guerra de independencia de Estados Unidos. Las tropas terrestres independentistas y sus aliadas francesas, más la artillería de sitio francesa, todas bajo el mando del general George Washington, quien tenía la ayuda de experimentados jefes europeos, cercaron las tropas británicas al mando del teniente general Charles Cornwallis en un asedio que duró desde el 28 de septiembre hasta el 17 de octubre de 1781, cuando se iniciaron las negociaciones que culminarían dos días después con la capitulación británica. El Gobierno inglés aceptó los términos del Tratado de París, firmado el 3 de septiembre de 1783, que puso fin oficialmente a la guerra.

³² Se refiere a Jean-Baptiste Donatien de Vimeur, conde de Rochambeau (Vendôme, 1.º de julio de 1725- Thoré-la-Rochette, 10 de mayo de 1807). Mariscal de Francia. Se distinguió a la cabeza del cuerpo expedicionario francés en la guerra de la independencia de Estados Unidos (1775-1782) para ayudar a los colonos norteamericanos, dirigidos por George Washington, contra las tropas británicas.

³³ George Washington (Estados Unidos, 22 de febrero de 1732-14 de diciembre de 1799). Rico terrateniente, coronel del ejército británico en América del Norte,

reconocemos oficialmente, aunque han sido de muy buena ayuda, pero las susceptibilidades de los rendidos se deben considerar y ellos temen que ustedes los asesinen a sangre fría!

En vísperas del inicio de las hostilidades, un oficial, representante especial del Departamento de Guerra, fue enviado al oriente de Cuba en busca de los líderes de la insurgencia para solicitar su ayuda y cooperación en la inminente lucha contra España.³⁴ Habiendo aceptado a los insurgentes como aliados (y por necesidad equilibrar), el comandante de nuestro ejército y de la Armada sostuvo conferencias y acordó con García los detalles de la campaña en la que las fuerzas cubanas serían distribuidas a ambos lados de Santiago —la mayor parte bajo el mando del propio García extendiendo el flanco derecho de nuestras avanzadas sobre las defensas periféricas de la ciudad.

Ambos, William T. Sampson y Calixto García, tenían el derecho de tomar parte de cualquier encuentro para fijar los términos de la rendición y, aún más, ser adecuadamente representados en la rendición

comandante en jefe del Ejército Continental de las fuerzas revolucionarias en la guerra de independencia de Estados Unidos y primer presidente de esa nación (1789-1797, dos mandatos). Su vida queda reflejada en la frase “el primero en la guerra, el primero en la paz y el primero en el corazón de sus compatriotas”. En 1793 fundó la nueva capital federal, bautizada Washington en su honor, aunque la residencia presidencial no se trasladaría allí hasta los tiempos de su sucesor, John Adams. Tras abandonar el cargo en 1797 se retiró a Mount Vernon. Los dos últimos años de su vida, ya en la declinación de sus facultades físicas, los dedicó a cuidar de su familia y sus propiedades, salvo una breve interrupción en 1798, cuando se le nombró comandante en jefe del Ejército ante el peligro de una guerra con Francia. Una aguda laringitis lo llevó a la muerte.

³⁴ Se refiere a Andrew Summers Rowan (Union, West Virginia, 23 de abril de 1857-California, 10 de enero de 1943). Fue un oficial del Ejército de los Estados Unidos. Siendo capitán se le concedió la Cruz de Servicios Distinguidos por su participación en las operaciones en Cuba en mayo de 1898. Su misión fue entregar al mayor general Calixto García Íñiguez un mensaje verbal del presidente William McKinley para establecer las bases para la cooperación entre el Ejército Libertador y Estados Unidos en la guerra contra España. Basada en estos hechos, el escritor, editor, artista y filósofo estadounidense Elbert Hubbard escribió un ensayo titulado “Un mensaje a García”, en el que relata de manera distorsionada los acontecimientos vinculados a esta historia y niega la colaboración de prácticos cubanos para materializar el encuentro de Rowan con Calixto García.

oficial que finalizó la campaña. Fue, por consiguiente, muy descortés e insólito, que el comandante en jefe de la Armada no le haya permitido firmar las condiciones de la capitulación española, y poco generoso no haberse puesto de acuerdo con García y un destacamento del ejército cubano, para que tomaran parte en la rendición.

Desearía defender la acusación de que los cubanos dispararon a los marineros de Cervera, cuando ellos escapaban hacia la orilla desde sus buques quemados, el 3 de julio. El crucero *Oquendo*³⁵ y

³⁵ El crucero *Almirante Oquendo* era parte de una serie de tres cruceros de la clase *Infanta María Teresa* construidos para la Armada española por los astilleros del Nervión (Bilbao) y perdidos todos en la batalla naval de Santiago de Cuba en 1898. El *Oquendo* y sus dos hermanos gemelos —*Infanta María Teresa* y *Vizcaya*— eran versiones más grandes de la clase *Galatea* de cruceros británicos. Un estrecho cinturón blindado cubría las dos terceras partes de la línea de flotación en el centro del buque, con la cubierta blindada plana sobre el cinturón, pero curvada hacia abajo en los extremos, con un glacis inclinado blindado sobre la sala de máquinas. Se colocaron anchas carboneras sobre el cinturón, con un grupo de carboneras más estrechas a los lados de la sala de máquinas por debajo de la línea de flotación. Los cañones González Hontoria de 280 mm se instalaron a proa y a popa junto con cañones de repetición de 140 mm sobre la cubierta superior detrás de pantallas protectoras. Estos buques fueron inicialmente catalogados como cruceros protegidos de 1.^a clase, pese a su escaso desplazamiento (6890 t). Su protección (cinturón blindado de 305-254 mm y barbetas 229 mm) era muy superior al habitual en los cruceros protegidos (de 70 a 152 mm), al igual que su artillería principal, que era equiparable a la de un acorazado. El buque recibió el nombre para honrar al almirante Antonio de Oquendo (1577-1640), que mandó la flota española durante la batalla de Pernambuco (1633), donde los españoles lograron una gran victoria contra los holandeses. En la primavera de 1898, el *Oquendo* se encontraba en La Habana. Al regreso del *Vizcaya* a ese puerto, después de su visita a Nueva York, ambos buques pusieron rumbo a las islas de Cabo Verde para unirse a la escuadra del almirante Cervera y, al iniciarse la guerra de 1898, el *Oquendo* navegó hacia el Caribe y ancló en la bahía de Santiago de Cuba. El 3 de julio fue el cuarto barco en salir y resultó golpeado por la artillería rápida del acorazado USS *Iowa* BB-4. Recibió 43 impactos de los cañones de 57 mm, por lo que la mayor parte de los marineros fueron muertos o heridos. También sufrió el fuego de los cañones más pesados de la flota norteamericana, incluidos tres impactos de 203 mm (8 pulgadas), uno de 152 mm (6 pulgadas), uno de 127 mm (5 pulgadas) y otros de 102 mm (4 pulgadas). Después que sus calderas estallaron, quedó sin capacidad de combate. Su comandante, el capitán Lazaga, mortalmente herido, lo echó a pique y el crucero se hundió sobre las 10:30 de la mañana a unos 700 m de la orilla, a 12,6 km de Santiago. Perdió cerca de 80 hombres

el *María Teresa*³⁶ encallaron a unas pocas yardas de una avanzada cubana de 25 combatientes, en su mismísimo campamento, situado al oeste de Santiago y el más cercano al puerto. El *Vizcaya*³⁷ se quedó varado en un arrecife frente a otro campamento cubano en Aserradero. Numerosos marinos españoles saltaron inmediatamente y nadaron hacia la costa. No sé de ninguno al que le hayan disparado; pero de ser así, bajo tales circunstancias, no debe de

en la batalla. Muy cerca de la costa, en la playa de Juan González, sobresalen aún del agua, que oculta los restos del navío, dos de sus cañones. Características técnicas del buque: eslora: 110,9; manga: 19,9 m; calado: 6,6 m. En cuanto a su armamento: dos cañones González Hontoria de 280/35 mm, mode-lo 1883; diez cañones González Hontoria de tiro rápido de 140 mm; ocho cañones Hotchkiss de tiro rápido de 57 mm; ocho cañones Hotchkiss de 37 mm; dos ametralladoras Nordenfelt; dos cañones de bronce de 70 mm para operaciones en tierra; ocho tubos lanzatorpedos de 365 mm. Propulsión: triple expansión vertical de dos hélices; potencia: 13 700 caballos de fuerza; velocidad: 20,25 nudos; autonomía: 9700 millas náuticas a 10 nudos y 1050 t de carbón. Tripulación: 497. Véase Willy Hierro: “Los buques hundidos del almirante Cervera”, en <https://www.excelenciasdelmotor.com/noticia/los-buques-hundidos-del-almirante-cervera-II>

³⁶ El *Infanta María Teresa* fue un crucero acorazado de la Armada española que entró en servicio en Bilbao, España, en 1893. Fue el primer buque en salir de la bahía de Santiago el 3 de julio de 1898. Como buque insignia trató de atraer los mayores golpes en los primeros momentos de la batalla. Pronto lo dañaron seriamente y se incendió. Después de lo que pareció un intento de embestir al buque insignia del comodoro Schley, el USS *Brooklyn*, Cervera encalló en tierra al *Infanta María Teresa* justo a unas pocas millas al oeste de la entrada de la bahía de Santiago de Cuba para permitir que su equipo se salvara. A pesar de ser severamente dañado por las explosiones y el fuego, la Armada de Estados Unidos encontró el crucero salvable, fue puesto a flote nuevamente y llevado a la bahía de Guantánamo para las reparaciones preliminares. Mientras era remolcado por el barco *Vulcan* a Norfolk, Virginia, para reconstruirlo, les sorprendió una tormenta tropical. La línea de remolque fue cortada y lo perdieron en el mar, pues se hundió entre dos arrecifes en Cat Island, Bahamas, el 1.º de noviembre de 1898. Véase Patrick McSherry: “Crucero Infanta María Teresa”, en <http://www.spanamwar.com/Cruiser Infanta Maria Teresa.htm>

³⁷ El *Vizcaya* fue botado al agua en Sestao, España, en 1891 y hundido durante la batalla naval de Santiago de Cuba. Había sido enviado a Nueva York a principios de 1898 como parte de la visita “amistosa” del USS *Maine* a La Habana. Después de la destrucción del *Maine*, volvió a España y se unió a la flota del almirante Cervera. Fue bloqueado en Santiago de Cuba con el resto de la fuerza de este almirante.

extrañarle a nadie. En todo caso, el tiroteo no debió ser masivo, ya que los prisioneros fueron entregados a los oficiales y teniendo en cuenta el hecho de que ningún oficial o soldado español del ejército regular o marino fue muerto o herido en el momento de su captura, por el contrario, eran invariablemente liberados, creo que este reporte perjudicial ha sido exagerado para desacreditar al ejército cubano. Conozco el hecho de soldados cubanos que daban de sus escasos suministros de alimentos a los prisioneros de los buques españoles —sufriendo ellos mismos las consecuencias— y los reportes oficiales del almirante Cervera muestran que esa acusación de que varios de sus marinos fueron asesinados por los insurgentes no era real.

Las guerras civiles siempre han sido más crueles e implacables que las guerras entre diferentes nacionalidades; así como en nuestra propia Revolución, los *patriots* y los *tories*,³⁸ en el sur, cometieron muchas atrocidades, asimismo, los cubanos y los guerrilleros españoles no tenían clemencia los unos con los otros; pero mientras los cubanos perdonaban a sus prisioneros españoles,

Fue la segunda nave en salir del puerto el 3 de julio y recibió el impacto de cuatro obuses de 203 mm, nueve de calibre medio y 12 de calibre ligero. El capitán Antonio Eulate lo encalló en las rocas cerca de Aserradero, próximo a Santiago de Cuba, y se entregó para evitar mayores pérdidas de vidas en su tripulación. Cuando Eulate fue llevado a bordo del USS *Iowa*, echó un vistazo a su navío ardiendo, y levantando la mano en saludo, dijo: “¡Adiós, *Vizcaya*!” Como si fuera una señal, el compartimiento delantero del crucero estalló en cuanto las palabras salieron de sus labios. La Armada de Estados Unidos examinó las ruinas de la flota española después de la guerra y el *Vizcaya* fue declarado perdido definitivamente. Aún hoy puede observarse a lo lejos, cerca de Aserradero, en el mar, una de sus silenciosas torretas con su cañón. Véase Patrick McSherry: “Cruiser *Vizcaya*”, en <http://www.vidamaritima.com/2011/04/los-cruceros-acorazados-de-la-serie-vizcaya-2>.

³⁸ *Tories* fue el nombre con que se denominó a quienes pertenecían o apoyaban al Partido Conservador inglés. En un principio, tenía una connotación despectiva ya que procede de la palabra irlandesa *thairide* o *tóraighe*, que significaba “bandolero, asaltador de caminos”. Los *whigs* eran aquellos que apoyaban la exclusión de Jacobo de York, convertido al catolicismo, de los tronos de Escocia, Inglaterra e Irlanda. Se les consideraba conservadores y defensores de los intereses de los terratenientes. En las Trece Colonias inglesas de Norteamérica, los *tories* apoyaron la causa de la Corona británica en contra de los que defendían la independencia.

los oficiales militares hispanos condenaban a todos los prisioneros cubanos, heridos o no, a ser fusilados o pasados al machete. Y en medio de esta guerra bárbara, nosotros, afortunadamente, estamos libres de las acusaciones del teniente de navío español Mühler y Tejeiro, quien señaló, haciéndose eco del falso informe del marinero español —tras la batalla de Santiago—, que después de escapar de sus naves incendiadas, los marineros fueron asesinados por los cubanos. Al respecto escribió: “Muchos fueron asesinados por los insurgentes con fusiles y machetes. Digo asesinados, porque creo que no existe otro nombre para matar con fusiles y machetes a hombres no solamente desarmados sino casi desnudos, enfermos y muchos de ellos heridos”.

Estas palabras describen perfectamente el trato cruel que a menudo sufrían los insurgentes cubanos de manos de los españoles; por tanto, resultaba una ironía del destino que un oficial español condenara las prácticas que su propia nación había adoptado en un vano esfuerzo por aplastar la insurrección en la isla de Cuba.

Durante nuestra ocupación de la bahía de Guantánamo, me llegó un reporte fechado en el mes enero de 1898, que señalaba que el jefe del estado mayor español en Guantánamo había torturado hasta morir a un teniente cubano capturado, porque no quiso delatar la ubicación de un puesto avanzado de sus tropas. Después de la rendición, este reporte fue verificado de una forma curiosa por mi amigo, el coronel Vieta, quien había tenido como empleado a un cochero español mientras vivía en Cienfuegos; este hombre más tarde se había unido a una banda de guerrilleros hispanos y estuvo entre las tropas que se rindieron en Guantánamo. Un día, él se encontró con Vieta y le contó la bravura de ese teniente cubano que prefirió la muerte antes que delatar a sus compañeros.

El valiente general Ewers,³⁹ de nuestro ejército, quien entendía muy bien el carácter español, estuvo al frente de la ciudad de

³⁹ Ezra Philetus Ewers (1837-1912). Teniente coronel del 9.º regimiento de voluntarios durante la guerra hispano cubano estadounidense de 1898. Comandaba las fuerzas de ocupación estadounidenses en la ciudad de Guantánamo en 1898 e impidió, al igual que había ocurrido en Santiago de Cuba, la entrada de los mambises a la ciudad. Al frente de un batallón de Infantería de inmunes de su propio regimiento, fue designado para ocupar la ciudad de

Guantánamo después de la rendición. El general Pareja le pidió que apostara soldados en los 36 fortines esparcidos a lo largo de las 16 millas de ferrocarril, desde la ciudad hasta la bahía, para evitar que los cubanos atacaran los trenes que transportaban a los españoles que iban de regreso a España. El absurdo de esta ansiedad de los peninsulares por su futuro, en caso de que se entregara la ciudad a los cubanos, fue evidente en Gibara —situada en la costa norte de la Isla, era el puerto interior más importante de Holguín—, cuando este puerto fue evacuado por ellos tras la llegada de los cubanos al mando de García. Los enfermos y heridos fueron abandonados por sus compatriotas en los hospitales, y las esposas y niños de los funcionarios se dejaron atrás en Gibara.

A partir del momento en que los cubanos entraron a la ciudad de Holguín, Calixto García nombró de inmediato para los cargos civiles a los mejores entre los residentes locales, quienes debían luego ser confirmados por el oficial al mando de la cañonera *Nashville*. Se comenzaron mejoras sanitarias y se establecieron los hospitales; se distribuyeron alimentos y comenzaron a colectarse los aranceles de Aduana bajo la dirección del oficial de correos del *Nashville*. Todo iba muy bien, hasta que parte de uno de nuestros regimientos de inmunes⁴⁰ apareció en escena por el lado sur de la Isla, meses después de la llegada de García; ellos ocuparon la ciudad, se apropiaron de los almacenes de la Cruz Roja y crearon confusión y desconfianza por igual entre cubanos y españoles.

Ya mencioné que el *Adula* había sido capturado en el puerto de Guantánamo como un premio y entre las embarcaciones presentes estaba el buque hospital *Solace*, bajo el mando del capitán Andrés Dunlap, quien inconforme con la Aduana General y sus regulaciones, envió una lista de sus oficiales y tripulación, para reclamar una parte del botín. Esta acción obedecía a secciones de los Estatutos

Guantánamo después de la capitulación. Véase mayor (r) James B. Ronan: “Ezra P. Ewers”, en <http://www.spanamwar.com/ewers.htm>.

⁴⁰ Este tipo de fuerza, denominada “de inmunes”, fue creada en mayo de 1898. La integraban mayoritariamente soldados negros de las regiones del sur de Estados Unidos, por lo general mandados por oficiales regulares blancos. El Gobierno y los jefes militares partían de la errónea creencia de que el color de la piel les impedía contraer enfermedades tropicales, en particular, la fiebre amarilla.

Revisados, que autorizaban a los oficiales al mando de todas las embarcaciones que ofrecieron “ayuda efectiva”, y estuvieran dentro de la distancia de señal de un buque al hacer su captura, para reclamar una parte del dinero del botín. Como ni la ley del Congreso, ni las leyes navales —en lo relacionado con buques apresados— había sido modificada, en concordancia con el acuerdo internacional relacionado con buques hospitales en guerra bajo la Cruz de la Convención de Ginebra,⁴¹ Dunlap estaba dudoso de cómo actuar en las nuevas condiciones. Y para estar del lado seguro, envió una lista de sus oficiales y su tripulación.

En realidad, el reclamo duró poco, ya que él sabía que la corte de recompensa decidiría sobre todos los reclamos y, sin dudas, fallaría en su contra; aún más, como él dijo, sabía que se reirían por su reclamación ya que él dirigía un buque hospital. Me planteó el caso, como oficial superior, y le dije que creía que tenía razón bajo esas circunstancias. Me acuerdo que el hermano de un oficial que estaba interesado en el *Adula* —como recompensa— le preguntó a Dunlap qué “ayuda efectiva” el desarmado *Solace* podría haber ofrecido en la captura de un buque, a lo que él respondió, ingeniosamente, que podría rescatar y cuidar de los heridos.

La actuación de Dunlap en este caso fue una de las razones que probó que los oficiales de línea no estaban calificados para comandar buques hospitales, aunque el oficial médico superior del *Solace*, así como el cirujano general de la Armada plantearon que Dunlap era un capitán ideal para dicha nave. Yo compartía esa opinión y estaba al corriente de sus méritos, pues estaba bajo mi mando y, de vez en cuando, durante la guerra contra España, habíamos navegado juntos en el *Powhattan*.

⁴¹ Los Convenios o Convenciones de Ginebra constituyen una serie de normas internacionales para humanizar la guerra. El conjunto de los distintos convenios dan como resultado la normalización del derecho internacional humanitario. La Convención de 1864 contiene propuestas humanitarias de Jean Henri Dunant, creador de la Cruz Roja. Están formadas por una serie de tratados internacionales firmados en Ginebra (Suiza) entre 1864 y 1949, con el propósito de minimizar los efectos de la guerra sobre soldados y civiles. Dos protocolos adicionales a la convención de 1949 fueron aprobados en 1977 y un tercer protocolo fue aprobado en el 2005.

Todo buque de guerra tiene un hospital o enfermería, que varía en tamaño de acuerdo con el tipo de buque; pero en un crucero hospital predomina la atención médica. Aunque en el curso de mi carrera naval yo he servido con buen número de oficiales médicos, muchos de ellos habilidosos y expertos en su profesión, nunca había considerado a ninguno de ellos capaz de comandar un buque, debido a su falta absoluta de entrenamiento técnico y experiencia necesaria para maniobrar una embarcación en altamar.

Después de la guerra con España, el buque hospital *Relief*⁴² fue enviado a las Filipinas, vía San Francisco, y desde su arribo allí —debido a la diversidad de opiniones entre el Departamento Médico del Ejército y el Cuartel General— una junta naval lo examinó y lo declaró innavigable. Después, navegó por el Pacífico bajo el mando de un oficial médico y luego de cruzar por las Filipinas y la costa de China, durante la insurrección en las islas, regresó a San Francisco y se transfirió a la Armada.

Mientras yo estuve al frente en Mare Island, el buque fue reparado y mejoró grandemente al instalársele varios equipos que facilitaron que fuera autorizado a navegar de nuevo. Los oficiales médicos se ubicaron en una embarcación destacada en Mare Island, pero por algunas razones se reconsideró esta intención del Departamento de la Armada y se les dio otra misión.

Más recientemente, cuando se decidió autorizar de nuevo el *Relief* —con un cirujano al mando— para acompañar la flota del Atlántico en su larga travesía, el jefe del Buró de Navegación, contralmirante Willard H. Brownson,⁴³ uno de nuestros más capaces

⁴² El USS *Relief* era un buque hospital de la Armada de Estados Unidos. Fue construido por la Maine Steamship Company entre 1895-1896 como buque de pasajeros. Era impulsado por máquinas de vapor de expansión triple que generaban cerca de ciento ochenta libras de presión de vapor, y era capaz de desarrollar 16 nudos en condiciones favorables. Se incorporó a la guerra de 1898 en calidad de buque hospital. Contaba con una dotación de pequeños botes que trasladaban los heridos desde la orilla hasta el buque, camarotes confortables y servicios médicos diversos, entre ellos el de radiografía. Véase “USS *Relief* (AH-1)”, en [https://en.m.wikipedia.org/wiki/USS_Relief_\(AH-1\)](https://en.m.wikipedia.org/wiki/USS_Relief_(AH-1))

⁴³ Almirante Willard Herbert Brownson (8 de julio de 1845-16 de marzo de 1935). Graduado de la Academia Naval de Lyons, Nueva York, en 1865.

y eficientes oficiales, con una experiencia naval de más de cuarenta años, consciente de la ley y sus precedentes, presentó su renuncia al Buró antes de ejecutar una orden cuestionable, que él consideraba ilegal, insegura y contraria a toda costumbre naval. Por mi propia experiencia y observación en el Pacífico, considero que si todos los datos relacionados con el peligro al cual se expuso un año atrás al *Relief* y todos los que se encontraban a bordo hubieran salido a la luz mientras la nave se encontraba entre las Filipinas y Guam, se habría sabido que hubo una mala dirección del buque hospital durante el tifón que inutilizó el barco.

Constituía una práctica peligrosa en el ejército “flotante” colocar a un cirujano al mando de un buque hospital en altamar (el *Relief*); ningún oficial de la Armada, conscientemente, recomendaría tan peligroso experimento para el servicio naval y Brownson no se iba a poner en ridículo él mismo y manchar su excelente reputación. Sus compatriotas deberían honrarlo por la valentía y la viril postura que adoptó, sacrificando una posición oficial, en aras de un principio, en interés de la eficiencia real de la Armada.

Sirvió en el escuadrón del Atlántico Norte hasta 1868, cuando fue asignado al del Pacífico. En 1875 fue enviado como teniente a la estación asiática de la Armada. De 1889 a 1894 capitaneó varias naves y fue ascendido a comandante en 1891. Dirigió el crucero auxiliar USS *Yankee* durante la guerra de 1898 y se destacó por su participación en las acciones militares en torno a la bahía de Guantánamo. Fue promovido a almirante en 1905. Véase “Acerca de Willard H. Brownson”, en https://dbpedia.org/page/Willard_H._Brownson y www.geni.com/people/Rear-Willard-H-Brownson.

Capítulo XXIII
**El *Marblehead* en la guerra con España,
1898**

Durante el periodo en que controlé la base naval en la bahía de Guantánamo ocurrieron muchos incidentes instructivos y divertidos. Por el beneficio que pueden traer para el futuro, las observaciones —y conclusiones que pueden ser deducidas— relataré algunas de mis experiencias.

Mencionaré algunos errores resultantes de nuestra inexperiencia en la guerra y, en parte, del descuido, indiferencia o incapacidad e, incluso, debidos a la insuficiente preparación naval y militar del ejército, algunos de los cuales fueron señalados en algún momento de esta guerra.

Espero que la atención del público, así como del Ejército y la Armada, sea atraída por lo que se está haciendo por parte de las grandes potencias para convertir sus fuerzas terrestres y marítimas en entidades totalmente eficientes; así Estados Unidos, en la próxima guerra —que de seguro vendrá y posiblemente contra una nación bien preparada—, no estaría tan desprevenido como lo está hoy. Los

errores, como aquellos que cometimos en la guerra con España, pudieran resultar desastrosos para nuestro país, incluso, fatales.

Todos luchamos por la paz universal; sin embargo, la competencia e influencias que han llevado —en cumplimiento de leyes naturales— a guerras entre naciones, seguirán operando en el futuro como lo han hecho en el pasado y ello debe advertirnos que la política de reducir el Ejército y la Armada, y minimizar las apropiaciones para la defensa de las costas y del país no pueden estar nunca en los intereses de una economía real —si queremos mantener nuestro lugar entre las grandes naciones de la tierra.

Alrededor del 5 de junio, el *Adria*,¹ bajo el mando de un coronel del Servicio de Señales del ejército, apareció en el bloqueo en las afueras de Santiago y, el 6 de junio, después del bombardeo, arrastró los cables hasta cuatro o cinco millas fuera de la entrada del puerto. Se reportó que uno de los cables de la compañía inglesa se había encontrado y cortado en la tarde, pero esto se negó más tarde. Como la tripulación foránea del *Adria* se negó a ir otra vez hasta tan cerca de las baterías, aunque a ellos no les estaba disparando, no se hizo ningún intento por el Servicio de Señales del ejército para cortar los cables —salvo una excepción: después de ocupar Siboney, el único cable francés que salía del este de Santiago fue encontrado, cortado y llevadas sus puntas hasta la orilla del cuartel general del ejército, que estaba cerca de Siboney. Obedeciendo las órdenes del comandante en jefe, notifiqué al coronel al mando del buque que si su tripulación se negaba a trabajar, sus hombres serían sustituidos.

Los dos cables entre Cayo Hueso y La Habana nunca fueron interferidos, aunque al inicio de la guerra, el Departamento de la Armada sugirió que uno de esos cables debía ser cortado cerca de su lugar de origen en tierra, al este de La Habana y una punta llevada hasta uno de los buques que efectuaban el bloqueo, para que Washington estuviera en comunicación directa con la nave insignia. Como el agua es muy profunda en esta parte de la Isla, no puede determinarse cómo tuvo éxito esta acción; pero como el tiempo se mantuvo bueno hasta que se levantó el bloqueo, parece que se pudo practicar por poseer un ancla de profundidad y el cable hallarse hondo también. Sin embargo, como el objetivo de la campaña se trasladó rápidamente a Santiago, los cables de la Western Union entre Cayo Hueso y La Habana continuaron su uso “comercial” durante la guerra. No hay duda de que este tipo de

comunicación se puede usar para cifrar mensajes y de más está decir que es una práctica peligrosa, ya que puede proporcionar valiosa información al enemigo.

En la última guerra, el hecho de que La Habana y Santiago estuvieran en comunicación con Madrid (los cables que cortamos en Cienfuegos habían sido reparados después de levantarse el bloqueo por nuestra salida) resultó ser una ventaja distinta para nosotros y debemos felicitarnos de que nuestros intentos sobre los cables ingleses que se dirigían a Santiago nunca fueran totalmente exitosos. Por otra parte, la interrupción perfecta —por un tiempo— del cable francés entre Haití y Cuba, completó el aislamiento de Guantánamo y evitó que 7000 soldados españoles recibieran órdenes de concentrarse en Santiago.

Los intentos del Cuerpo de Señales del ejército por reparar los cables fueron más exitosos que sus esfuerzos para cortarlos; pero hubo una innecesaria demora de una semana para recoger y unir el del este, que viene de la bahía de Guantánamo. Como ya había dicho, este cable se mutiló una milla al este de la entrada de la bahía, y la distancia y orientación de su posición se le informó con precisión al vapor encargado de la misión de cortarlos.² Después de casi una semana de trabajo, este buque, que comenzó la búsqueda en la entrada de la bahía, tuvo éxito al conectar con la Mole de San Nicolás (St. Nicholas, Haití) en un punto seis millas o más al este y fuera de la bahía, justo a tiempo para enviar una información mía a Washington, en la que daba importantes noticias al presidente, explicándole que ocho horas antes, nuestro ejército había llegado a Daiquirí y que el almirante y el general habían estado en una conferencia.

Supe más tarde, que esta información de inteligencia suministrada por la Armada, enviada a través del Departamento de Guerra, se usó para mostrar la superioridad del ejército al manejar los cables. Tan pronto como se estableció comunicación con la Mole de San Nicolás, llegaron operadores desde Haití y se abrió la oficina en punta Pescadores. El vapor del ejército encontró y unió el cable del oeste conectando dicho accidente geográfico con Santiago; de la misma manera el coronel al mando me informó con satisfacción, que los operadores franceses en punta Pescadores habían intercambiado señales con sus colegas en Santiago. Al momento, le precisé que lo que él realmente había hecho era conectar a Ma-

drid con La Habana a través de una nueva línea, mediante la cual se corría el riesgo de que los operadores estuvieran en inteligencia con nuestros enemigos. Rápidamente se dio cuenta de la situación y, como le dije que era necesario cortarlo otra vez, sugirió que el mismo objetivo se podía lograr sellando su extremo. Acepté esa recomendación y el cable que se dirigía a Santiago se cerró, luego de retirarlo del local, donde se apostó allí un centinela.

Los operadores franceses reconocieron que así se eliminaba, para ellos y para mí, una gran responsabilidad. Y me sentí aliviado al saber que no se pudo enviar ninguna información a Santiago, ni intencional ni accidentalmente. Más tarde me enteré de que hubo sus comentarios entre los operadores de Santiago y los de punta Pescadores, además de que habían intercambiado señales. El coronel que representaba el Servicio de Señales valoró positivamente la necesidad de las precauciones tomadas; le dije que tan pronto como cortara el cable en las afueras de Siboney y llevara una punta a nuestro cuartel general allá, la que se había sellado en punta Pescadores sería conectada otra vez y se establecería comunicación directa entre Washington y nuestro ejército. El almirante aprobó mi acción y el coronel me agradeció por la ayuda y el estímulo que le di. Aclaro esto porque mis actos oficiales fueron tergiversados en Washington por el oficial jefe de Señales del Ejército —posiblemente, por su inexperiencia y carencia de conocimientos de las condiciones que presentaba el sur de Cuba— y fui acusado de interferir y obstruir con mi ejército los cuerpos de Servicios de Señales. En realidad, el oficial Jefe del Servicio de Señales del Ejército —en Washington a 1200 millas— estaba tan ofendido por lo que él consideró mi falta de patriotismo y mis tácticas de obstrucción que me envió un cablegrama directo, para advertirme que otras interferencias con los cables serían ¡a “riesgo” mío! y a la vez, que estaba a cargo (por orden del presidente) del control de los cables en aguas cubanas.

Asumí que el irregular e insolente mensaje que contenía estos errores me fue enviado de forma directa, probablemente para ahorrar tiempo; yo lo envié al comandante en jefe como un “cable importante” dando por sentado que el almirante le señalaría al Departamento de la Armada, el error en que había caído el oficial jefe de Señales del Ejército y la posición insostenible asumida por

aquel. Naturalmente esperé un cable de la Secretaría de la Armada y no me desilusioné, ya que al otro día me llegó uno informándome que yo no estaba autorizado a interferir con los cables bajo control del ejército. Mi respuesta fue la siguiente:

Cablegrama
Bahía de Guantánamo.
Playa del Este
28 de junio de 1898.
Secretaría de la Armada. Washington.

El Cable Francés no ha sido interferido. Allen y los representantes de la Compañía del Cable Francés solamente han tenido mi ayuda y estímulo. Esta punta (del cable) en Santiago se selló por sugerencia de Allen hasta que él pudiera recogerlo, cortarlo y luego llevarlo al otro extremo para el Cuartel General del Ejército en las cercanías de Altares. Evidentemente el Departamento de la Armada ha sido informado con planteamientos falsos por alguien relacionado con el Cuerpo de Señales del Ejército.

MCCALLA

A petición del coronel Allen, yo estuve de acuerdo en actuar como censor de todos los mensajes que se enviaran desde la base naval. Esto me dio la oportunidad de encontrarme con frecuencia con los incansables, confiables y especiales corresponsales de guerra, quienes después de entrar en el frente con nuestro ejército durante el día, a las ocho en punto iban a sus yates y barcasas en las afueras de Siboney; así, en su travesía de cuatro horas hacia punta Pescadores, ellos preparaban sus mensajes y llegaban al *Marblehead* alrededor de la media noche, cuando yo estaba listo para enviar las noticias a Estados Unidos o Europa. Aparte de obtener las informaciones primero que nuestro ejército, me sentía afortunado de conocer a un cuerpo de hombres, cuya valentía en la línea de fuego era solo igualada a sus deseos de no negarle al público ni un detalle de la campaña. Y quedé sorprendido de que solo en dos ocasiones fue necesario llamarles la atención por algo que consideré inaceptable y para lo cual mi respuesta inmediata

fue “censúralo”. En una ocasión, el artículo le podía haber dado información a Madrid y ya había sido enviado; la otra fue con respecto a la exageración que se puso en el corte de un cable entre Manzanillo y Trinidad; el informante del corresponsal se había equivocado en los datos, de los cuales yo tenía noticias precisas. Después de descansar una hora, las lanchas de la prensa fletadas llegaban a Siboney de día, y los corresponsales marchaban de nuevo al frente de batalla. Era imposible no sentir gran respeto y admiración por aquellos representantes de la prensa, que estaban frecuentemente y de forma voluntaria bajo el fuego, en su esfuerzo por no dejar escapar ningún detalle. Me dio gran satisfacción ayudarlos cuando fue posible y siempre hubo una respuesta rápida y agradecida de su parte. Me acuerdo de cuando se arrastró el *Kanapaha* fuera de los arrecifes, donde su capitán, sin intención, había varado el yate. Me sorprendí a la mañana siguiente al ver a media docena de corresponsales formados en fila en el pasillo del *Marblehead*, muy bien vestidos, sosteniendo jugosas piñas en sus manos, con una visible expresión de gratitud por mi ayuda el día anterior y con una disculpa por la condición de sus ropas, que lucían mejor que las mías. Después de la acción contra la batería en Cayo Toro, desde donde les habían disparado a las lanchas de la prensa, le pregunté a uno de los corresponsales porqué ellos corrían tanto riesgo y se exponían de forma innecesaria. Me respondió con una sonrisa: “Nosotros buscamos la oportunidad”.

Tan pronto como el ejército vino a Cuba, también llegó un representante de Correos, para abrir una oficina local en el cuartel general; así los oficiales y soldados podrían recibir su correspondencia más rápido y fácilmente. Por desgracia, él fue la primera víctima de la fiebre amarilla. Su energía y patriotismo lo impulsaron a arriesgarse y seleccionó una edificación donde había mosquitos infectados. Primero, él había llegado a la base naval con varios bolsos de cartas del ejército y me sentí contento al guardárselos en el camarote de *Marblehead*, hasta que él estuviera listo para recibirlos en Daiquirí.

Me alegro de tener la oportunidad de expresar la deuda de la Armada con el Departamento de Correos por la prontitud con que la correspondencia era enviada a las costas de Cuba —después de empacarlas en Nueva York en bolsas individuales para cada uno

de los buques. Fue un gran placer y felicidad para todos durante el bloqueo saber que no hubo “cinta roja”, ni demora innecesaria en recibir nuestras cartas de casa.

Aunque Cervera apareció en la entrada del puerto de Santiago 35 minutos después de las 9:00 de la mañana del 3 de julio, no fue hasta las dos de la tarde en punto, que el coronel Allen, quien estaba en punta Pescadores, llegó a bordo del *Marblehead* para decirme que “los españoles habían escapado y que Sampson estaba persiguiéndolos”. Él se había apresurado en llegar al buque para darme noticias, cuando solo habían descifrado en la estación del cable una parte del mensaje enviado desde Siboney y, luego, regresó a tierra inmediatamente para obtener una copia con todos los detalles del mensaje. Sucedió que sobre las 9:30 de esa mañana, el operador de Siboney había enviado el siguiente mensaje: “Las ratas están fuera de la cueva”; pero el operador de Guantánamo no entendió su significado, hasta que llegaron las noticias clave de la batalla varias horas después.

El reporte de que la escuadra española había escapado era muy alarmante y, sin saber que el último buque de Cervera en ser destruido —el *Colón*—, estaba casi varado en río Turquino, pensé que el enemigo podría navegar hacia el este; así que partí con el *Marblehead* y dirigí el auxiliar *Suwanee*, al destructor de torpedos *Dupont* y un remolcador hacia el suroeste, para interceptar a cualquier enemigo que apareciera en nuestro camino. El *Marblehead* tuvo que esperar mucho tiempo para buscar un bote que faltaba y para relevar al teniente Anderson (a cargo del buque apresado *Adula*) por un guardiamarina. El comodoro Watson, quien se encontraba en la bahía con el buque insignia *Newark* —inhabilitado por reparaciones—, me hizo señales de que no esperara por él, ya que alcanzaría al *Marblehead* empleando el destructor *Porter*,³ lo cual verifiqué antes de llegar nosotros a Santiago.

No era una fuerza formidable aquella con la que yo avanzaba desde la base naval; sin embargo, era lo suficiente grande, por lo menos, para obtener información de un posible enemigo. Era correcto que los buques españoles venían en dirección este. No habíamos navegado más de cinco millas, cuando observé el humo de un vapor que venía en dirección de Santiago —hacia donde se dirigían el *Dupont* y el *Marblehead*—. Resultó ser la barcaza *Hercules*, fletada por el periódico *Record de Chicago* o el *Times*, con el

corresponsal de guerra Chamberlain a cargo, quien se encontraba en realidad entre nuestros buques y la escuadra española que sale de Santiago y se encontró por un momento entre dos fuegos.

El *Dupont* interceptó al *Hercules* y me señaló que la flota española había sido destruida, lo que se verificó varios minutos después, cuando la barcaza llegó al *Marblehead* en camino a la estación de reportes. El señor Chamberlain me confirmó los hechos y me pidió permiso para enviar un mensaje de total victoria a Estados Unidos. Al ser el único bote de la prensa ubicado a la entrada de la bahía en el momento inicial de la batalla, me complació darle la oportunidad de informar la gran noticia.

Sin embargo, desafortunadamente, debido a la estupidez de alguien en punta Pescadores, los operadores de la compañía del cable francés se negaron a aceptar el mensaje en mi ausencia y así el país estuvo sin noticias de la victoria durante varias horas. Sé que había temor en Washington, por el ejército de Shafter, porque a mi regreso a la base naval, al otro día, encontré un mensaje del secretario Long (que había llegado durante mi ausencia) pidiéndome información del frente.

El *Marblehead*, después de deshacerse del *Hercules*, continuó para Santiago, donde encontramos los acorazados *Iowa* e *Indiana*, el primero con Cervera y un número de oficiales y marinos, prisioneros a bordo. Mi gran alegría por el éxito cambió al pensar que algunos de mis amigos hubieran muerto o estuvieran heridos. No se pueden imaginar el alivio que sentí, al escuchar a través del megáfono la respuesta del capitán del *Iowa*, luego de preguntarle cuántos habían muerto: “¡Ninguno!”

Acompañé al comodoro Watson a ofrecerle nuestros respetos al almirante Cervera; lo encontramos sentado bajo un pequeño toldo en la popa del *Iowa*, digno y tranquilo; aunque, por supuesto, no podíamos saber sus pensamientos. Recuerdo que, entre otras cosas, refirió haber enviado 1100 hombres de su escuadra a las trincheras bajo el mando del general Linares y que 700 de ellos habían regresado la noche anterior de la salida, cuando la fuerza naval fue llamada de nuevo, por orden del gobernador general Ramón Blanco, a los buques, que abandonarían Santiago.

La orden de abandonar el puerto, Cervera la consideraba un error, ya que sus buques tenían 10 000 hombres que podrían de-

fender la ciudad. Más tarde planteó que nosotros nos hubiéramos sorprendido de haber encontrado tan elevado número de tropas defendiendo el lugar. De esta forma, se anticipaba a nuestro conocimiento de la pequeña fuerza del enemigo.

¡Fue una noche larga, digna de ser recordada! Una luna brillante definía con perfecta claridad la entrada del puerto y la luz del faro del Morro iluminaba espléndidamente, como si nada hubiera ocurrido que perturbara la calma y tranquilidad de la ciudad. El mar estaba en calma y no quedaban indicios del conflicto ocurrido horas antes —excepto la vista inusual de oficiales con uniformes extranjeros, sentados en grupos alrededor del amplio alcázar del acorazado—. Nuestros propios oficiales, también en grupos, se veían triunfantes, pero ocultaban cuidadosamente todo indicio de placer en consideración a nuestros huéspedes obligados.

El reporte más sencillo y completo de nuestra victoria del 3 de julio fue dado por el agregado naval japonés quien presenció la batalla desde la cubierta de un transporte del ejército y comentó: “Fue simple porque se hizo bien; si no se hubiera hecho bien, no hubiera sido tan sencillo. Fue una buena prueba: fue una sorpresa. El comandante en jefe no estaba presente, pero el resultado fue el mismo”.

En esta batalla no se le ofreció ninguna oportunidad al oficial al mando de nuestros buques [Schley] para intentar alguna orden de navegación o combinación que no fuera la dictada por el comandante en jefe [Sampson] —previendo lo que realmente ocurrió—. En verdad no se hizo ninguna señal desde el buque insignia ya que no fue necesario. El jefe de cada unidad táctica sabía exactamente qué hacer y se había preparado al realizar un estudio de la situación y de las órdenes del almirante al mando. Además, cada comandante tenía gran confianza en sus colegas, y esta mutua dependencia dio seguridad en el éxito desde el primer momento en que apareció la fuerza de Cervera. Cualquier señal desde el buque insignia, bajo tales circunstancias, no solo era innecesaria, sino que habría creado confusión al dilatar la acción y causado pérdidas de vidas y daños a nuestros buques.

Al inicio del combate, la escuadra hostil navegó en columnas paralelas “de uno en fondo”. La colocación de los buques en la columna de cada lado dependía de su velocidad relativa. El empeño

de nuestra parte era hundir o llevar hacia la orilla a los navíos enemigos, y como la columna española navegaba a través de una línea estrecha, el guía estaba obligado a moverse hacia el oeste por la dirección del canal y por la concentración del fuego de los cañones de nuestras avanzadas en el frente de batalla, que convergían al inicio sobre el frente estrecho de la flota hispana.

Los críticos profesionales y no profesionales han explicado lo que debió haber hecho Cervera el 3 de julio para escapar con éxito y todos lo condenan por lo que hizo y porque falló. En mi opinión, él adoptó las mejores tácticas de acuerdo con su situación y la única que le daba una oportunidad para escapar. He llegado a la conclusión de que no importa el rumbo que hubiera tomado: si abandonaba la bahía —de día o de noche— estaba condenado al fracaso. Por supuesto, Cervera comprendió la gran dificultad de navegar por una garganta en su punto más estrecho y ser obligado a desplegarse frente a una fuerza superior, colocada en posiciones ventajosas para evitarlo.

El buque guía de la columna de Cervera casi de inmediato fue golpeado intensamente por el fuego (su piloto creía que estaba incendiado antes de abandonarlo), y el almirante no giró hacia el oeste hasta no estar seguro. El *María Teresa* debió estar incapacitado antes de llegar a nuestras líneas. Cuando Cervera apareció por la estrecha entrada de la bahía, el buque insignia estaba en la única posición posible como guía de una columna que navegaba por un desfiladero para encontrarse con una fuerza enemiga superior en la línea de combate. Era necesario que el almirante español se desplegara lo más rápido posible con el propósito de atraer sobre sí la mayor cantidad de disparos de los cañones enemigos. En el canal que se vuelve ligeramente hacia el oeste —donde nuestra fuerza era más débil— el fuego de nuestros buques que avanzaban lo obligó todavía más a tomar esa dirección, lo que le daba una mayor oportunidad para escapar, aunque no lo hubiera planificado antes.

Cienfuegos, al oeste de Santiago, era el puerto accesible más cercano al enemigo, y podría ser fácilmente defendido, como Santiago, con la ventaja de que existían allí grandes reservas disponibles y por su cercanía con La Habana.

Aunque Cervera y sus capitanes no dudaron en encallar sus

buques en caso necesario —para prevenir que cayeran en nuestras manos— fue, en mi opinión, la disposición táctica de nuestra flota y su fuego lo que les obligó a seguir pegados a la costa oeste desde el principio; de hecho, no tuvieron otra alternativa. Con excepción del *Colón*, tenían pocas posibilidades de escapar y fueron precisados a llevar sus buques a la orilla, para que sus oficiales y hombres se salvaran de las llamas.

Si Cervera hubiera continuado directo al sur en una columna simple, habría sido confrontado por sus enemigos prácticamente en un doble escalón. Si el personal de las dos escuadras hubiera estado parejo en todos los aspectos: ¿puede alguien dudar de que los españoles habrían sido golpeados mucho más rápido de como ocurrió si dependiera solo de la formación más ventajosa y de la potencia de los buques estadounidenses? En tal caso, como estoy asumiendo, las escuadras deberían haberse acercado más la una a la otra y el fuego de nuestros buques hubiera sido más efectivo, al disminuir la distancia. Ante la historia del arte militar en tierra y mar desde el periodo más remoto, es inútil condenar a Cervera por no adoptar este método de ataque. De la carta publicada por este y las tácticas empleadas el 3 de julio, en mi opinión, se mostró no solo como un oficial naval completo, sino como un marino hábil, un hombre excepcional y muy capaz.

Como el almirante Cervera hizo su salida de día y fue derrotado, numerosos críticos plantean que el intento debió haber sido de noche; pero el hecho es que en la noche del 4 de julio, el *Reina Mercedes*, al ser hundido por los españoles en un intento por bloquear el puerto, recibió disparos de 4, 10 y 12 pulgadas de los cañones de nuestros acorazados, muestra de que por la noche nuestra puntería era eficaz y notable. Con reflectores que iluminaban el rostro de los comandantes, en un canal tan estrecho como el de Santiago, es probable que la nave insignia se hubiera hundido antes de salir. Incluso, los buques que la seguían, aunque no colisionaran con ella, es probable que encallaran en tierra, y toda la fuerza de Cervera habría naufragado o se habría destruido en la boca misma del puerto. Asumiendo que los reflectores no se utilizaran hasta después de que los buques españoles llegaran a mar abierto, la navegación de esos cruceros tan pesados por ese canal tan estrecho, en la noche, hubiera sido difícil y su avance, muy lento.

Yo tenía en el *Marblehead* a un piloto cubano que había estado entrando y saliendo de Santiago en el *Argonauta* y, tan pronto como se bloqueó el puerto, le pregunté si creía que Cervera lograría salir por la noche. Respondió que si las boyas estuvieran colocadas e iluminadas pudiera ser; pero que, de otra manera, no sería posible para buques tan grandes abandonar la rada en la noche. Aún si ellos hubieran despejado la entrada del puerto, los poderosos reflectores de nuestros acorazados y cruceros habrían descubierto las naves españolas y se habría alcanzado el mismo resultado.

Al discutir sobre esta batalla, la pregunta acerca del daño que podría haber sido causado a nuestras embarcaciones y personal —si Cervera hubiera adoptado un rumbo diferente— no debe tomarse en cuenta, pues un estimado de toda la situación refleja que su objetivo táctico era escapar: no arriesgar la destrucción de su escuadra si lo podía evitar. El almirante español debió haberse dado cuenta de que si su fuerza se hubiera perdido al cambiar de base para obedecer la orden del capitán general, la campaña cubana estaría prácticamente terminada y el fin de la guerra asegurado.

Es una coincidencia curiosa que las pérdidas españolas en la batalla de Santiago —más de 600— igualaron aproximadamente el número de muertos por la explosión del *Maine*.⁴

En la mañana del 5 de julio llamé al comodoro Schley, que había llegado a la bahía de Guantánamo en su buque insignia, el *Brooklyn*. Fue lo suficientemente atento conmigo y me leyó su reporte de la batalla del día 3. Por estar en las afueras de Santiago, no pudo tomar parte en las acciones militares y escuchó planteamientos contradictorios de los oficiales de los buques que participaron en la acción en relación con la parte desarrollada por cada uno. Me aventuré a decirle al comodoro que, desafortunadamente, había existido una controversia entre Perry y Heriot,⁵ después de la batalla del lago Erie (en la guerra de 1812),⁶ y que yo esperaba que nada de eso ocurriera después de la batalla de Santiago. Añadí que había gloria suficiente para todos.

No tengo interés personal en la controversia que surgió acerca de los incidentes de la batalla, ya que el *Marblehead* estaba, en ese momento, en la bahía de Guantánamo; por lo tanto, estoy en posición de dar una opinión imparcial en relación con las acusaciones, recriminaciones y reclamos, y debo afirmar que yo escuché las

vivencias de los participantes casi inmediatamente después de la victoria.

La principal acusación era que el *Brooklyn* (buque insignia del comodoro Schley) disparó “con miedo”, que el propio Schley estaba temeroso y que su nave al girar, se había alejado del enemigo una milla en dirección sur —antes de completar el giro que lo puso paralelo con las naves de Cervera.

El hecho es que dicha embarcación recibió más disparos que cualquier otro buque en el combate y que tuvo la única baja sufrida en la batalla. La acusación de que a Schley le faltó valor debe haber sido hecha por aquellos que no conocían que él había servido en la guerra civil, que había estado muy cerca del valiente teniente Mckee, el primer hombre en entrar al fuerte enemigo y quien murió en Corea en 1871. Los detractores de Schley no recordaban que había sido elegido para comandar la expedición Greely Relief,⁷ debido a la confianza del Departamento de la Armada en su coraje y reconocida habilidad profesional. Teniendo en cuenta su hoja de servicios, tal acusación de cobardía, no podía tener fundamento.

La otra imputación fue la del giro a la derecha, en la que al *Brooklyn* le faltó poco para hundir a uno de nuestros propios acorazados; siempre existe la posibilidad de un choque accidental entre buques amigos, o entre tropas en tierra, cuando varias unidades, tratando de contactar con el enemigo, convergen en un punto de su formación. En ese aspecto, la batalla del 3 de julio no fue la excepción. Existieron grandes probabilidades de una colisión entre nuestros buques ese día, debido al volumen de humo generado por el uso del carbón bituminoso y de la pólvora negra y parda, que dificultaban la visión; pero en todos los casos, el manejo hábil de los capitanes impidió una catástrofe.

Ocurrió así cuando el *Brooklyn* y el *Texas* se acercaron el uno al otro, aunque más importancia se le atribuyó más tarde al incidente ocurrido cuando el *Texas* dio marcha atrás a sus máquinas para evitar una posible colisión. No obstante, esto se consideró tan poco relevante en ese momento, que ni siquiera se registró en la bitácora del *Texas*. Durante la corte marcial formada en 1901 —a petición de Schley— se demostró que después de colocar el timón del *Brooklyn* en posición de babor (para girar el buque a la derecha), este se mantuvo en esa posición hasta que alcanzó un

rumbo, en su persecución, paralelo al de los buques españoles. Esta acusación fue el último de los alegatos en contra del oficial de mayor rango presente en la batalla, quien en ese momento era el comandante.

Siempre me ha parecido que este giro hacia la derecha fue un “error táctico”, parecido al cometido en la batalla de la bahía de Mobile (durante la guerra civil, 1864),⁸ por el capitán del primer *Brooklyn*. En otras palabras, cada caso fue un error de juicio, debido a un incidente en el combate o una exclamación apresurada de un observador irresponsable que obligó a los oficiales al mando a pensar primero en la seguridad de sus buques y en su personal, sin reflexionar en el efecto que su acto hubiera podido traer a los otros buques en la columna.

Al día siguiente de la batalla, un oficial me contó que mientras estaba de pie en la cubierta del *Brooklyn*, cerca de Schley —ubicado en una posición visible y expuesto fuera de la cabina blindada del piloto para poder observar más claramente el desarrollo del conflicto—, le dijo al comodoro que los buques españoles se estaban acercando rápidamente al *Brooklyn*: “¡Nos van a golpear con el espolón! ¿Qué va a hacer? ¡No tiene mucho tiempo para decidir!” Alarmado por la advertencia, Schley, al instante, dio la orden —“¡A babor,⁹ a toda máquina!”— al capitán o al cabo de brigadas en el timón, o a ambos. El *Brooklyn* giró a la derecha, lo cual ha sido muy discutido y ha causado mucha animosidad. Como la batalla resultó una victoria total para nosotros y como el giro hecho por el *Brooklyn* no afectó el resultado, que fue realmente completo cuando el *Colón* se puso a distancia de tiro del *Oregon*, toda referencia inmediata después de la batalla a este “error táctico” cometido por el *Brooklyn*, era imprudente y causaría malevolencia y hostilidad entre los oficiales y hombres de los diferentes buques.

Los cruceros armados *New York* y *Brooklyn* poseían cada uno cuatro máquinas principales colocadas una tras otra, dos en cada uno de los ejes de las dos hélices. Resultaba más económico desconectar las dos delanteras bajo circunstancias ordinarias, aunque se necesitarían 20 minutos para conectarlas otra vez. En el bloqueo de Santiago, ambos buques mantuvieron su posición utilizando las dos traseras y así, al ser sorprendidos por el intento de Cervera de escapar, no tuvieron tiempo para poner en funciona-

miento las de alante y, por consiguiente, ninguno de los cruceros podría haber desarrollado 18 nudos de velocidad solo con las de atrás funcionando. Si las cuatro máquinas hubieran permanecido acopladas y se hubiera utilizado una sola hélice para mantenerse en espera mientras se bloqueaba, hubiera sido mejor para ambas naves y el *Brooklyn* hubiera navegado próximo al *Colón* en la persecución del 3 de julio.

Desde la batalla de Santiago hasta acá, se ha comentado mucho públicamente por oficiales que no estuvieron presentes en el combate, quienes criticaron el uso del cañón de nuestros buques en esa ocasión. Nuestros oficiales a bordo reportaron solo un 3 % de impactos visibles y un oficial naval alemán ha calculado que hubo 3 % más por debajo de la línea del agua, lo cual no pudo ser apreciado después del naufragio de los buques y, por tanto, permanece en la duda. Los críticos, aparentemente, perdieron de vista el hecho de que todos los buques españoles fueron destruidos con una sola baja (muerto) de nuestro lado y ningún daño de consideración a nuestros buques. El uso de los cañones fue ciertamente efectivo para lograr una victoria fácil y completa, al incendiar los buques del enemigo, mantener en un nivel bajo su poder de fuego y obligar a la escuadra española a encallar en la orilla.

Con el elevado volumen de humo negro que vierten las chimeneas y las nubes de humo blanco producidas por la pólvora parda de los cañones, los cuales envuelven los buques y ocultan los del enemigo —tanto que los artilleros en la mira de los cañones ocasionalmente veían sus blancos en movimiento—, y bajo la excitación del combate, parece como si la victoria se hubiese logrado simplemente al cubrir una gran área del mar con nuestros proyectiles que viajaban a través de la humareda hasta el enemigo y le causaban suficiente daño como para provocar su destrucción.

De seguro resulta injusto contrastar nuestros disparos, bajo las condiciones peculiares que predominaron en la batalla de Santiago, con los resultados obtenidos por un sistema enteramente nuevo de entrenamiento de los artilleros, han desarrollado durante los últimos seis años. Quienes usan pólvora sin humo mejoran la visión del blanco y el montaje rápido para efectuar el tiro y lo realizan con objetivos grandes y fijos, sin tener enemigos a la vista. Nuestras naves con frecuencia impusieron silencio a las baterías

a ambos lados de la entrada al puerto de Santiago y por la noche, cuando el *Massachusetts* y el *Texas* atacaron el crucero español *Reina Mercedes*, mientras el buque se hundía en la entrada, cuatro proyectiles (de 10 o 12 pulgadas) lo impactaron: uno pasó a través de su parte superior y tres explotaron dentro, destrozando el casco por completo. Nosotros no consideramos que nuestros disparos fueran tan malos como plantean los críticos; aunque, sin dudas, en la próxima guerra los artilleros dispararán mejor. Pero en vista del éxito de la batalla de Santiago, con los destrozos de la escuadra de Cervera en la playa, resulta inútil criticar injustamente la puntería de los oficiales y hombres que obtuvieron el triunfo.

El cable que el almirante Sampson envió a Washington, en la noche del 3 de julio, anunciando la destrucción de la fuerza de Cervera, ha sido fuertemente criticado por considerarse un intento de engañar a la opinión pública de acuerdo con la forma en que estaba redactado. Para muchas personas parecía que el buque insignia *New York* había tomado parte en la batalla de Santiago. El almirante Sampson nunca hizo tal afirmación —lo cual hubiera sido absurdo— ya que el *New York* estaba en las afueras de Siboney, ocho millas al este de la entrada de Santiago, donde comenzó la batalla. La gran cantidad de oficiales navales que participaron en el combate; los espectadores de los transportes del ejército; los corresponsales de muchos periódicos, que se hallaban en los buques y las lanchas de la prensa, que cruzaban por los alrededores del puerto, todos habrían hecho insostenible tal afirmación.

Cuando leí por vez primera el cable que anunciaba la victoria, interpreté que la flota completa —tanto los buques en el lado norte de la Isla, como aquellos en el lado sur— sería acreedora del resultado que marcó el fin de la campaña naval en las Antillas. Con esa interpretación, la frase “la flota bajo mi mando” —quiere decir todos los buques de la flota y no solamente aquellos que participaron en la batalla— fue absolutamente correcta. Todo buque bajo las órdenes del almirante Sampson en las afueras de las costas de Cuba había contribuido, de una forma u otra, al objetivo final: obligar a Cervera a entrar en el puerto de Santiago¹⁰ como el único en Cuba capaz de acomodar todos sus barcos, bloquearlo mientras permanecía allí y aniquilarlo cuando intentara salir. No encuentro, con la debida consideración, otra interpretación que

pueda ser aceptada.

Hubo cierta confusión, excitación natural, considerable entusiasmo y premura en el buque insignia, después que el *Colón* se rindió. Un oficial, presente en el camarote del *New York* en el momento en que un teniente trajo el borrador del cablegrama anunciando la victoria —para que fuera aprobado por el almirante—, me dijo que Sampson había dicho: “¡Ese no es el tipo de cable que yo desearía enviar!” Desafortunadamente, el cablegrama no fue reescrito como debería (en vista de la desaprobación del almirante) y así mismo se remitió apresuradamente a Washington. Su publicación produjo fuertes expresiones de descontento en la opinión pública en general.

Se dijo que, en la oficina del cable, el teniente bajo el mando del almirante Sampson se encontró con su igual a las órdenes del comodoro Schley, cada uno con un mensaje para el secretario de la Armada, y que el oficial con el mensaje de Schley fue prevenido para que lo enviara primero a su superior. Si este incidente fuera real, evidenciaría precipitación indebida por parte del representante del comodoro, al remitir un despacho sin haberlo tramitado a través del comandante en jefe, como establecen las regulaciones de la Armada. También mostraría una decisión igual por parte del ayudante del Almirante al prevenir sobre el envío del mensaje del segundo al mando. Aunque Schley era el oficial superior presente en la batalla, para despachar un mensaje al secretario de la Armada, relacionado directamente con ese acontecimiento, y más en ausencia de su superior inmediato, dicho mensaje debería haber sido enviado necesariamente al almirante Sampson para que lo examinara, considerara y certificara, antes de hacerlo llegar a Washington. Incluso, con el arribo del buque insignia a la escena en las postrimerías del combate, el comandante en jefe con su presencia recobraba el mando de toda la fuerza.

La opinión pública creyó, injustamente, que las palabras del mensaje de Sampson eran un intento para despojar a Schley de los laureles que se merecía como oficial superior presente en la batalla. Algunos de los amigos de Schley aprovecharon esta ventaja, amparados en la creencia pública, para avivar las llamas de esta controversia lamentable. Sampson nunca tomó parte en la discusión y fue siempre justo al tratar a Schley. Este planteamiento conlleva

a una exploración del mensaje escrito del comandante en jefe, enviado en agosto al secretario de la Armada, en el cual rechazaba recomendar a Schley para una promoción por su “conducta reprochable” en el pasado mes de mayo, cuando había abandonado su posición en las afueras del puerto de Santiago para regresar a Cayo Hueso, así como cuando falló al no poder destruir al *Colón* anclado a la entrada de ese puerto. Cuando los periódicos de Nueva York que contenían este mensaje llegaron al sur de Cuba, un oficial que estaba presente me dijo que cuando Sampson leyó por primera vez esa parte del artículo referido a la “conducta reprochable” de Schley en mayo, se molestó mucho y expresó su indignación hacia los miembros de su estado mayor en términos fuertes.

Yo siento como un deber, en memoria del almirante Sampson, de hacer pública esta información, aun a riesgo de que parezca que señalo debilidad de carácter en este oficial, lo cual no es así: Sampson no conocía el miedo; era valiente, sereno, imparcial, dócil, amable y modesto; nunca buscó ventaja para sí, pues era generoso y muy considerado con los demás. Sobre todo, siempre estaba perfectamente dispuesto a asumir —como comandante en jefe— todos los errores de sus subordinados, ya hubieran actuado en su propio nombre o malinterpretado sus órdenes. Para demostrar esto último, cuento con el testimonio del capitán del *Oregon* —el ahora contralmirante Charles R. Clark—, quien me relató una conversación sostenida con Sampson en relación con un incidente ocurrido mientras se bloqueaba la flota de Cervera en Santiago. Según Clark, el *Oregon*, el *Massachusetts* y el *Iowa* habían sido los tres acorazados enviados en la noche a iluminar la entrada del puerto con sus reflectores. El *Oregon* solo tenía dos luces utilizables y, como resultado del ir y venir de las olas del mar, el balanceo del barco, la interferencia de las chimeneas y los ventiladores, tenía que girar frecuentemente. El buque fue advertido cinco veces, a través de señales desde el *New York*, para que mostrara una luz mejor o se mantuviera más cerca de la entrada. En realidad, al relevar al *Iowa*, Clark acostumbraba a pasar más cerca del Morro y después encender la luz. El *Massachusetts* encendía su luz al acercarse al *Oregon*, desde afuera y cuando Clark comprobaba que la entrada estaba iluminada, apagaba su reflector y

se retiraba del bloqueo. Según dijo, su barco usualmente se movía por entre los otros buques, para que los objetos en tierra se vieran más grandes y más claros luego de haberlos identificado. Como los españoles con frecuencia devolvían el fuego después que la cañonera *Vesuvius* había descargado 2 o 3 rondas contra el Morro, Clark temía que el enemigo disparara a sus hombres, quienes dormían en cubierta, debido al calor en los camarotes y, a la vez, no quería despertarlos y enviarlos hacia una zona de mayor blindaje y le molestó que el capitán de corbeta Pillsbury trajera al *Vesuvius*, para comprometer las baterías antes de la una de la mañana si el *Oregon* estaba en guardia, y más a popa por la mañana si Clark estaba de servicio a esa hora. En cierta ocasión, había discutido con Pillsbury al respecto, y le había dicho acerca de su manera de actuar y el hecho de que escogiera el tiempo preciso para su ataque cuando el *Oregon* se hallaba de guardia: “Usted muestra la luz mejor que cualquiera de los acorazados”. Los oficiales del *Oregon* frecuentemente se quejaban de las señales innecesarias emitidas desde el buque insignia de acuerdo con su posición en la noche y por la efectividad de su reflector que parecía mostrar algún sentimiento personal en contra de su buque.

Cuando Clark pasó a lo largo del buque insignia, después de su exitosa persecución del *Colón*, la tripulación del *New York* lo vitoreó con tal fuerza, gritando su nombre, que él ordenó a sus hombres en la nave que se pararan junto a él y respondieran al saludo.

Tan pronto como Clark tuvo una oportunidad de hablar aparte, con tranquilidad, con el almirante Sampson, dijo: “Yo espero que Ud. nunca más cuestione la disposición del *Oregon* de acercarse al enemigo”. Y, al decir esto, daba por sentado que Sampson conocía que el *Oregon* había estado muy próximo a cada buque español cuando se dirigían a la playa. El almirante, asombrado, le dijo: “¿Qué quiere usted decir?”, y Clark respondió: “Almirante, Ud. me rozó cinco veces en las afueras de Santiago, al *Iowa* una vez y al *Massachusetts* nunca”. Después, le reveló los datos que he mencionado brevemente. El almirante Sampson parecía seriamente afectado y llamó a su jefe de estado mayor y le preguntó: “¿Qué significa esto?” El oficial le dio poca importancia al asunto y Sampson sacudió su cabeza con tristeza, se volvió a Clark y afirmó: “Yo soy el comandante en jefe y, como tal, asumo la responsabilidad por las señales

hechas; pero Clark, por favor, créame que yo no las autoricé”. El comodoro Watson más tarde le comentó a Clark que Sampson estaba muy perturbado por lo ocurrido y añadió: “Pensándolo bien, cuando yo tuve que seleccionar a Clark para ir al frente, sí tuvimos que forzar el canal”.

Se reconoce universalmente que Dewey merecía su promoción por la victoria del 1.º de mayo (en la bahía de Manila). Sampson, como comandante en jefe de las tropas en las Antillas Occidentales también merecía un ascenso similar, por la campaña exitosa que culminó con la gran victoria del 3 de julio, la cual trajo la paz. Schley, el oficial superior presente —y como tal el comandante real en la batalla—, podía justamente reclamar un nombramiento como vicealmirante. En verdad, si los capitanes de los buques que tomaron parte en la batalla fueron promovidos, Schley debió haber recibido una recompensa aún mayor. Supe que dos de esos capitanes aseguraron que si Schley les hubiera hecho señales a ellos, en especial durante el combate, no habrían obedecido la orden. Embargo, considero que ese rumor era infundado, ya que cualquier oficial que no obedezca una orden del oficial superior presente, hablando en sentido figurado, pierde la cabeza.

Sampson cuenta con toda mi admiración y simpatía; pero este sentimiento no me obliga a cerrar los ojos frente a la realidad de los hechos; incluso, como él no recibió ninguna crítica oficial por los errores de ese mes, entró en la batalla en las afueras de Santiago a la par de cualquier otro capitán que hubiera tomado parte en la victoria.

Yo estaba deseoso de que Sampson recibiera el ascenso que merecía, pero temía que alguno de sus capitanes, por celos, al evitar la promoción de Schley, también sacrificara a su propio comandante en jefe. Mientras estuve en Manila, le escribí a un amigo en Estados Unidos sugiriéndole que si Sampson y Schley fueran promovidos a vicealmirantes —como gozaba Sampson de un rango mayor que Schley por el nivel de protagonismo en la guerra contra España—, la disputa entre los amigos de los dos oficiales debería cesar. Mi carta se cruzó en el camino con un periódico enviado por mi corresponsal que contenía una nota acerca de una reunión en la Casa Blanca, en la que participaron el secretario Long y los capitanes que habían estado presentes en la batalla de

Santiago. En esta reunión se afirmó que el presidente McKinley había propuesto que se nombraran dos vicealmirantes —Sampson superior a Schley—; pero los capitanes presentes expresaron su desacuerdo y el presidente manifestó que no haría ninguna recomendación al Congreso en relación con este asunto.

Supe que el secretario Long, deseando poner fin a la infeliz situación prevaleciente en la Armada alrededor de esa indecorosa disputa, había reunido a los capitanes en su oficina para que se pusieran de acuerdo en algún plan que permitiera poner fin a la controversia y, más tarde, llevarlos ante el presidente como ya he mencionado. Mi corresponsal me escribió:

Querido Bowman.

Mientras el Departamento y el público en general no reconocieron el gran valor de sus servicios al cooperar y alentar a nuestros aliados cubanos en Guantánamo, su comprensión de la situación en Cienfuegos, y su acción rápida, [que] resultó en la liberación de nuestra más poderosa escuadra y se convirtió, en una ocasión en que yo estaba presente en la Casa Blanca, en el asunto de mayor interés de la reunión y en verdad, este tema desplazó la discusión relacionada con el establecimiento del grado de Vicealmirante, sumario por el cual varios oficiales habían sido citados. Después del interrogatorio hecho por el presidente McKinley y el Secretario Long, el primero —evidentemente con la idea de hacer comparaciones entre las acciones y méritos de Sampson y Schley— preguntó sobre la demora en las afueras de Cienfuegos. El capitán Cook respondió que mientras estuvo a bordo del *Brooklyn*, ellos no supieron que la escuadra española no estaba adentro, hasta que Ud. llegó en el *Marblehead*. Que Ud. dijo que las luces que se habían visto en tierra, eran señales hechas por los cubanos, que Ud. se podía comunicar con ellos, y así lo hizo, y supo que la escuadra española nunca había estado allá.

El capitán Evans hizo el planteamiento asombroso de que sabía que ellos¹¹ estaban haciendo señales, y que él las había visto —o que se las habían reportado— en dos ocasiones.

Entonces el Presidente quiso conocer cómo el Comandante de la Escuadra no tenía conocimiento de esto y sus subordinados sí. Cook entonces reiteró su planteamiento de que Ud. había sido el primero en informar a Schley. Después de esto, el Presidente y el Secretario trataron de conocer a través de Chadwick, si él, como Jefe del Estado Mayor, le había dado alguna información a Schley, pero Chadwick no pudo decir nada positivo.

Evans no fue presionado suficientemente para aclarar la fuente a través de la cual obtuvo su información. Mientras tanto, las cosas no parecían progresar, y después de varias sugerencias del capitán Taylor sobre una recomendación al Congreso, la cual el Presidente no aprobó, culminó la reunión.

Sin embargo, una cosa estaba bien clara, que un oficial había hecho lo correcto, se había mantenido en contacto con nuestros aliados, así como con el enemigo y sabía cuándo actuar y cómo.

El Presidente debió haber dicho: “ya que parece que no nos ponemos de acuerdo para seleccionar a un Almirante, por qué no le damos el grado a ese McCalla” [...].

Un día, mientras bloqueábamos Guantánamo, se reportó que un crucero extranjero se acercaba al puerto y, de acuerdo con mi costumbre, se envió a un oficial para que abordara el buque en un punto de la entrada —pero fuera de nuestras líneas— con el fin de conocer su nacionalidad y el propósito de su arribo a la bahía de Guantánamo.

Para mi sorpresa, la nave pasó el bote del *Marblehead* y no le prestó atención a la salva disparada desde el buque como señal de parada; sino que se dirigió hacia el interior de la bahía, procedimiento que constituía una violación de los derechos de una fuerza en bloqueo, era contrario a las costumbres de la guerra y sometió a la embarcación al riesgo de ser impactada por nuestra artillería. Recuerdo que durante la guerra civil, el crucero confederado *Alabama* había pasado a toda velocidad a través de nuestra escuadra en bloqueo y había entrado a la bahía de Mobile sin ser detenido o cañoneado porque, a modo de artimaña, llevaba la bandera ingle-

sa. Por tanto, yo mismo apunté con un cañón y disparé un proyectil a través de la proa del barco, como última advertencia para que se detuviera, lo cual dio resultado; al abordarlo, le llamé la atención al capitán por el hecho de haber pasado mi buque y no prestar atención a la salva disparada desde el *Marblehead*, por lo que se le había disparado un proyectil cargado. También le orienté el lugar donde el crucero debía echar anclas mientras permaneciera en la bahía. Más tarde me percaté de que él deseaba comunicarse con su cónsul en Guantánamo, lo que era legal.

El día anterior le había notificado a un representante del general Pareja que la escuadra de Cervera había sido destruida, que Santiago se había rendido con todas las fuerzas españolas al este de la ciudad y que su fuerza había sido incluida en los términos de la capitulación.

Al día siguiente de la llegada del crucero extranjero, acompañé a su capitán, bajo bandera de tregua, a un punto intermedio entre la base naval y Caimanera, donde él pudo comunicarse con un buque español, a bordo del cual se hallaba su cónsul. Aproveché la oportunidad para solicitarle a dicho oficial que le pidiera a su representante consular que le comunicara al general Pareja la noticia de la rendición que ya se le había enviado el día antes y le planteara que los términos de la capitulación se le harían llegar dos días después. En un inicio, el general español rehusó aceptar la información dada por el cónsul; pero este, indignado, le señaló que el capitán del crucero no tenía por qué alterar los hechos. Entonces, el general Pareja, después de cerrar las puertas y ventanas del aposento, consintió en escuchar todos los detalles de la rendición.

Me siento obligado a referirme a la violación del bloqueo que desarrollábamos por parte de un crucero extranjero de una nación neutral, el cual deliberadamente había cruzado más allá de las posiciones de los buques que bloqueaban la costa norte de Cuba y entrado al puerto de La Habana sin autorización. Tal flagrante violación de las leyes referidas a un bloqueo legal pudo ser debida a la ignorancia o constituir una provocación insolente de nuestros derechos beligerantes. Por supuesto, el crucero neutral debió haber sido cañoneado y estoy feliz de añadir que varios oficiales al mando durante el bloqueo habían tomado medidas extremas para

prevenir tal infracción de nuestras prerrogativas. Resulta de interés saber que el comandante del crucero extranjero había expresado la opinión —después de una inspección personal al bloqueo del puerto de Santiago— de que para las naves españolas no sería difícil escapar. Esta opinión profesional —como se dijo— influyó en el capitán general de Cuba para ordenarle al almirante Cervera que abandonara el puerto.

La salud de los marineros y de los *Blue Jackets*¹² de mi comando fue excelente durante la guerra; para asegurar su inmunidad contra enfermedades contagiosas, había puesto en vigor medidas severas que garantizaran la protección del personal mediante el empleo de los únicos medios utilizados entonces.

Yo había tenido alguna experiencia respecto a la fiebre amarilla a bordo en 1869 y recordaba el éxito en Río¹³ en 1893, debido a las precauciones adoptadas en nuestros buques. De modo que, tan pronto llegaron los informes desde Siboney reportando que la enfermedad había aparecido en nuestras tropas, determiné que los marines y, en general, la flota podrían impedir el desastre de contraer la infección si se adoptaban especiales medidas de precaución. Era de suma importancia que los buques que participaban en el bloqueo, la escuadra del este que en aquel momento se formaba para desarrollar operaciones ofensivas contra la flota hispana en aguas españolas y el campamento que los marines sostenían en el lado oriental de la entrada de la bahía de Guantánamo no fueran contaminados.

Las normas que se adoptaron en ese momento fueron cumplidas con rigidez, sin duda, y podrían parecer desagradables no solo a los capitanes de los transportes, sino también a los oficiales y hombres de nuestro ejército, quienes por falta de experiencia no valoraban el peligro que significaba dicha enfermedad y parecían estar bastante ajenos al hecho de que de la salud de la flota dependía la seguridad del ejército. También estoy obligado a confesar que varios de mis colegas creían que muchas de mis precauciones extremas eran innecesarias. Sin embargo, como la responsabilidad de la salud de las fuerzas en la bahía de Guantánamo recaía sobre mí, aquellos que desaprobaban mis métodos entendieron, estoy seguro, que no había nada personal comprometido en el cumplimiento del sistema de aislamiento y que, aunque mis reglas parecieran desagradables, elloas debían aplicarse del mismo

modo en todas partes. Estas medidas previnieron la aparición de la fiebre amarilla en los buques y en el campamento de los marines, a pesar de que en tres ocasiones, buques del ejército anclaron en la bahía de Guantánamo, una vez con la enfermedad a bordo, y otras dos con indicios de ella.

Las medidas que adopté eran muy simples. A todas las personas (excepto los oficiales y hombres de los buques que no estuvieran en cuarentena) se les impidió desembarcar en punta Pescadores, y todas las embarcaciones, sin excepción, que hubieran tenido cualquier vínculo con nuestro ejército en Siboney, Daiquirí o Santiago, debían permanecer estrictamente en cuarentena o estaban obligados a abandonar la bahía. Además, todos los “presentados” del campamento español fueron desinfectados, bañados (en un salvavidas anclado a cierta distancia del buque) y se les dio ropa nueva —la de ellos se destruyó— antes de ser recibidos a bordo.

Se conoce bien que la salud general de nuestra flota y la de los marines bajo las órdenes del coronel Huntington continuó siendo excelente a lo largo de la guerra y no es necesario que me refiera de nuevo a esta buena suerte, excepto por los brotes de fiebre amarilla que aparecieron con rapidez en los campamentos del ejército alrededor de Santiago y por la constante comunicación que se mantenía entre Siboney y la bahía de Guantánamo. Puede que sea interesante mencionar los métodos adoptados en el *Marblehead* para preservar la salud de la tripulación.

Durante las hostilidades a los hombres no se les permitió tender sus hamacas, ya que —aunque se mantenían los cañones cargados y tres proyectiles de repuesto en cubierta para cada cañón de cinco pulgadas, y una caja de proyectiles de repuesto para cada cañón de 6 lb— la presencia de hamacas en la cubierta habría interferido con el rápido manejo y servicio de la batería. Los hombres tenían sus mantas y dormían en la cubierta por la noche, y permanecían al aire libre durante el día. Algunos de los miembros de la tripulación dormían en el camarote de cubierta; pero como todas las puertas se cerraban en la noche para oscurecer el buque, dicho compartimiento resultaba incómodo.

Navegábamos lentamente con una sola hélice o deteníamos ambos motores, por tanto, fue fácil coordinar la fuerza de los maquinistas en seis guardias, y los suboficiales y hombres de esta división

fueron estimulados a permanecer día y noche en la popa o en el castillo de proa, cuando no estaban de guardia, bajo improvisado refugio y recibiendo la brisa fresca del mar; se les aconsejó dormir todo el tiempo posible. Además, se le ordenó al cirujano recoger vinos, extractos y licores de los oficiales y, hasta donde yo sé, nadie tuvo la oportunidad de beber siquiera un vaso de algún estimulante.

Los resultados de este método fueron muy satisfactorios y la salud de la tripulación continuó siendo excelente. Los hombres perdieron la grasa sobrante, se fortalecieron y siempre estaban a causa de ello mejor preparados para la acción o para el combate que la tripulación de un buque enemigo anclado por semanas en un puerto y sujeto a las influencias perniciosas del contacto con tierra firme. El hecho cierto es que un buque de guerra que se mantiene en el mar todo el tiempo es muy superior en todos los aspectos al buque bloqueado en puerto, lo que ha sido claramente demostrado por los éxitos de los ingleses durante los últimos dos siglos y medio sobre los franceses y sobre las flotas holandesa y española. Ahora no debería referirme a este tema, pero en un ciclo de conferencias en el Colegio de Defensa, un ingeniero naval planteó, antes de la guerra con España, que una flota de vapor anclada en puerto estaba mejor preparada para la batalla que una flota enemiga que cruzaba el mar.

La pequeña persecución, y la batalla del 3 de julio demostraron conclusivamente el error de dicha teoría ingeniera naval y corroboró lo que siempre ha sido verdad desde la época de navegación con velas, no modificado en absoluto por la introducción del vapor.

Es un hecho digno de felicitación que la lista de enfermos del batallón promedió 2,5 % mientras que había un 3 % de enfermos en la flota: el confinamiento bajo cubierta, sin dudas, aumentó ligeramente el porcentaje entre los marineros.

En ocasiones, un soldado español se dejaba ver en la plaza cerca del anclaje del *Marblehead*, con el propósito aparente de rendirse a nuestra fuerza. Por lo general, enviábamos un bote para traerlos al buque. Uno de ellos dijo que había sido advertido por sus oficiales de que si caía en nuestras manos, lo mataríamos; pero la seguridad de que, si se quedaba con su compañía, pasaría hambre, lo indujo a arriesgarse y desertar. En una ocasión, un apa-

rente desertor que nos hacía señales desde la playa resultó ser parte de una trampa y, cuando la lancha fue enviada a recogerlo, fue tiroteada; aunque el bote sufrió algunos daños, por fortuna, el alférez Sullivan y sus hombres escaparon de las balas. Los cubanos habían encontrado, en algunos de los espías capturados, cartas que venían del general Pareja, donde este hablaba acerca de la escasez extrema de provisiones en el campamento español, por tanto, no nos sorprendimos al saber, de boca de los desertores, que sus raciones consistían solo en una pequeña lata de sardinas cada dos días.

Tanto a los soldados españoles como a los marineros les habían dicho horrores sobre nosotros, lo que se verificó curiosamente cuando rescaté, temprano en la mañana del 4 de julio, una partida de cuatro hombres pertenecientes a la tripulación del *María Teresa*. Uno de ellos, que había salvado su reloj al saltar al agua, en gesto de agradecimiento lo ofreció a la tripulación del bote que se envió desde el *Marblehead* a la playa para buscarlos. Parecían todos muy sorprendidos por el trato simpático y generoso ofrecido y les dijeron a nuestros hombres que ellos también habían sido advertidos de que si caían prisioneros, serían ejecutados. Quizás, este planteamiento de la oficialidad española, tan alarmante para sus hombres —y tan falso—, pretendía manipular la ignorancia de los soldados y marinos españoles para prevenir una temprana capitulación.

Sabía que la fuerza española en la ciudad de Guantánamo estaba siendo diezmada por la fiebre amarilla y que nuestras fuerzas en tierra, en las trincheras, estaban sufriendo el mismo terrible azote. Ello me hizo especialmente solícito para preservar la salud de mi comando, el cual consideraba que estaba seriamente amenazado por ambas situaciones.

Una mañana se me reportó que el auxiliar naval *Yale*, que había sido fletado del American Line y estaba bajo las órdenes de un capitán de la Armada, había anclado en la bahía de Guantánamo con el general Miles¹⁴ a bordo. El general que dirigía el Ejército de Estados Unidos había llegado al lado sur de Cuba, no para reemplazar al general Shafter, sino para actuar como asesor. Como él había ganado gran reputación durante la guerra civil y, más tarde, en la guerra contra los indios, sentí que merecía mis respetos y honores, y de

inmediato, salí para el *Yale* para invitarlo a inspeccionar la parte de mi comando que estaba en el campamento en la costa.

Para mi asombro, después de rechazar lacónicamente mi invitación, comenzó su conversación criticando al almirante Sampson, así como las órdenes sanitarias emitidas por mí contra la infección para la seguridad de mi comando en el mar y en la costa. Como sus planteamientos contra mi comandante en jefe eran incorrectos y no pertinentes, yo los negué indignado. Me irrité mucho y mi comportamiento, sin dudas, fue brusco. Más tarde escuché que uno de los oficiales de su guardia personal sostenía que el general tenía derecho a haberme retado. Fue muy afortunado que él no llevara a cabo sus intenciones, porque mis deberes me ocupaban todo el tiempo y no hubiera podido encontrarme con él y darle la satisfacción que deseaba.

Sin embargo, más tarde el general Miles encontró tiempo para hacer una visita al campamento McCalla, sin informarme primero de sus intenciones para recibirlo con los honores apropiados a su rango. Aprovechó la ocasión para señalarles a los oficiales de los marines lo que él consideraba incorrecto en la posición del campamento atrincherado. Esto me recuerda la famosa carta escrita por el general Sherman¹⁵ al general Grant,¹⁶ en la víspera de la campaña de Vicksburg,¹⁷ advirtiéndole al último que se estaba exponiendo a una derrota segura, por su próximo movimiento.

Sin embargo, la carta del general Sherman fue escrita antes de la campaña, mientras que la opinión del general Miles fue dada después de la rendición de Santiago y después que los marines habían mantenido con éxito sus posiciones durante las hostilidades. Mientras permaneció en la bahía de Guantánamo camino hacia Puerto Rico, el general al mando del ejército parecía haberse formado la opinión de que la cuarentena pretendía obstruir sus movimientos y evitar la libre comunicación con sus subordinados y los transportes, los cuales habían permanecido en cuarentena de acuerdo con la regla establecida.

Totalmente olvidado del hecho de que el éxito de la campaña de Puerto Rico podía depender de la salud de la flota, el general tuvo éxito al obtener una orden de Washington mediante la cual fue levantada la cuarentena sobre todos sus transportes el día antes de salir su expedición.

Como existían graves malentendidos fabricados en Washington acerca de mi actuación al evitar la comunicación entre Madrid y Santiago a través del cable francés, puede ser que la situación de la cuarentena en la bahía de Guantánamo, también fuera malinterpretada por el Departamento de la Armada. Sin embargo, pudo haber sido por las instrucciones que llegaron de Washington, las que establecían 12 millas de distancia y sacar todos los transportes de la cuarentena, y así se hizo. Sin embargo, las autoridades de Washington asumieron una seria responsabilidad ya que, si la fiebre amarilla se hubiera desatado en la flota, tal como ocurrió en los campamentos del ejército en las cercanías de Santiago, nuestros buques habrían sido obligados a abandonar Cuba a toda prisa, como tuvo que hacer el ejército de Shafter, incluso antes de que los españoles hubieran evacuado la Isla.

No había necesidad urgente de levantar la cuarentena a los transportes y, por consiguiente, poner en peligro la salud de las fuerzas navales y del ejército en tierra, para que los altos oficiales pudieran consultar a su comandante en jefe durante su estancia de un día en la bahía de Guantánamo, ya que a la siguiente mañana, todos podían haber embarcado con él y, en caso necesario, ellos podrían haber hecho en el mismo buque la primera etapa del viaje a Puerto Rico.

No había nada que los oficiales del general pudieran hacer en Guantánamo para facilitar y apresurar el desembarco del ejército en la costa de Puerto Rico —a más de 800 millas de distancia— y como las instrucciones que debían ser dadas a los subordinados dependían del puerto elegido para el avance y de la resistencia ofrecida por el enemigo, me pareció que la exitosa interferencia con la cuarentena naval por el general al mando del ejército era una muestra más de la incapacidad de algunos oficiales del ejército para comprender que la Armada es una rama independiente y coordinada de la defensa nacional, en todos los aspectos en igualdad con el Ejército. Resulta lamentable que algunos oficiales del ejército sean renuentes a reconocer eso en el mar, donde el ejército forzosamente carece de experiencia, a diferencia de los oficiales navales, mejor calificados que ellos.

Después de una breve estancia en la bahía de Guantánamo, los transportes del ejército con las tropas bajo el mando del general

Miles, partieron a Puerto Rico,¹⁸ convoyados con el *Massachusetts*, el *Dixie*, el *Gloucester*¹⁹ y uno o dos cruceros más, bajo las órdenes del capitán Higginson.²⁰ Antes de llegar a aquella isla, el general Miles brillantemente cambió su punto de ataque y decidió avanzar sobre San Juan, la capital y principal puerto de Puerto Rico, desde el sur, donde un buen camino militar conducía a través de la isla de Ponce.²¹ Higginson envió adelante al *Dixie* y al *Gloucester* para reconocer la costa, mientras él seguía detrás en el *Massachusetts* con las tropas que desembarcaron al llegar al puerto de Ponce.

El capitán Charles H. Davis, al frente del *Dixie*, había exigido y recibió la rendición de la ciudad de Ponce —a una pequeña distancia del mar— siete horas antes de la llegada de los transportes con las tropas de Estados Unidos y 14 horas antes de que el general Miles entrara en la ciudad, donde encontró la bandera americana ondeando, un gobierno local organizado y una adecuada fuerza policial que había sido instalada por el capitán Davis. Si la ciudad no se hubiera rendido a la Armada la noche antes de la llegada del general Miles, resulta muy dudoso que hubiera podido capturarla sin grandes pérdidas, ya que existía una fuerza militar española numéricamente suficiente para asegurar el camino que lleva al embarcadero de Ponce, donde el enemigo estaba preparado para defenderlo. Me han dicho que antes de que nuestro ejército desembarcara en Daiquirí, era la intención del general Shafter

enviar a Lawton²² para que avanzara; pero los Rough Riders²³ llegaron a la costa primero y, como una unidad, tomaron la delantera en la marcha hacia Santiago.

Hubo una gran confusión cuando nuestras fuerzas desembarcaron en Santiago. Miles de ellos fueron al mar a bañarse, una pérdida de tiempo innecesaria, ya que los buques de vapor fletados como transportes tenían manguera en la cubierta, con la cual todos los hombres se podían haber bañado el día antes. Cuando bajaron a tierra los 7000 hombres del ejército el primer día, los oficiales navales que tomaron parte en esta operación estaban bastante familiarizados con los incidentes que ocurrieron. El auxiliar *Vixen*, bajo las órdenes del teniente de navío Sharp, desembarcó primero a los Rough Riders y a varios de la 1.^a y 10.^a de caballería desde el transporte *Yucatán*. Sharp, que había sido ayudante del entonces secretario asistente Roosevelt,²⁴ en el Departamento de la Armada, envió un bote al *Yucatán*, que regresó al *Vixen* y después llegó cerca de la orilla y desembarcó en la playa. Después de ejecutar parcialmente esta acción, el oficial ejecutivo teniente Harlow sugirió que el *Yucatán* fuera llevado lo más cerca posible del muelle para desembarcar a los hombres directamente desde el transporte. Se adoptó este plan: Harlow iba a bordo del *Yucatán* y se hacía cargo del buque, anclándolo lo suficiente cerca del muelle de hierro para evitar un choque con este, en lo que fue una buena muestra de marinería, pues el mar estaba un poco picado, lo que indudablemente agilizó el desembarco del ejército y representó un buen ejemplo. Los otros transportes siguieron a Harlow, mientras que el *Vixen* siguió a lo largo del muelle, haciendo el desembarco de los soldados más fácil. A media tarde, las dos escuadras de Rough Riders llegaron intactas a la orilla y esto les

²⁴ Theodore Roosevelt (Nueva York, 27 de octubre de 1858-Oyster Bay, 6 de enero de 1919). Vigésimo sexto presidente de Estados Unidos (1901-1909). Al iniciarse la guerra de 1898 dirigía el Departamento de la Armada de esa nación, cargo al que renunció para liderar en Cuba un pequeño regimiento conocido como Rough Riders, que obtuvo una nominación para la Medalla de Honor y que le fue entregada de forma póstuma en el 2001. Tras la guerra volvió a Nueva York y fue nombrado gobernador. En el plazo de dos años fue elegido vicepresidente del país y, en 1901, tras el asesinato de McKinley, lo sucedió. Entonces contaba 42 años y se convirtió en el presidente más joven de la historia de Estados Unidos.

permitió seguir esa misma tarde hacia Santiago, cada uno con una escuadra de la 1.^a y 10.^a de caballería.

Mientras, en la bahía de Guantánamo pude apreciar un ejemplo increíble de la falta de preparación del ejército para esta campaña, así como la prisa con la cual varios transportes abandonaron el muelle en Tampa. Allí fue transferido un oficial del ejército regular, con su comando de 250 hombres, desde un remolcador a un transporte, simplemente para seguir la expedición que había salido hacia Puerto Rico una hora antes. Me había dado cuenta de que entre los suministros de este oficial había una caja casi llena de cartuchos sueltos y, al preguntarle si esa pobre asignación representaba el abastecimiento de la munición de su comando completo, me respondió afirmativamente, añadiendo que él había pedido 25 tiros para cada uno de sus hombres de uno de los transportes fondeados en la bahía de Guantánamo y que esperaba obtener más antes de llegar a Puerto Rico. Me dijo que cuando él y su comando dejaron el tren en Tampa, hubiera podido obtener en menos de media hora una cantidad adecuada de munición; pero cediendo a una petición del administrador de un regimiento de carga de “desatracar al momento” el vapor —para que un transporte más fuera reportado como que zarpó— se había rendido a la urgencia de la demanda. El vapor abandonó el muelle con él y su comando, permaneció a media milla de este por dos días y, finalmente, zarpó sin municiones.

Un oficial médico a cargo de un transporte convertido en buque hospital me comentó que el ejército, frente a Santiago, estaba provisto con vendajes para 500 heridos y que, entre el 1.^o y el 2 de julio, hubo 1500 hombres para ser atendidos. El día 2, se había enviado un cablegrama a Washington, vía Guantánamo, pidiendo instrumental médico para los atrincherados.

Me enteré de esto accidentalmente y lo menciono aquí, esperando que tales omisiones no ocurran otra vez. Sin embargo, es verdad que el público nunca ha sabido toda la verdad acerca de nuestra total falta de disposición para la guerra a inicios de 1898.

Después de la guerra contra España, varios oficiales del ejército injustamente criticaron al almirante Sampson por ir el 3 de julio, en su buque insignia, a conferenciar con el general Shafter en lugar de

tomar una embarcación más pequeña, ya que el crucero acorazado *New York* podría haberse quedado en el bloqueo —como pensaban los críticos— y este no se hubiera debilitado con su ausencia. La experiencia de la batalla de Santiago demuestra que los puntos de vista de mis colegas del ejército en este asunto son incorrectos ya que, si Sampson hubiera abandonado su buque insignia durante el bloqueo a Santiago, para embarcarse en uno de los auxiliares pequeños, no hubiera sido capaz, después que la batalla comenzó, de haber llevado a cabo la persecución tan de cerca como lo hizo en el veloz *New York*.

Este es, y ha sido, el consenso de la Armada —y de la práctica—. Un comandante en jefe de la Armada siempre debe estar en el buque más poderoso bajo su mando, y aunque el *New York* no era el más formidable, los cruceros permanecían junto a sus acorazados en la línea de combate. La nave líder era la más rápida de su fuerza y poseía otras ventajas que no tenían nuestros pocos acorazados. Desde la época más antigua, hasta los más recientes desempeños de la flota, ha sido una costumbre naval que el comandante en jefe ondeara su bandera desde uno de los galeones más poderosos o en los “buques de línea”, como se les llamaba a las embarcaciones armadas con los cañones más potentes desde el periodo de las velas y hasta hoy.

Las únicas tres excepciones que conozco de esta bien establecida costumbre resultaron desastrosas. Una fue el caso del almirante Howe,²⁵ durante la revolución estadounidense en las afueras de Newport en 1778, quien por alguna razón, transfirió su bandera temporalmente de un buque de línea a la fragata *Apollo*, la cual fue desarbolada por un viento fuerte, se incapacitó y se vio en un apuro tal que Howe fue separado de su flota y no se le autorizó regresar a su buque insignia. Después de la victoria de los ingleses, en la batalla naval del 12 de abril de 1782, los almirantes franceses adoptaron el hábito de ondear sus banderas en fraga-

²⁵ William Howe (10 de agosto de 1729-12 de julio de 1814). General británico, comandante en jefe de las tropas reales de Gran Bretaña durante la Guerra de Independencia de Estados Unidos. Fue nombrado caballero tras sus éxitos en 1775. Gozó de una gran reputación como militar gracias a sus victorias en Bunker Hill y la toma de Nueva York y Filadelfia.

tas veloces, quizás temiendo ser capturados en caso de la derrota de sus flotas.

En un intento de ocupar Irlanda en 1796, el almirante Morard de Galles y el general Hoche,²⁶ comandante del ejército invasor, se embarcaron en la fragata *Fraternité* y después de zarpar desde Brest, perdieron de vista la flota de buques de línea que llevaban las tropas que participarían en la operación y nunca más la volvieron a ver, lo que provocó el fracaso de la campaña. Como la fragata del almirante y el general no llegó a la bahía de Bantry,²⁷ la flota francesa, que ya estaba allí esperando la nave insignia, regresó a Brest. La expedición fue un fiasco lamentable.

El tercer ejemplo de esta práctica imprudente ocurrió en Lissa, en 1866, cuando el almirante italiano Persano²⁸ cambió su bandera

²⁶ Louis Lazare Hoche (Versalles, 24 de junio de 1768-Wetzlar, 29 de septiembre de 1797). Militar francés, general del primer imperio francés.

²⁷ La bahía de Bantry está ubicada en el condado de Cork, al suroeste de Irlanda.

²⁸ Carlo Pellion di Persano (Vercelli, Piamonte, 11 de marzo de 1806-Turín, 28 de julio de 1883). Marino y político italiano que sirvió en la marina de guerra del reino de Cerdeña y tuvo a su cargo la flota naval del reino de Italia que participó en la batalla de Lissa. Tras estudiar en la Academia Naval de Génova, Persano se unió a la marina sarda en 1821 y ascendió progresivamente en el escalafón naval; participó en las diversas luchas por la unificación italiana desde 1848; llegó a ser nombrado almirante de la flota entre 1860 y 1861, cuando se creó la Regia Marina como fuerza naval del recién creado Reino de Italia. Persano entró posteriormente en la política y fue nombrado ministro en 1862, luego en octubre de 1865 fue designado senador. Cuando en 1866 estalló la Guerra de las Siete Semanas entre Prusia y Austria, el joven Reino de Italia intervino en apoyo de Prusia, dirigiendo acciones bélicas contra el imperio austriaco en tierra y mar, para lo cual se le entregó el mando de la flota naval a Persano, quien en Otranto reunió las unidades de la Regia Marina encargadas de estas operaciones y las dirigió hacia el norte del mar Adriático. El 20 de julio de 1866, Persano lideró la flota italiana en combate contra la flota imperial austriaca, en la batalla de Lissa, frente al litoral adriático. Pese a la superioridad numérica italiana, la lucha concluyó con una completa victoria de los austriacos dirigidos por el almirante Wilhelm von Tegetthoff. Apenas concluido el combate, Persano se comunicó con la jefatura del Gobierno italiano mediante telégrafo indicando que la flota italiana había sido vencedora, lo que motivó una primera reacción de euforia en el país. Descubierta la mentira poco después, debido a noticias de países neutrales, surgió un escándalo en Italia por la doble humillación de la derrota

al *Affondatore* quince minutos antes de que las flotas comenzaran a combatir. Abandonó la columna simple, en la cual su fuerza estaba desplegada, para dirigir la batalla —tal y como dijo— y fue derrotado por los austriacos.²⁹

Los verdaderos amigos y admiradores del almirante Sampson en la flota lamentaron amargamente que, después de tan cuidadosa preparación realizada justo para una contingencia como la que realmente ocurrió, y su aplicado cuidado y devoción en el bloqueo, haya ido en la mañana del 3 de julio a encontrarse con el general Shafter. Esperaba que, en una entrevista personal, pudieran acordar un plan de acción entre las fuerzas terrestres y la Armada para destruir las defensas de Santiago.

La visita se debió a las severas críticas del general Shafter sobre lo que él denominaba “inacción naval”. Sampson había escrito al comandante del ejército explicándole la situación y había enviado por material a la bahía de Guantánamo con el fin de contrarrestar las minas a la entrada al puerto, ya que se conocía que había sido minado. Había elegido a Clark y al *Oregon* para ir “al frente” y pre-

bélica y el posterior engaño de su máximo jefe naval, por lo cual en octubre del mismo año el Gobierno investigó su actuación y fue enjuiciado por ineptitud y negligencia, y hallado culpable en abril de 1867. Degradado del escalafón naval y luego expulsado de la Regia Marina tras su condena, perdió sus derechos a recibir pensión por los servicios prestados. Tras su retiro, el almirante en desgracia vivió pobremente, apoyado solo por una subvención pagada a título personal por el rey Víctor Manuel II en forma reservada.

²⁹ La batalla de Lissa se libró el 20 de julio de 1866 entre la Armada austriaca y la italiana cerca de la isla de Lissa (actual Vis), en el mar Adriático, en el marco de la guerra austro-prusiana. Fue una victoria decisiva de la fuerza austriaca frente a una escuadra italiana muy superior en número. Fue la primera gran batalla naval en la que participaron barcos de vapor. Formó parte de la tercera guerra por la independencia italiana, en la cual Italia se alió con Prusia en el curso del conflicto contra Austria. El principal objetivo de los italianos era conquistar Venecia, entonces parte del imperio austriaco. Las flotas estaban compuestas por veleros con motores de vapor y acorazados. La flota italiana contaba con 12 acorazados y 17 veleros y superaba numéricamente a la austriaca, dotada de siete acorazados y 11 veleros. Los austriacos también estaban en clara desventaja en cuanto al número de armas. Participó uno de los primeros barcos en los que los cañones estaban montados en una torreta giratoria, el italiano *Affondatore*.

parado para forzar la entrada. Por algún tiempo, Sampson había estado listo para el ataque y era su propósito que los marines asaltaran las baterías de la Socapa mientras el ejército irrumpía por el lado este, donde las dificultades de un acercamiento eran menores. Las fuerzas del general Shafter habían sufrido severamente en los asaltos a la loma de San Juan³⁰ y El Caney —una proporción superior a las pérdidas navales— y de su correspondencia se puede inferir, que él sentía que la Armada también debía tener su cuota de muertos y heridos. A decir verdad, los oficiales navales con quienes había hablado sobre el asunto tenían la opinión de que el ataque a El Caney y las consecuentes pérdidas de vidas habían sido innecesarios, porque esta posición podría haber caído o las tropas que lo defendían haberse rendido al producirse la captura de la loma de San Juan.

Para incitar al comandante del ejército a la ejecución de un movimiento combinado contra las defensas del puerto de Santiago, era que Sampson, en el buque insignia *New York*, había abandonado alas otras naves en aquella fatídica mañana de domingo, esperando y creyendo, que tal entendimiento podría alcanzarse con más facilidad a través de una entrevista personal con Shafter. Fue un ejemplo trágico de la ironía del destino: la mitad patriótica y generosa de Sampson fue sacrificada —en la forma más amistosa— en la búsqueda de una perfecta comprensión y cooperación con el ejército; ese gesto arrebató de sus manos el logro superior de su vida.

³⁰ La batalla de la loma de San Juan fue la más sangrienta y famosa de la guerra de 1898. Allí 521 soldados españoles recibieron la orden de resistir la ofensiva estadounidense el 1.º de julio de 1898. El general español Arsenio Linares Pombo no logró reforzar esta posición, pues había tomado la decisión de mantener aproximadamente 10 000 reservas en la ciudad de Santiago. Pese a ello, apenas trescientos militares españoles lograron repeler durante un día entero una fuerza estadounidense de unos quince mil o veinte mil hombres bajo el mando de Shafter. A las cuatro de la tarde la loma fue ocupada. El resultado de las acciones dejó 600 bajas españolas y 2000 estadounidenses.

Capítulo XXIV
**El *Marblehead* en la guerra con España,
1898**

Las lecciones reales de la vida solo se aprenden de los errores de uno mismo y, aunque parezca que hago un énfasis indebido en dos errores de nuestra conducta en la guerra con España —los cuales me impresionaron fuertemente—, en realidad lo hago con la esperanza de que mi insistencia pueda prevenir similares desatinos en el futuro. Una repetición de ellos, a menos que aprovechemos nuestra experiencia, pudiera resultar desastrosa para la nación.

Un incidente se refiere al tratamiento —presuntamente honorable— hacia el adversario derrotado y apunta al hecho de que no se puede manifestar ningún sentimiento en tiempos de guerra que pueda ocasionar desventajas al vencedor. El otro se refiere al método adoptado por nuestro gobierno —en todas nuestras guerras en el extranjero— de transportar las tropas. Es un asunto en que la Armada está muy interesada. Los ingleses, de quienes nuestra administración militar ha copiado, después de una larga experiencia, tienen resuelto con éxito

este problema al asignar su control a la Armada.¹

Es correcto admitir que la mayoría de nosotros cometimos errores en la corta guerra contra España, y si me refiero a los de otros y no a los míos, es porque, como yo dije, nuestros sucesores pueden obtener beneficios de ellos. Uno de mis fallos, que involucró un mes y el trabajo de una docena de hombres y un oficial, fue debido a mi renuencia a someter a un valiente oficial de nuestro ejército al peligro de penetrar en un fuerte español en la noche y a mi demasiada confianza en el honor del enemigo después de la capitulación.

Tan pronto como se arregló la rendición de Santiago, envié bajo bandera de tregua una carta del comandante en jefe, dirigida al comandante de la cañonera española *Sandoval*, en la cual informaba acerca de los hechos y le advertía que él sería responsable por cualquier daño ocasionado a su buque después del recibo de la misiva. Varios días después, me comuniqué con el general Pareja, bajo bandera de tregua, ofreciéndole que enviara a Santiago tantos oficiales como designara, con el fin de que recibiera confirmación oficial del tratado, del cual ya le había dado yo detalles relacionados con su propia rendición.

De acuerdo con mi ofrecimiento se enviaron tres oficiales españoles a Santiago, para conferenciar con el general Toral,² quien había sucedido al general Linares después de que fuera herido el 2 de julio. Unos periodistas, representantes del *New York Sun*, amablemente obedecieron mi pedido de llevarlos a Santiago en su yate *Kanapaha*. Así que, de momento el bote de la prensa se convirtió en un buque de mensajes y portaba la bandera que lo identificaba como tal, lo cual evitaría que cualquier embarcación —excepto la nave insignia— interfiriera en sus movimientos. A la puesta del sol del siguiente día, los tres oficiales españoles regresaron a la bahía de Guantánamo en un transporte del ejército y con ellos estaba el general Ewers, de nuestro ejército, que había sido seleccionado para recibir a todos los prisioneros rendidos y asumir el mando del gobierno en la ciudad de Guantánamo.

Era casi de noche cuando el transporte que traía al general llegó a la bahía y cuando le pregunté si deseaba ir a su puesto militar esa tarde o a la mañana siguiente, respondió que prefería esperar hasta el otro día. Como medida de precaución, los tres

oficiales españoles habían sido detenidos en el transporte hasta que el general Ewers estuviera listo para partir; pero como ellos no expresaron ningún deseo de ir a sus casas —y para no parecer descortés— los envié a Caimanera en una lancha de vapor.

Como se demostraría más tarde, fue imprudente no haber enviado a la vez una fuerza armada para tomar posesión del *Sandoval*. Temprano en la mañana, envié a un teniente y una tripulación a Caimanera para traer la cañonera a la parte baja de la bahía; pero tenía el presentimiento de que mi confianza podría haber estado fuera de lugar. Una hora o dos más tarde, el oficial regresó sin el *Sandoval* y reportó que, cuando desembarcó en el muelle de Caimanera y preguntó por la cañonera, su comandante, que hablaba un inglés fluido, respondió: “¡Ah! ¡Pobre *Sandoval*!” Después planteó que la embarcación presentaba un boquete sin solución y para evitar que se hundiera en aguas poco profundas y obstruyera la entrada al muelle, ellos la habían llevado a la zona más profunda de la bahía, donde se podía ver la parte superior de la chimenea, que sobresalía por encima de la superficie del agua como a una milla de distancia.

Esta información me provocó un mal momento durante un cuarto de hora; pero de inmediato tomé la lancha de vapor para inspeccionar la posición del *Sandoval* y tomar las medidas necesarias para reflotarla. Al instante me di cuenta que solo yo era el responsable directo de haber permitido que el enemigo la hundiera, al haber consentido que los tres oficiales españoles regresaran a Caimanera, sin enviar una guardia para que tomara posesión de la embarcación.

Al día siguiente, envié una carta oficial a nuestro general, quien se hallaba al mando de todas las fuerzas en Santiago, informándole acerca de los hechos y pidiéndole que el teniente naval español Pablo Scandella se rindiera ante mí por haber hundido al *Sandoval*. Bajo estas circunstancias merecía un castigo sumario. No recibí respuesta de la carta y nada le pasó a este español por la violación de su palabra.

Al momento determiné recuperar la cañonera española y el 1.º de septiembre del propio año tuvimos la gratificación de verla de nuevo a flote, solo un poquito deteriorada por la inmersión.

Conociendo que las personas del sur de Cuba habían sufrido grandes privaciones por el bloqueo, tan pronto como el *Marble-*

head ancló en las afueras de la villa de Caimanera —para estar cerca de la cañonera hundida— le ordené al cirujano Wentworth que realizara una inspección de los habitantes de la villa. Los encontró encerrados en sus pequeñas casas, sin comida y sin esperanza, muriendo de hambre lentamente.

El médico entró en las viviendas y abrió puertas y ventanas para que penetraran el sol y el aire. Con sus propias manos, les preparó una pequeña cantidad de alimentos ligeros que, de los suministros del gobierno, le autoricé llevar con este propósito y, con ello, les levantó el deseo de vivir. Con su estímulo y ayuda, se salvaron de la muerte (según el cálculo realizado en ese momento) por los menos cien sufridos cubanos.

El señor Theodore Brooks, de la ciudad de Guantánamo, un gran cultivador de caña de azúcar, me prestó dos barcasas vacías y dos maderos pesados, y con recursos adicionales del *Marblehead* —sin costo alguno para el gobierno— en un mes, el teniente Boughter y 12 de nuestros hombres tuvieron éxito en deshacer el malvado trabajo de una noche de nuestro enemigo.

A cada lado de la cañonera se colocó una barcaza y dos maderos en la embarcación que se aseguraron muy fuerte, con unas ligas, a las barcasas, mientras con la ayuda de buzos se pasaron varias vueltas de un cable de acero por el fondo de la nave, en línea y fuertemente asegurados con las puntas de cada madero, como si formara una cuna o armazón, donde la embarcación reposaría al sacarla del fondo. Cuando la marea bajó, los cables se tensaron utilizando un aparejo pesado y como las barcasas podían flotar con facilidad y tenían la capacidad para levantar lo suficiente la cañonera del fondo, con la pleamar,³ las barcasas fueron remolcadas hasta la playa y la *Sandoval* quedó varada en un asiento de arena. De esta forma fue levantado; cada día, una cantidad igual a la diferencia entre la altura de la marea cuando estaba baja y cuando estaba alta —nunca más de un pie por día—. Los hombres no trabajaron por la noche, por lo tanto, el trabajo de levantarla —sin los medios utilizados por demolidores profesionales— fue un poco lento, pero seguro, al hacer uso de una sola pleamar al día.

El grupo de trabajo disfrutó de buena gana el gradual ascenso del buque; aunque casi al final, los hombres se desalentaron un poco por uno o dos fallos en algunos detalles y varios de ellos se presentaron

ante mí una tarde, después de un día de esfuerzo, para pedirme que fuera al rescate de la embarcación al siguiente día. Al llegar al lugar, descubrí que la dificultad que enfrentaban se podía resolver colocando las dos barcazas un poco más lejos sobre la cañonera, cuya proa estaba varada y los dos compartimientos del frente, libres de agua. Lo que hacía falta era colocar las barcazas de modo que toda su capacidad de levantar pudiera ser aplicada a la popa. Se envió a un buzo para cerrar las válvulas de la cañonera, abiertas por los españoles para facilitar el hundimiento de la nave, después llegamos hasta la escotilla y se vació el compartimiento más grande de atrás. Una marea alta ese mismo día y la *Sandoval* flotaría una vez más, con lo que se culminaría el trabajo con éxito, después de una muestra de habilidad, energía y paciencia.

Las poderosas bombas del lanchón *Potomac* se usaron para vaciar cada uno de los compartimientos de la *Sandoval* hasta que fueron cerradas todas las válvulas del fondo. La cañonera española había sido hundida al abrir estas válvulas en todos los compartimientos, sin causarle otro daño adicional a la nave; lentamente se había ido llenando de agua hasta llegar al fondo. Yo mismo encontré una mandarria en la sala de máquinas al lado de un conducto de inyección de cobre, que presentaba una pequeña abolladura. Parecía como si alguien hubiera bajado a romper este conducto y huido sin cumplir su misión.

Tan pronto como la *Sandoval* estuvo a flote y el teniente Anderson al mando, el *Marblehead* zarpó hacia Boston.

En el invierno, le sugerí al secretario Long, que —en honor al oficial y los 12 hombres que lo reflataron— debería ser colocada una tarja en la parte más visible de la *Sandoval*, embarcación que había sido nombrada así por uno de los dos capitanes famosos⁴ de Cortés⁵ durante su conquista de México. El *Alvarado*⁶ —una cañonera del mismo tipo, fue denominada de ese modo por el otro igualmente renombrado capitán—, se había rendido en Santiago.

En marzo de 1899, una placa conmemorativa fue autorizada por el secretario de la Armada, quién ordenó colocarla. La tarja tenía la siguiente inscripción:

La cañonera española *Sandoval*, la cual fue hundida en el puerto de Caimanera, a 24 pies de agua, fue reflatada por el teniente Francis Boughter, de la Armada de los Estados Unidos

los siguientes suboficiales y hombres del buque *Marblehead* de los Estados Unidos de América, bajo la dirección y supervisión del capitán B. H. McCalla, de la Armada de los Estados Unidos.

William Spicer
Axel Sundquist
William Clement Bean
William Henry Morin
Samuel Triplett
George Sylvester
John Joseph Clarke
Joseph Chilton
Frank Williams
Alexander Granbacka
Albert Cummings Lynn
Kalle Alfi Backman

En 1906, siete años más tarde, al descubrir que la orden del Departamento no había sido obedecida, pregunté al respecto y supe que, aunque la aprobación del Buró de Navegación de la orden original del secretario había sido enviada al de la Construcción de la forma usual, no existía nada en los archivos de ese Buró que demostrara que la correspondencia hubiera sido transmitida en algún momento, a pesar de que ambos se encuentran en el mismo edificio.

A una pregunta del constructor jefe, advertido por el jefe del Buró de Navegación de que la comisión para llevar a cabo la orden del secretario acerca de la colocación de la placa conmemorativa en el *Sandoval* era un caso de una “posible inadvertencia”. No obstante, la tarja finalmente se hizo y, el 20 de diciembre de 1906, el constructor jefe ordenó al comandante del astillero de la Armada en Norfolk colocarla en un lugar adecuado en la cañonera. Este es un asunto que quizás preocupara a pocas personas, pero solo preservando tales hechos para nuestros sucesores y para el público, nuestra Armada —o cualquier servicio militar o naval— es estimulado a realizar actos de heroísmo y osadía.

Entre las memorias de la bahía de Guantánamo, está la del capitán William Emory, al frente del *Yosemite*,⁷ tripulado por la milicia naval de Detroit. Él estaba muy deseoso de organizar una expedición con oficiales y marinos seleccionados de su buque para

“acabar” con la *Sandoval*. Pero mi política era no molestar al enemigo más de lo necesario, no quería exponerme a pérdidas innecesarias de hombres y no creía que la cañonera española pudiera escapar. Aunque sentía negarme al pedido de este valiente oficial le prometí que, si me decidía a organizar una expedición con ese propósito, sería seleccionado para dirigirla.

La contienda contra España nos fue de utilidad y Estados Unidos ganó en experiencia, lo cual demostró lo ineficaces que somos en cuanto a los métodos para transportar y convoyar tropas en guerra. Relacionando algunos hechos que llegaron a mi conocimiento, espero que llamen la atención los procedimientos deficientes y que algunas medidas remediales y radicales se adopten antes que nos veamos envueltos en la próxima guerra.

Como la misión de convoyar transportes militares en tiempo de guerra debe ser llevada a cabo por la Armada, su mando y dirección resulta de nuestro interés, porque la eficiencia de la flota puede afectarse por retrasos innecesarios, o sus movimientos pueden interferirse involuntariamente por la obstrucción de oficiales del Ejército a cargo de las naves convoyadas. La fortaleza efectiva de la protección de los buques de guerra puede ser debilitada por una dispersión no autorizada, debido a transportes rezagados, o la seguridad de las tropas puede ser puesta en peligro si los oficiales del ejército no toman las precauciones necesarias para ocultar de la observación enemiga el progreso del convoy. Estas son algunas de las razones por las que debe darse una pronta y cuidadosa consideración a este asunto.

Cuando el ejército del general Shafter, con alrededor de treinta transportes, navegó en convoy desde Tampa hasta las cercanías de Santiago, la tarea del almirante y sus oficiales subordinados se hizo muy difícil y onerosa, y la seguridad de las tropas fue puesta en peligro innecesario por el desconocimiento del mar y la asunción de que contaban con tales saberes por parte de muchos oficiales del ejército. Ellos no se percataron de que los principios generales que rigen para una fuerza en tierra se mantienen en el agua; pero las condiciones que se aplican para la transportación por mar requieren experiencia en este medio, combinada con el conocimiento de la vida en un buque, lo cual los soldados por lo

general no logran. La necesidad de un jefe en una operación en la costa, donde fuerzas militares y navales actúan juntas, es bien reconocida por los oficiales navales.

Informado de las características reales que tuvo el asalto anfibio del ejército en Daiquirí; al tanto de los peligros a los que fueron expuestas las tropas por sus oficiales al producirse el desembarco por una costa rocosa y descubierta —en una región de huracanes— y sabedor también de la inseguridad del sistema de abastecimiento que existía entre los transportes en el mar y los campamentos en tierra, me siento obligado a expresar mi opinión de que la Armada debe tener toda la responsabilidad de la transportación. En caso de que esta reforma no pudiera llevarse a cabo y se autorizara a la Armada a seleccionar y fletar los transportes, entonces el control naval debe comenzar con la carga de suministros y el embarque de las tropas, y debe continuar hasta que los buques sean liberados para otros servicios.

Es mi opinión —y la de muchos oficiales de la fuerza de transportación en convoy, con los cuales yo he hablado— que si nuestro enemigo hubiera sido más enérgico o más fuerte, muchos de nuestros transportes se hubieran hundido en el mar o hubieran naufragado a lo largo de la costa norte de Cuba.

Aunque los transportes alguna vez fueron alrededor de treinta, se mantuvieron fuera a una distancia de hasta treinta millas. En la costa, tales desórdenes no hubieran sido permitidos por un oficial al cuidado y mando de 13 000 hombres. Los transportes dejaron su formación con varios pretextos, incluso el de entrar en un puerto extranjero. Otros se movieron de aquí para allá, respondiendo a instrucciones del general al frente del buque insignia. Para los oficiales navales, la situación fue a menudo de extrema ansiedad; sin embargo, para los del ejército y para los soldados, este debió haber sido un viaje placentero e interesante, aparte de las molestias debidas a la ausencia de reglas sanitarias y la indiferencia o descuido acerca de las necesidades de hombres de tierra en el mar. Pero estas molestias en el canal de las Bahamas fueron triviales, comparadas con los horrores que abrumaron a los valientes oficiales y soldados de los regimientos de nuestro ejército después de haber sido desembarcados expeditamente por la Ar-

mada frente a Daiquirí; muchos de esos inconvenientes pudieron haber sido evitados si los transportes del ejército hubieran estado bajo la jurisdicción de los oficiales navales, quienes tienen conocimiento y experiencia de las condiciones a bordo de un buque.

Desde el momento del embarque de las tropas hasta que se levaron las anclas de los transportes, ningún oficial del ejército debió haber tenido autoridad para dar órdenes acerca de la dirección o los movimientos. Esta opinión, que generalmente se tiene en la Armada, parece ser razonable, fundada tras larga experiencia y estando en estricta conformidad con los principios invariables de la responsabilidad individual, de la cual depende el éxito de un ejército, armada, ferrocarril, fábrica, banco, hospital o granja.

Después de la llegada de los transportes a las afueras de Daiquirí y el desembarco de las tropas, en lugar de descargar todas las mercancías, armas, municiones y abastecimientos médicos necesarios para una campaña de un mes, en vez de despachar los buques vacíos hacia la bahía de Guantánamo, estos se mantuvieron en la costa, a la vista, algunos de ellos anclados y sin protección. El general al mando se mantuvo a bordo, en su “nave insignia” por cinco o seis días. El jefe del regimiento no había realizado ninguna preparación para proceder a la descarga de los transportes, y después que el ejército ya había desembarcado, se enviaron algunos pedidos por cable, al Departamento de Guerra, de lanchones y barcas, para enviarlas a Cuba desde Estados Unidos. La única barcaza que pertenecía a la Armada fue transferida al intendente del ejército por el almirante Sampson; pero naufragó en la playa al día siguiente.

Casi de inmediato después que el ejército llegó a Daiquirí, el jefe de un regimiento envió los transportes a la bahía de Guantánamo para buscar carbón y agua, e incluso, alimentos para abastecer a oficiales y tripulantes. La Armada en ese momento no tenía mucho carbón, cada buque de guerra destilaba solo el agua suficiente para su propio uso. Hasta entonces las naves de abastecimiento no habían llegado a la costa sur de Cuba y no se pudo enviar el suministro solicitado. No obstante, después de la batalla del 1.º y el 2 de julio, se les entregó todo lo que la Armada tenía disponible —hielo, carne fresca y carbón— a los enfermos y heridos que se hallaban en los buques hospitales del ejército en la bahía de

Guantánamo.

El jefe de uno de los transportes me dijo que él se había ofrecido para sacar y desembarcar en sus propios botes las 200 toneladas de carga que quedaban en Daiquirí y que estaban en su buque; pero que el jefe del regimiento al mando no lo autorizó. El jefe de otro transporte de gran tamaño, con gran capacidad de carbón, me pidió un poco de mineral y cuando le pregunté por qué tenía tan poco teniendo arcones tan grandes y a solo pocos días de haber salido de Tampa, me respondió que el administrador de un regimiento en Tampa le había impedido subir a bordo una carga adicional de 300 t de carbón que había pedido, refiriendo que no harían falta, ya que los transportes solo saldrían por 10 días.

A muchos de nosotros, oficiales navales, nos parecía que el periodo de 10 días había sido el destinado por el ejército a esta campaña en tierra y concluimos que, sobre esta base, habría solo dos o tres días de operaciones en las cercanías de Santiago; el resto del tiempo se requería para los viajes desde Tampa y para el regreso.

Estos hechos se mencionan para demostrar lo desinformados que debieron estar los oficiales del ejército con respecto a las condiciones que encontrarían en Cuba y los muchos obstáculos a vencer para la transportación marítima de nuestro ejército invasor. Al decidir desembarcar en una costa rocosa, en zona de huracanes, todo el esfuerzo debió haber sido volcado en la descarga de los transportes lo más rápido posible, para luego protegerlos en la bahía de Guantánamo para que pudieran escapar en caso de tormentas. Ello habría aliviado al almirante Sampson de la responsabilidad que asumió al tener siempre los transportes desprotegidos ante una posible salida o ataque con torpedos del enemigo. Resulta obvio que la presencia de tantos transportes en las cercanías de una flota en bloqueo —hasta el 3 de julio— materialmente aumentaba la responsabilidad de los oficiales navales, quienes no estaban autorizados a enviarlas a un lugar seguro.

Se dice que “donde la ignorancia es gloria, es insensato ser sabio”, y este dicho se ejemplificó a menudo, por parte de los oficiales al frente de los transportes del ejército. Había tres oficiales que reclamaban el derecho de controlar los movimientos de los transportes: primero, el marinero al frente del buque —el único

oficial calificado—; segundo, el intendente del regimiento al mando y tercero, el oficial militar al frente de las tropas terrestres. En una ocasión, me informaron que todos estos oficiales recibían órdenes por separado y contradictorias en lo relacionado con el destino de los transportes. Y todo lo resolvió el oficial al mando de los soldados; para ello, primero, arrestó al intendente del regimiento y luego, relevó de sus deberes al oficial del ejército al mando de la nave. Sin embargo, como esta última acción dejó el transporte “en el aire”, por así decirlo, el marino asumió de nuevo su deber y sus órdenes fueron cumplidas.

En otra ocasión, también me informaron que al intendente del regimiento al frente de un transporte se le ordenó avanzar hacia San Juan, Puerto Rico, y reportarse ante el general Miles. Las autoridades militares responsables en Estados Unidos, quizás asumieron que cuando el barco llegara a las afueras de San Juan ya ese puerto se habría rendido o pensaron en Washington que el transporte iría a cabo San Juan, en la costa este de la isla de Puerto Rico. No obstante, cuando esto ocurrió, Miles había cambiado el punto de ataque y estaba lejos de San Juan, en espera de la llegada de los transportes a la entrada a ese puerto. Con mucha dificultad el capitán del *New Orleans*, que se encontraba bloqueando la posición, pudo obligar al buque de transporte a girar y dirigirse al norte, ya que la orden del oficial al mando era avanzar hacia San Juan y reportarse al general Miles y, por eso, pretendía hacerlo, aunque a simple vista desde su buque se notaba la bandera española en el Morro. Es justo añadir, sin embargo, que el oficial entendió que si avanzaba un poco más lejos, su transporte sería hundido al intentar entrar al puerto o, si lo lograba, serían capturados por la guarnición de la ciudad. Él estaba consciente de la difícil tarea que se le había encomendado.

Un oficial que estaba sirviendo en el *Cincinnati*, cuando este estaba bloqueando el puerto de San Juan, Puerto Rico, me escribió sobre otro incidente, en los siguientes términos:

Una noche se reportó una luz en el noroeste. La perseguimos de inmediato y vimos lo que parecía un hotel flotante. Nos acercamos hasta alrededor de 200 yardas y lo alumbramos con el reflector. Las cubiertas tenían hombres que se dispersaban como ratas, en todas direcciones. Una

muchedumbre tan terriblemente asustada sería difícil de encontrar. Un oficial de a bordo descubrió que era el transporte no. 30 o 31. A mí se me había olvidado cuál era. De todos modos, tenía 1800 hombres a bordo, sin protección, y se dirigía al Cabo San Juan. El jefe del buque no conocía exactamente dónde estaba el Cabo, al no tener un mapa local, aunque fuera un mapa general del Océano Atlántico Norte. A la mañana siguiente nosotros escoltamos al transporte hasta Cabo San Juan y al no encontrar nada allá, seguimos hacia Ponce.

Como el *Cincinnati*, con la luz apagada, pudo acercarse bastante al transporte, sin ser descubierto, no resulta extraordinario que los soldados se hayan alarmado, ya que son estadounidenses inteligentes y reconocieron al instante las posibilidades que tenían en caso de que la luz que los alumbraba hubiera sido de un buque enemigo.

Muchos transportes, sin convoy, fueron advertidos varias veces por nuestros buques en bloqueo en las costas del norte y el este de Puerto Rico mientras buscaban al general Miles, que estaba teniendo una exitosa campaña, después de desembarcar sus tropas en el lado sur de la isla. Se localizó un transporte —lo encontró uno de nuestros buques enviados a buscar embarcaciones perdidas— tranquilamente anclado en la bahía de Samaná, en Santo Domingo. El capitán de uno de los transportes fletados por el ejército planteó que, en uno de sus viajes, el intendente de un regimiento fue encontrado en el puente de mando del transporte —tambaleándose— y seriamente le dijo: “Si no haces que el barco se detenga, te voy a relevar del mando”.

Los oficiales navales al mando de buques de guerra experimentaron varias veces mucha dificultad para atraer los transportes del ejército descubiertos y sin protección. Esto ocurrió, sin dudas, por el desconocimiento de los derechos de un crucero beligerante en tiempo de guerra, por parte de aquellos que estaban al mando. El derecho de un oficial al mando en este tipo de embarcación, de conocer si se trata de un mercante, un transporte o un navío de guerra, de cualquier nacionalidad, nunca se le ha negado o considerado que es innecesario.

A decir verdad, este derecho no se diferencia mucho de la prác-

tica utilizada en el ejército, excepto que en el mar se dispara una salva —orden de detenerse—; después, en caso de que el extraño no venga al pario, se lanza un proyectil cerca de su proa y más tarde, si todavía mantiene su curso, se le disparan uno o dos proyectiles al buque violador. Esta práctica es la misma con una fuerza terrestre, excepto que no se hace el disparo de advertencia. En realidad, en la guerra, ningún oficial al mando de una nave cumple con su deber, si no detiene y aborda toda embarcación que no conteste a sus señales.

El siguiente relato de un incidente me fue enviado por un oficial naval, quien explica la necesidad de prestar atención al hecho de que un transporte del ejército no es la excepción de las reglas en tiempos de guerra en el mar. Sobre esto él escribió:

Mientras estábamos en las afueras de la costa norte de Puerto Rico, buscando transportes del ejército, el *Dixie* divisó una embarcación que se dirigía hacia ella, aproximadamente a 10 millas de la costa. Se le disparó una salva para detenerla.

Pero esto no tuvo otro efecto que provocar que el vapor se dirigiera mucho más rápido hacia el *Dixie*. Se le disparó otro proyectil cerca de su proa, pero como no tuvo el efecto deseado, varios más se le dispararon, a pocas yardas de su proa. Este produjo el efecto deseado y resultó ser el transporte *Cherokee*, que detuvo sus máquinas y le permitió al *Dixie* examinarla.

La indignación de los oficiales del ejército y sus hombres era claramente evidente por sus gritos y su estado de excitación. Las tropas demostraron ser del cuerpo de infantería bajo las órdenes de un General.

Se dieron instrucciones al Capitán del transporte para que la próxima vez que le disparan una salva, o un disparo cerca de su proa, detuviera las máquinas de inmediato. Se le informó al General que el Cuartel General del Ejército había sido cambiado de Cabo San Juan a Guánica y finalmente a Ponce, y que el General al mando le ordenaba avanzar a Ponce.

Al momento de partir, la bandera de la nave cayó al agua en medio de burlas y gritos, y el *Cherokee* pronto salió de nuestra vista con el indignado Regimiento. Se dijo más tarde que el General a bordo del *Cherokee* hizo un extenso reporte de

la acción del *Dixie* al Secretario de Guerra y muchos de los oficiales del ejército que estaban a bordo del transporte han afirmado enfáticamente después de la guerra, que el *Dixie* actuó de una manera injustificada.

En este ejemplo parece probable que el hecho de que el buque no se detuviera al momento se debió a la ignorancia o terquedad del marino al mando del transporte, ya que, en la noche del 5 de julio de 1898, en las afueras de cabo Cruz, a ese mismo jefe, después de haber sido obligado con dificultad a venir al paio, se le explicó que la acción del yate *Scorpion* era una precaución necesaria, siempre adoptada en tiempo de guerra. Cuando se le señaló que a menos que cumpliera con la regla establecida, su buque sería cañoneado, respondió: “¡Me importa un pito!”

La costumbre de montar baterías secundarias en los transportes del ejército para el ataque o la defensa es muy peligrosa para los soldados que están siendo conducidos, ya que sin conocimiento de lo que pudiera ocurrir, un oficial valiente —inexperto o indisciplinado— podría, por alguna razón, dispararle a un crucero enemigo o no obedecer la orden de un buque de guerra adversario, por la fortaleza de su armamento ligero.

Algo así ocurrió en realidad antes de la guerra chino-japonesa de 1894,⁸ cuando algunos miembros de la infantería china que na-

⁸ La primera guerra sino-japonesa (1.º de agosto de 1894-17 de abril de 1895) se libró entre la dinastía Qing de China y el naciente imperio del Japón, principalmente por el control de Corea. Después de más de seis meses de victorias ininterrumpidas del ejército imperial y la marina japonesa, así como de la toma del puerto chino de Weihai, China solicitó la paz en febrero de 1895. La guerra fue un claro indicio del fracaso del intento de la dinastía Qing de modernizar sus fuerzas armadas y defenderse de las amenazas a su soberanía, sobre todo, en comparación con el éxito de Japón tras la restauración Meiji. Por primera vez, el dominio regional en el este de Asia pasó de China a Japón, y el prestigio de la dinastía Qing, junto con la tradición clásica en China, sufrieron un duro golpe. En esta nación, la derrota fue un catalizador para la serie de revoluciones y cambios políticos dirigidos por Sun Yat-Sen y Youwei Kang. En marzo de 1895, se firmó el tratado de Shimonoseki entre Japón y China, por el cual esta cedía Taiwán, las islas Pescadores y Liaodong al imperio del Japón. Véase Allen Fung: *Testing the Self-Strengthening. The Chinese Army in the Sino-Japanese War of 1894-1895*, pp. 1007-1031.

vegaban en un transporte alquilado, después de impedir que los oficiales de dicha nave cumplieran con las instrucciones del almirante Togo⁹ al frente del crucero japonés, dispararon con rifles al fuego realizado con los cañones del buque en señal de desobediencia. Como resultado, el transporte fue hundido rápidamente por la artillería japonesa y casi todos a bordo se ahogaron o murieron en el combate. Un transporte no necesita armamento; pero para su seguridad —antes o durante las hostilidades— debe ir siempre acompañado por un barco de guerra como la precaución más segura para evitar ser capturado.

Ahora que es probable que nuestras fuerzas militares sean asignadas a estaciones permanentes fuera del continente de América del Norte, resulta necesario para la seguridad de las tropas durante el traslado y para el éxito de nuestro ejército en guerras venideras, que ningún transporte navegue a menos que tenga a un oficial naval al mando real del buque.

De la historia de la campaña de Santiago y del relato de la captura de Manila —escrito por el general Greene y publicado en el *Century*— parece muy claro que, si un general al mando puede dirigir su ejército en tierra, no puede hacerlo de forma exitosa desde un buque, ya que debe estar en el teatro de operaciones terrestre y en contacto estrecho con sus tropas. Por lo tanto, la selección de un transporte como buque insignia para un general, en el que él pueda quedar separado de su ejército a causa de los elementos o del enemigo —o por no tener comunicación entre su estado mayor y sus unidades combativas en el mar—, tornaría difícil su misión y sería un experimento tan arriesgado que su futura práctica debería ser abolida.

En la guerra peninsular, Wellington¹⁰ criticó severamente al

⁹ Se refiere al marqués Togo Heihachiro (Kagoshima, 27 de enero de 1848-Tokio, 30 de mayo de 1934). Almirante de Flota en la Armada imperial japonesa y uno de los héroes navales más importantes de Japón. Los cronistas occidentales lo llamaron el “Horacio del Oriente” al tener una participación decisiva en la primera guerra chino-japonesa y en la ruso-japonesa.

¹⁰ Arthur Wellesley (Dublín, Irlanda, 1.º de mayo de 1769-Walmer, Kent, Inglaterra, 14 de septiembre de 1852), primer duque de Wellington. Militar británico de familia anglo-irlandesa, político y hombre de Estado, considerado como una de las principales figuras militares y políticas del siglo XIX. Su des-

ejército español por la falta de iniciativa en las operaciones agresivas combinadas con las tropas inglesas; pero les dio crédito por su fortaleza en las trincheras o detrás de la línea defensiva. Quizás yo le hice un cumplido muy grande al enemigo cuando me arriesgué, en los primeros días del bloqueo, a que en los puertos del lado sur de Cuba varias embarcaciones pudieran —con la ayuda del cable submarino, combinado con el destructor y las pequeñas cañoneras en Cienfuegos— atacar mi débil fuerza en la noche. Por lo tanto, envié un buque carbonero, después de oscurecer, hacia un punto cuatro o cinco millas fuera de la costa, acompañado por una de las naves de mi división, mientras me quedaba con el *Marblehead* entre estas y la desembocadura del puerto.

La costa de Cuba se convierte —a la entrada de Cienfuegos— casi en ángulos rectos, por lo tanto, la posición de mi comando era tal, que no podía ser fácilmente sorprendido y me daba espacio suficiente para maniobrar en caso necesario. Esta precaución, que llevó toda mi fuerza a poca distancia de la entrada, puede parecer un error desde el punto de vista militar —subestimar al adversario—, ya que después de cortar la comunicación entre La Habana y el sur de Cuba, no dejé una lancha armada en la desembocadura del río para evitar cualquier intento de reparar los cables por la noche. Con certeza fue un descuido debido a mi renuencia a exponer a la muerte a determinado número de hombres o sufrir la captura de una lancha de vapor. Los cables habían sido cortados con un propósito definido, que pudo fracasar al darle la oportunidad al enemigo de recoger los cables en la noche y, por tanto, tener la ventaja de comunicarse con Europa, vía Santiago. Aunque constituye un error tener en cuenta la vida humana cuando con su sacrificio se puede lograr un objetivo determinado en la guerra, es casi criminal que un comandante impulsivo lance sus fuerzas sin piedad a la muerte.

Un incidente que pudo haber tenido graves resultados —aun-

tacada actuación en las guerras napoleónicas le valieron el rango de mariscal de campo. Comandó a las fuerzas aliadas que expulsaron al ejército francés de España. Victorioso y elevado a la condición de héroe en Inglaterra, fue obligado a regresar a Europa para mandar las fuerzas anglo-aliadas en la batalla de Waterloo, tras la cual Napoleón fue exiliado permanentemente en Santa Helena.

que providencialmente no ocurrió ningún contratiempo— fue debido a la información incompleta que yo había recibido en relación con las minas submarinas colocadas en el canal que llegaba desde la bahía de Guantánamo hasta Caimanera. Me informaron que había nueve minas de observación en uno de los canales y más tarde descubrí que 48 artefactos explosivos de contacto habían sido plantados en esa extensión. La información que yo había recibido me llevó a creer que los torpedos estacionarios eran de observación y no de contacto. Los primeros se conectan por cables que reposan en el fondo del canal y llegan a una posición en la orilla, desde donde pueden ser detonados cuando un buque pasara por encima de ellos, mientras que los segundos explotan al colisionar con un lado o el fondo de un buque.

Durante tres noches, el teniente Anderson, quien había estado al frente de los botes del *Marblehead* cuando se cortaron los cables en Cienfuegos sin éxito alguno, dragó el canal en un bote de arrastre, buscando alguna obstrucción. Como no encontró ninguna mina, le reporté al comandante en jefe que el canal estaba limpio por debajo del fuerte en cayo Toro. Pero, a los pocos días, descubrimos que todavía existían torpedos allá. El *Marblehead*, y quizás el *Texas*, escaparon por un pelo de ser volados al pasar por el canal para cañonear el fuerte.

Le había ordenado al teniente Anderson que usara para el dragado de las minas un garfio o garabato para enganchar las conexiones que guían las minas de observación hasta la orilla. A pesar de la información que se me había dado, de que solo se habían plantado minas de este tipo, debía haberle ordenado que usara dos botes con un arco sumergido (formado por una cadena con una soga en ambas puntas, una punta en cada bote). Semejante artefacto debió haberse puesto en contacto con cualquier tipo de mina y podríamos haberla levantado en el primer intento —como hicimos más tarde—. Mi error al ordenarle que usara un arco sumergido era indefendible, ya que dos años antes —anticipando que podría ser necesario de acuerdo con la situación internacional en el Pacífico— le había pedido al jefe de los aparejadores en el astillero naval de la isla Mare¹¹ fabricar uno para mí, con el fin de emplearlo con dos

¹¹ Maré es la segunda en importante de las islas Loyauté en Nueva Caledonia,

botes para dragar minas.

Tenía un modelo conmigo en el *Marblehead*, por lo tanto, mi fallo, que hubiera podido traer graves consecuencias, no puede obviarse. Mi informante no me había definido la cantidad de minas ni su localización y desde entonces he pensado que, al dragar el canal, resultaba posible que el oficial a cargo del bote comenzara su búsqueda dentro o un poco por debajo de las líneas en las cuales estaban plantadas. De otra forma, es imposible concebir que, con 18 minas flotantes sumergidas, el garabato no se hubiera enredado en los amarres de alguna de ellas.

No sería del todo justo señalar los errores de los oficiales de las fuerzas navales y terrestres, sin poner énfasis en el manejo de la guerra por las organizaciones centrales en la capital. Cuando se rompieron las hostilidades, el secretario de la Armada, un civil, no deseó tener consejo profesional que lo ayudara en el trabajo técnico y lo aliviara, en alguna medida, de algunas responsabilidades de la conducción de la guerra. Con este propósito, estableció lo que popularmente se conoció con el nombre de Junta Estratégica, compuesta por tres oficiales: el jefe del Buró de Navegación, el capitán Alfred Thayer Mahan¹²

territorio de ultramar de Francia en el océano Pacífico, con una superficie de 650 km² y una población de 5417 habitantes según estimaciones del 2009. Es además una comuna en la provincia de Islas de la Lealtad, de Nueva Caledonia. La comuna de Maré se compone de la isla Mare propiamente y la isla mucho más pequeña de Dudun, ambas forman parte de las Islas de la Lealtad, al noreste del territorio continental de Nueva Caledonia.

¹² Alfred Thayer Mahan (West Point, Nueva York, 27 de septiembre de 1840-1.º de diciembre de 1914). Historiador y estratega naval estadounidense. Sirvió en la Armada durante la Guerra de Secesión y luego fue presidente del Colegio de Guerra Naval de Newport, Rhode Island. Es conocido por la influencia que tuvo en la doctrina marítima de Estados Unidos. Su obra *The influence of sea power upon history, 1660-1783* (Little Brown, Boston, 1890) tuvo gran repercusión en su época; defendía la importancia y necesidad para el país de desarrollar una armada potente y muy operativa. Es autor además de *The Gulf and Inland Waters* (Charles Scribner's Sons, Nueva York, 1883); *The influence of sea power upon the French Revolution and Empire, 1793-1812* (2 vols., Little Brown, Boston, 1892). Véase Ramón Grosfoguel: "Los límites del nacionalismo: lógicas globales y colonialismo norteamericano en Puerto Rico", en Jorge Enrique González: *Nación y nacionalismo en América Latina* y www.revistamarina.cl/revistas/1996/4/geopoliti.pdf.

y el almirante,¹³ quien estaba enfermo y había sido reemplazado en el mando de la flota del Atlántico Norte por Sampson. Una especie de “consejo palaciego” fue establecido en el Departamento de la Armada siguiendo, quizás, el ejemplo desafortunado instituido por el Congreso, durante nuestra guerra revolucionaria, que había sido un precedente clásico.

Durante la guerra civil, la causa de la Unión¹⁴ sufrió muchas derrotas, incluidas grandes matanzas y la pérdida de millones de dólares, principalmente por el hecho de que los ejércitos federales en el este y el oeste eran controlados desde Washington, por un jefe de estado mayor militar sujeto a un secretario civil. No fue hasta que Ulysses S. Grant —que como Von Moltke—¹⁵ se convirtió en el general al mando de todos los ejércitos de la Unión, con el apoyo del presidente Lincoln,¹⁶ que las fuerzas de este bando, operando en el sur bajo las órdenes de un general en el campo, finalizaron la guerra en 1864.

Si la Junta de Guerra Naval fue instituida para tomar el lugar del jefe de Estado Mayor Naval, esta debería haber ido al frente y haber tomado el control de la flota del Atlántico, de la misma forma en que Von Moltke, después que la movilización prusiana había finalizado, abandonó Berlín y se unió a los ejércitos alemanes en Francia, para dirigirlos desde el teatro de operaciones.

Una junta es lenta para actuar y sus conclusiones normalmente son compromisos. Una junta de tres miembros no está adaptada para decidir rápido y actuar. Ciertamente, el almirante que manda en el frente no debe ser estorbado por órdenes relacionadas con condiciones problemáticas y debería tener el control absoluto de todas sus fuerzas.

Es increíble que las autoridades se hayan olvidado de las expe-

¹³ Se refiere al contralmirante Montgomery Sicard (Nueva York, 30 de septiembre de 1836-14 de septiembre de 1900).

¹⁵ Helmuth Karl Bernhard, conde von Moltke (26 de octubre de 1800-24 de abril de 1891). Mariscal de campo alemán, cuyo genio militar ayudó a convertir a Prusia en estado hegemónico en Alemania. Bajo su dirección, Prusia derrotó a Dinamarca en 1865, Austria en 1866 y Francia en 1870.

¹⁶ Abraham Lincoln (12 de febrero de 1809-15 de abril de 1865). Decimosexto presidente de Estados Unidos y primero por el Partido Republicano.

riencias del ejército del Potomac,¹⁷ entre 1861 y 1863, y no aprendieran las lecciones que la historia enseña. Aparentemente, nuestra experiencia en la guerra civil no nos sirvió de nada, ya que la situación naval en el Atlántico, antes de la llegada de Cervera a las Antillas, fue similar a la de Virginia durante la campaña de 1862 —antes de la derrota de McClellan—,¹⁸ lo que es algo interesante de recordar.

Entonces, el objetivo militar era derrotar al Ejército Confederado, en Richmond,¹⁹ y con ese fin, McClellan y su ejército estaban frente a la capital de la Confederación. Fremont,²⁰ Banks,²¹ Shields²² y McDowell,²³ todos con comandos independientes de otras fuerzas, fueron esparcidos por todo el norte de Virginia, para proteger Washington. Todos, incluido McClellan, estaban bajo el control del

¹⁷ El ejército del Potomac era el de los estados confederados o del sur en la guerra civil estadounidense. En los primeros años de la contienda, estaba comandado por el brigadier general P. G. T. Beauregard y su principal acción en combate fue la primera batalla de Bull Run. Con este nombre tuvo una corta vida, ya que después de Bull Run, el ejército del Shenandoah se fusionó con el del Potomac y quedó al mando el general Joseph E. Johnston, quien comandaba el del Shenandoah. Fue renombrado como Ejército del Norte de Virginia el 14 de marzo de 1862, y la fuerza original de Beuregard se convirtió en el 1.º cuerpo del Ejército del Norte de Virginia.

¹⁸ George Brinton McClellan (Filadelfia, Pennsylvania, 3 de diciembre de 1825-29 de octubre de 1885). Militar y político estadounidense que participó en las primeras etapas de la guerra civil con el rango de mayor general. Sus operaciones militares sobresalieron por la cadena de fracasos que siempre las acompañó. Sirvió como gobernador de Nueva Jersey desde 1878 hasta 1881.

¹⁹ Capital del estado de Virginia desde 1779. En 1861 pasó a ser la capital de los Estados Confederados de América.

²⁰ John Charles Fremont (Savannah, Georgia, 1813-Nueva York, 1890). Militar, aventurero y político. Primer candidato a la presidencia de Estados Unidos presentado por el Partido Republicano en su historia.

²¹ Nathaniel Prentice Banks (1816-1894). Político y general de la Unión durante la guerra civil.

²² James Shields (1806-1879). General de la Unión durante la guerra civil estadounidense.

²³ Irvin McDowell (1818-1885). General de la Unión.

jefe del estado mayor, el general Halleck.²⁴ En el valle del Misisipi existía una dispersión similar de los ejércitos de la Unión, aunque el esfuerzo desde el cuartel general para dirigir la campaña en esa región no era tan fuerte.

Si se sustituye la flota de Cervera en el mar por el ejército de Johnston y Cuba por Richmond, tendremos condiciones similares a las de la flota del Atlántico en la etapa temprana de la guerra contra España en 1898 y la existente en Virginia en 1862. Sampson, comandante en jefe nominal, estaba cerca de Cuba con el cuerpo principal de la flota del Atlántico Norte; Schley con el escuadrón volante, estaba en Hampton Roads, aparentemente para la protección de esa parte de la costa y para cubrir Washington. El escuadrón de la patrulla del norte estaba en la costa este de Nueva Inglaterra; el *Columbia* patrullaba las costas de Long Island y Nantucket; el buque con espolón *Katahdin* estaba estacionado en la bahía de Massachusetts para proteger Boston; y el *Potomac*, un buque que hacía 17 nudos, con una barcaza de salvamento, permanecía —bastante ocioso— en la desembocadura del río Misisipi para proteger los muelles, y los exploradores estaban bajo la dirección de la Junta de Guerra. Estos comandos eran prácticamente independientes uno del otro, aunque dirigidos por el Departamento de la Armada. Su situación fue muy parecida a aquella de los ejércitos de la Unión en Virginia en 1862.

Como resultado de este modo de dirección, a inicios de la campaña de 1898, la fuerza naval estaba tan dividida, que el plan de acción del gobierno no pudo ser desarrollado de forma efectiva. La Habana, Matanzas y Cárdenas, en la costa norte, fueron las únicas bloqueadas, mientras que una fuerza débil aparecía intermitentemente solo ante Cienfuegos, en el sur de la Isla. El hecho de que por buena suerte nada serio ocurrió, no debe cegarnos a los peligros de tales acciones en el futuro.

Las condiciones militares en 1862²⁵ diferían en un solo punto esencial de la situación naval en 1898: mientras había un jefe de es-

²⁴ Se refiere al general Henry Wager Halleck (1815-1872), comandante durante la guerra civil de Estados Unidos.

²⁵ Se refiera a la guerra civil estadounidense.

tado mayor en el Departamento de Guerra en 1862, había tres en el Buró de Guerra del Departamento de la Armada en 1898.

Durante un curso en el Colegio de Guerra Naval, en 1897, al discutir una probable campaña en una guerra comenzada para la liberación de Cuba, se predecía que, en tal caso, el Gobierno español se vería obligado a intentar reforzar la Isla o abandonarla. Esta opinión parecía ser tan segura desde el punto de vista profesional, que se determinó que la mejor política de nuestra administración sería descuidar las defensas terrestres y enviar todos los buques de guerra disponibles hacia las costas de Cuba. Como este era el objetivo real en esa guerra, cualquier fuerza naval española sería arrastrada hacia esa localidad, aun si la intención original del enemigo hubiera sido amenazar nuestras costas.

El consejo de un hombre experto, en cualquier negocio, por lo general se considera mejor que un compromiso entre las opiniones de tres hombres, y esta norma es real en el manejo de una flota en la paz o en la guerra. Las opiniones del comandante en jefe que está en el lugar —excepto que afecten la situación política— deben ser aceptadas; de otra forma, él no puede ser responsable por los resultados y si demostrara ser ineficiente, debería ser relevado.

A la llegada del *Marblehead* a Boston, procedente de la bahía de Guantánamo, recibí un cable del Departamento de la Armada preguntándome si el buque podía ir a Quebec para representar a la Armada en la develación de una estatua erigida a la memoria del gran explorador francés Chaplain.²⁶ Aunque la mitad de la tripulación ya había salido por una semana de pase, respondí que podíamos navegar tan pronto como se llenaran las calderas de carbón. Zarpamos para Quebec al siguiente día y llegamos a esa histórica y pintoresca ciudadela a las 10:00 en punto. La ceremonia se desarrolló por la tarde y afortunadamente llegamos con suficiente tiempo para participar en las celebraciones. Se le dio un lugar importante al desembarco de nuestras fuerzas, que fueron muy aclamadas en su marcha

²⁶ A principios del siglo xvii, Samuel de Chaplain fundó puestos comerciales en Nueva Escocia, Annapolis y Quebec (primera colonia francesa, fundada como parte de una factoría peletera), en Canadá. Champlain no dudó en apoyar a sus aliados comerciales, los hurones, en sus guerras con otros pueblos indígenas del este de Norteamérica.

hacia la plaza pública, desde donde se ve St. Lawrence.²⁷

Una comisión sesionaba en ese momento para acordar los términos de un tratado de reciprocidad entre los dos países. Lamentablemente, los resultados de la Comisión Conjunta sirvieron para acentuar el hecho de que con frecuencia son sacrificados los intereses nacionales permanentes para otorgar ventajas a las industrias locales temporales, debido a la avaricia egoísta imperante en diferentes regiones en Estados Unidos.

La línea imaginaria que separa Canadá de Estados Unidos evita el intercambio libre de mercancías y debe inevitablemente levantar una barrera permanente entre nosotros y el ya poderoso vecino, cuya buena voluntad y sentimientos deben ser ganados con ventajas recíprocas. Una política nacional de una cosa por otra sería más sabia que forzar la competencia en la industria, la manufactura y el comercio.

El *Marblehead* estuvo representado en todas las ceremonias y festividades de la develación de la estatua de Chaplain y en el baile ofrecido por el municipio de Quebec. Una de las grandes decoraciones murales era una tela colgante de color carmesí con una franja bordada en oro, coronada por un escudo de armas de Estados Unidos y debajo la leyenda, que decía: “Homenaje a la Armada estadounidense”. Esta decoración se presentó más tarde al *Marblehead*.

La antigua y honorable artillería de Boston también estaba en Quebec, en una de sus salidas anuales; un buen número de los miembros de esa organización venían del pueblo de Marblehead —fundado en 1649— para participar en las cenas ofrecidas en su honor. Al pronunciar el nombre de nuestro buque se escucharon fuertes aplausos, como muestra de la estima que nos tenían a los oficiales y hombres del crucero. Esto se evidenció aún más con el conjunto de resoluciones que me habían sido enviadas desde el pueblo de Marblehead en julio pasado, las cuales señalaban:

En una reunión de los ciudadanos del pueblo de Marblehead, Massachusetts, acordada y desarrollada ordinariamente el 21

²⁷ El Parque Nacional St. Lawrence Islands, o Islas San Lorenzo se encuentra en la región de las Mil Islas del río San Lorenzo, en Canadá.

de julio de 1898, los siguientes preámbulos y resoluciones fueron leídos por el honorable Samuel Roads Jr. y todos adoptados por unanimidad.

Los ciudadanos de Marblehead reunidos en una asamblea, toman este método para expresar su gratitud por los servicios importantes prestados a la nación por el crucero *Marblehead* de los Estados Unidos, en las acciones en que ha participado y en cada misión a la que ha sido asignado, desde el comienzo de la guerra con España, por tanto:

RESUELVO: Que las sinceras felicitaciones de este histórico pueblo, cuyo nombre lleva tan noble buque, y el espíritu heroico de sus bravos marinos en las primeras guerras de la República, que tan espléndidamente se ha demostrado con la labor victoriosa del crucero, sea extendida al capitán McCalla, distinguido capitán de fragata del *Marblehead*, y a los valientes marines bajo su mando por sus gloriosas hazañas.

RESUELVO: Que una copia de estas Resoluciones sea enviada al capitán de fragata del *Marblehead*.

STEPHEN C. FELTON
Secretario del Ayuntamiento.

Durante esta visita a Quebec tuve el honor de conocer al señor Wilfrid Laurier,²⁸ el célebre estadista quien por años fue el primer ministro de Canadá. El tratado entre Gran Bretaña y Francia, que siguió a la victoria de Wolfe en las llanuras de Abraham,²⁹ afianzó

²⁸ Sir Wilfrid Laurier (20 de noviembre de 1841-17 de febrero de 1919). Primer ministro de Canadá (1896-1911). Su apoyo a un tratado de reciprocidad comercial con Estados Unidos contribuyó a la derrota de su gobierno en 1911. Laurier es recordado como uno de los estadistas canadienses más sobresalientes.

²⁹ La batalla de las llanuras de Abraham, también conocida como batalla de Quebec, fue crucial en el teatro norteamericano de la guerra franco-india, como se conoció al episodio norteamericano de la Guerra de los Siete Años. Dio comienzo el 12 de septiembre de 1759 y se libró entre el ejército y la flota británica y el ejército francés, en una meseta justo frente de las murallas de la ciudad de Quebec. Enfrentó a menos de diez mil hombres entre los dos bandos, pero resultó ser un momento decisivo en la posterior creación de Canadá.

en la provincia de Quebec el uso del idioma francés. En las Cortes y en los debates, los abogados y miembros del Parlamento debían preparar los discursos y alegatos en ambos idiomas, proceso tedioso pero de mucha satisfacción para el orgullo de los descendientes de los primeros colonos franceses. En una de sus visitas a Europa, el señor Wilfrid Laurier ganó gran celebridad, tanto en Londres como en París, por su conocimiento perfecto del francés y el inglés, y la facilidad con la que él usaba ambos idiomas.

Estábamos muy agradecidos al gobernador general, lord Aberdeen; al señor Wilfrid Laurier, primer ministro; a los integrantes de la Comisión Conjunta y a los oficiales de la provincia de Quebec por la cordial bienvenida y la calurosa hospitalidad, tanto oficial como personal. Agradezco mucho el honor de haber estado presente en tan notable evento para la develación de un monumento al gran explorador francés y por conocer a las distinguidas personalidades que tan hábilmente representaron a Canadá, Gran Bretaña y Estados Unidos.

Después del regreso del *Marblehead* a Boston, el secretario de la Armada me trasmitió una copia de una carta que él había recibido de los Altos Comisionados de Estados Unidos, que dice así:

Comisión Conjunta británica y estadounidense para el ajuste de los asuntos canadienses.

Oficina de los miembros de la comisión de los Estados Unidos.

Quebec, 1.º de octubre 1898.

Honorable John D. Long.

Secretario de la Armada

Señor:

Los abajo firmantes, miembros de la comisión plenipotenciaria de los Estados Unidos en Quebec, desean expresarle su agradecimiento de la orden por la cual el *Marblehead* fue enviado a este puerto para asistir a las ceremonias de la inauguración del monumento a Chaplain, en compañía de tres embarcaciones de la Armada británica.

Fue un cumplido muy agradecido por la población francesa de esta provincia y por su gobierno, y ayudaron también a desarrollar el espíritu de amistad entre las dos Armadas.

La presencia y la acción del capitán McCalla del *Marblehead* en el intercambio de cortesías y en su conversación con sus homólogos navales británicos, con las autoridades del Gobierno, quienes le ofrecieron las más amables atenciones, y con los ciudadanos, ha contribuido a las buenas relaciones internacionales.

Acepte, Señor Secretario, nuestros más grandes afectos.

Firman:

NELSON DINGLEY
JOHN W. FOSTER
JOHN A. KASSON
CHARLES J. FAULKNER
CHARLES W. FAIRBANKS
T. JEFFERSON COOLIDGE

Tuve la buena suerte, en Quebec, de conocer a dos caballeros cuyos nombres vivirán entre los que la historia conoce como “grandes hombres”. Uno fue un magnate del ferrocarril americano, el señor Charles M. Hays; el otro, un almirante británico, señor John Fisher,³⁰ cuyos trabajos estaban destinados a desarrollar y a mejorar las condiciones y la eficiencia de las diferentes esferas donde actuaban y se movían.

El señor Hays, había ganado en aquel momento buena reputación en Estados Unidos por su manejo exitoso del ferrocarril y era el director general del Grand Trunk Railway, de Canadá, opacado en ese periodo por el Canadian Pacific, su más exitoso rival. Más tarde aceptó la presidencia de la Southern Pacific Company, ferrocarril en el que manejó tanto los intereses de la compañía como los de sus patrocinadores. Este rey mago del método de que la honestidad comercial en todas las ramas constituye la mejor política y es deseable tanto para una armada como para un ferrocarril.

Sin embargo, el Sr. Hays no contó con la aprobación de aque-

³⁰ John Arbuthnot Fisher (25 de enero de 1841-10 de julio de 1920). Primer lord del Almirantazgo de la Marina Real británica durante los periodos 1904-1910 y 1914-1915. Ejerció, a través de su extensa carrera naval, una profunda influencia en el desarrollo estratégico, modernización e innovación de la Marina. Fue el creador del concepto de crucero de batalla, del desarrollo del destructor y de la introducción del torpedo.

llos que controlaban esta gran corporación y renunció, sin que su prestigio fuera afectado. De inmediato fue otra vez asignado a la administración del Grand Trunk System y, desde entonces, como uno de sus vicepresidentes y director general, ha diseñado —y casi culminado— el Transcontinental Railroad último y más septentrional ferrocarril de Norteamérica: el Pacific Grand Trunk Railway of Canadá: un gran trabajo destinado a desarrollar una porción de este continente, que hasta entonces se consideraba inhabitable y que tendrá una influencia importante sobre la política internacional en el Pacífico y sobre las condiciones futuras de Estados Unidos.

Ambos hombres probablemente hayan superado o estén superando el conservadurismo característico de los ingleses, aunque la oposición mayor ha sido encontrada en los oficiales navales.

Raras veces he conocido a un hombre que me haya impresionado tan favorablemente en todos los aspectos como lo hizo el vicealmirante John Fisher, quien entonces era el comandante en jefe de las fuerzas navales británicas en las costas de Norteamérica. Sin dudas, era muy profesional y educado, lo que combinado con otras cualidades, como la amplitud de su visión, le posibilitaba admirar y apreciar los rasgos excepcionales de los hombres. Esto se evidenció al colgar en la cabina de su buque insignia una imagen de Washington grabada en acero, el hombre que por encima de otros, enfrentó la lucha por la independencia de las Trece Colonias, lejos de la madre patria.

Tengo la misma admiración por él y su perspicacia profesional, que la que he sentido por su compatriota, el teniente coronel Cooper King, de Londres, quien cinco años antes había publicado el libro *Vida de Washington*, a riesgo de la impopularidad en su propio país y con el interés de decir la verdad, desde el punto de vista de un inglés, que no solo era verídico, sino también admirable. Particularmente excelente fue su referencia al inmortal Lincoln —preservador de la Unión tres cuartos de siglo después de Washington— como desarrollo lógico de la última sucesión, engendrada para la vida en una nueva tierra, bajo condiciones socioeconómicas totalmente diferentes, lo cual lo calificó para salvaguardar para nuestro país el gobierno que Washington había ganado para las nuevas generaciones.

Al regresar de China en el *Newark*, en 1901, otra vez tuve el placer de encontrarme con el señor John Fisher, que estaba entonces al

frente de la formidable flota británica del Mediterráneo. Me hizo el honor de explicarme el plan original y completo que había preparado para barrer el mar Mediterráneo con su flota, en caso de una guerra contra otra potencia. Desde entonces, en mi opinión, él mercedamente ha alcanzado el grado más alto de su profesión, y como Primer Gran Señor del Mar del Almirantazgo ha introducido un gran número de mejoras que resulta imposible que fracasen —estoy seguro— para incrementar grandemente la eficiencia de la Armada británica. No ha escapado a las calumnias, debido quizás a la envidia o a los celos, natural destino de los reformadores, en su esfuerzo por lograr cambios necesarios y mejoras a las que de seguro se opondrán aquellos que en este mundo de progreso están satisfechos con mantener las cosas tal como están.

Esta idea es compartida claramente por Alexander F. Chamberlain, en un número reciente de la *Popular Science Monthly*, de la que cito:

Si creemos a Lombroso,³¹ en su teoría de la neophobia, o “el odio a lo nuevo”, que esta es una de las características más arraigadas en el hombre. El progreso ocurre solo cuando hay ruptura de las series neophóbicas. Entre los líderes de la humanidad no son muchos los que imitan, pero pocos los que hacen cosas nuevas, o por lo menos las piensan.

De regreso en el *Marblehead* hacia Boston, fui separado del buque y enviado al astillero de la Armada en Norfolk, como capitán del astillero, bajo las órdenes del difunto contralmirante Farguhar, con quien había estado asociado en el Colegio de Guerra Naval y por quien tenía gran respeto. Era un oficial muy eficiente y concienzudo.

Antes de reportarme a Norfolk, se me dio permiso para asistir al “Jubileo de Paz”, en Chicago, para el que había sido honrado al recibir una invitación del Comité Cívico. En una gran y elegante cena para 700 invitados en el Opera House del hotel Auditorium, el presidente McKinley fue muy amable al pedirle al presentador

³¹ Marco Lombroso Ezechia (Verona, 6 de noviembre de 1835-Turín, 19 de octubre de 1909). Médico y criminólogo italiano, representante del positivismo criminológico, llamado en su tiempo la nueva escuela. Sus controvertidas ideas sobre la delincuencia fueron muy combatidas en su época.

de los oradores que me llamara para que hiciera algunos comentarios. De mi interesante experiencia, yo pude exaltar al ejército cubano que había cooperado conmigo en Guantánamo y mi agradecimiento para el cuerpo de corresponsales de guerra que encontré al sur de Cuba.

El día posterior a mi llegada a Norfolk, el buque insignia de Cervera, el *María Teresa*, fue reportado encallado en Cat Island³² y al comandante se le orientó, desde Washington, enviarme al frente del *Vulcan* para buscar el gran buque apresado en la batalla del 3 de julio. El *Vulcan* había llegado a Norfolk temprano en la mañana y había reportado la pérdida del *María Teresa* en una tormenta, mientras era escoltado al norte de la bahía de Guantánamo. De inmediato tomé el mando del *Vulcan* y, al preguntarle al ingeniero jefe si todo en su departamento estaba listo para zarpar, me respondió que consideraba que las calderas necesitaban reparación antes de levar anclas. En una inspección personal encontré que nada más se trataba de algunas juntas resquebrajadas en las tuberías y le aseguré que podríamos salir del astillero tan pronto como se pudiera cargar el carbón necesario y que él hiciera nuevas juntas en ese intervalo. El buque zarpó cuando la última tonelada de carbón fue recibida a bordo.

El *María Teresa* había sido reflatado y reparado por la Maritt Wrecking Company, de Nueva York, y cuando estuvo listo para dirigirse al norte, arrancó con su propio vapor al ser remolcado por el *Vulcan* en compañía de un buque carbonero y una barcaza de rescate, todos bajo el mando del capitán del *Vulcan*. Resultó infortunado que este oficial, que había estado fuera de servicio por más de 25 años y había sido llamado para la guerra con España, fuera ubicado al frente de una misión de tal responsabilidad.

Todavía fue más desafortunado cuando este experimentado marino, representante de la compañía de salvamento, inhabilitado por un accidente e incapaz de dirigir su propio remolcador, decidió abandonar el *María Teresa*. En ese momento me convencí de que debió haberse quedado en el crucero y no abandonarlo nunca. Por desgracia, decidió en el *Vulcan* cortar el cable remolcador por temor a que la

³² La isla Cat o del Gato es una de las islas centrales del archipiélago de las Bahamas.

Testimonio gráfico



Durante el desembarco de las fuerzas norteamericanas en Oriente, las tropas del Ejército Libertador al mando de su lugarteniente general, mayor general Calixto García Íñiguez, desempeñaron un papel esencial.



Al mando directo de las fuerzas cubanas estuvo el mayor general Pedro Agustín Pérez Pérez, Periquito, cuyas tropas impidieron la marcha de la 2.^a brigada de la 2.^a división del 4.^o cuerpo de Ejército español, al mando del general Félix Pareja Mesa, hacia la sitiada Santiago.



En el combate de El Cuzco el teniente coronel cubano Enrique Thomas Thomas sobresalió al mando de sus tropas.



Barcos yanquis en la bahía de Guantánamo, junio de 1898.



El USS *Marblehead* en aguas guantanameras.



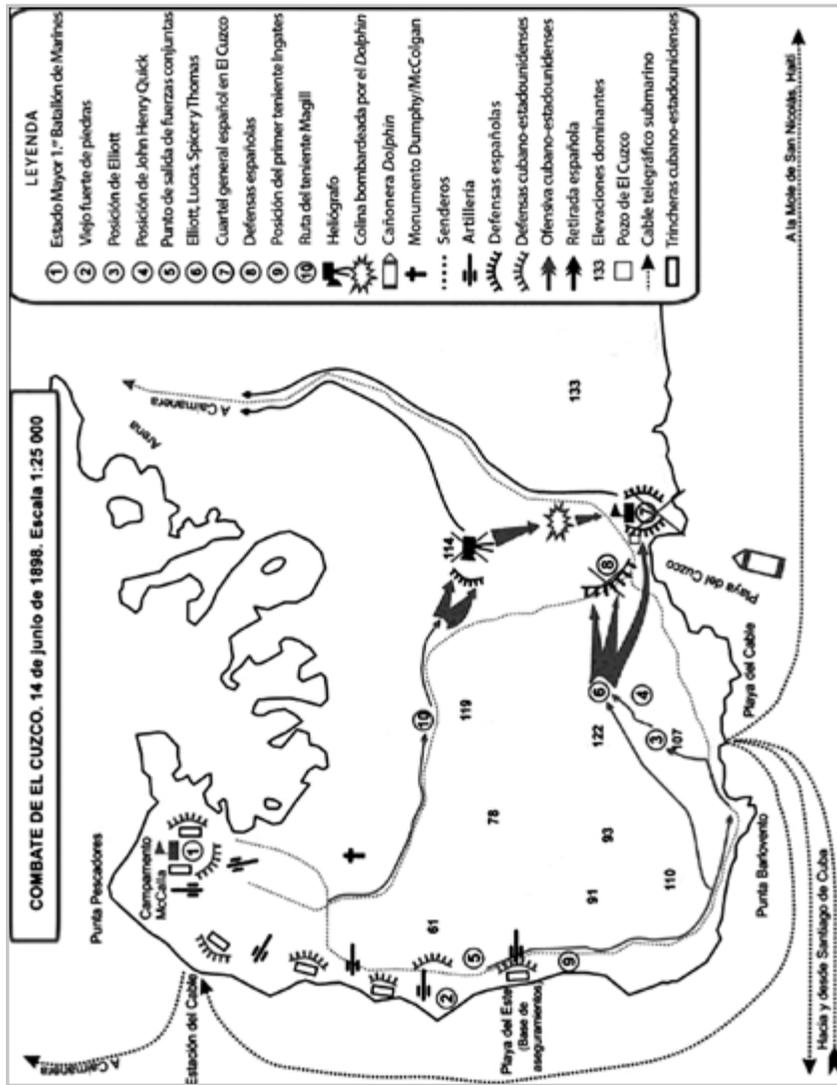
Bowman McCalla, capitán del *Marblehead*.



Tropas cubanas y estadounidenses antes del combate de El Cuzco.



Campamento mambí, después del combate.



Mapa del combate de El Cuzco.



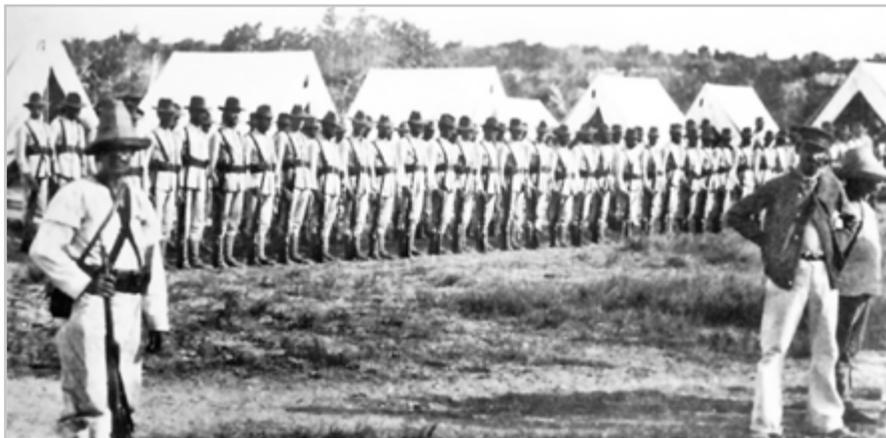
Desembarco yanqui en Daiquirí.



Campamento yanqui en la colina McCalla.



Posición fortificada en el campamento McCalla.



Marines en el campamento McCalla.



Los Blue Jacquets en Guantánamo.



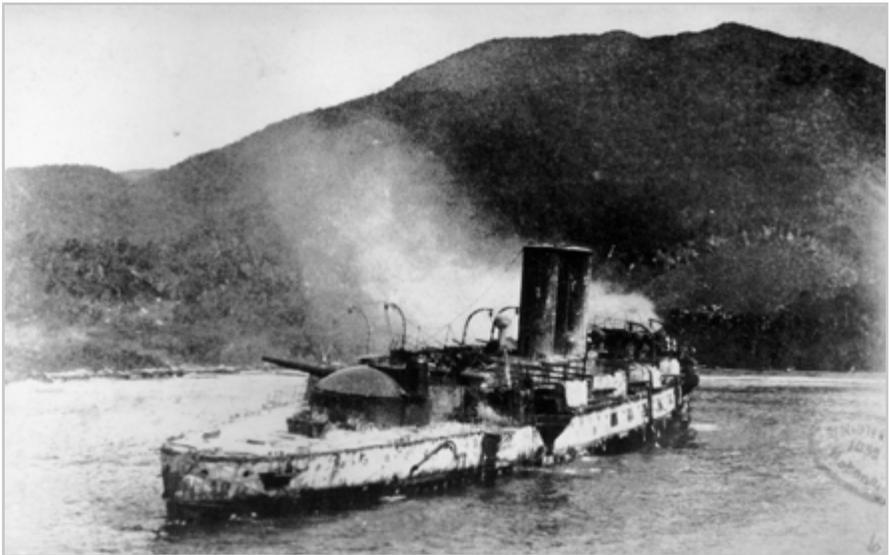
El hundimiento del *Merrimac* no logró cerrar el paso de la bahía.



Richmond P. Hobson, capitaneó el grupo encargado de hundir el *Merrimac*.



Pascual Cervera Topete, contralmirante de la Armada española, destrozada en la bahía de Santiago de Cuba.



El *Oquendo* en llamas.



Restos del *Reina Mercedes* y el *Vizcaya*.

Bibliografía

- ABBOT, WILLIS JOHN: *Blue Jackets of '98*, Dodd, Mead and Co., Nueva York, 1899.
- ABDALA PUPO, OSCAR: *La intervención militar norteamericana en la contienda independentista cubana: 1898*, Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 1998.
- ACOSTA MATOS, ELIADES: *Los colores secretos del imperio*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 2003.
- AGUILERA MACEIRAS, JOSÉ A.: *Historia local de Guanátamo*, Colección Cenit, s. l., 1954.
- FUNG, ALLEN: *Testing the Self-Strengthening. The Chinese Army in the Sino-Japanese War of 1894-1895*, Modern Asian Studies, 1996.
- Archivo de la familia del general Félix Pareja.
- ARCHIVO MILITAR GENERAL DE SEGOVIA (AMGS): Expediente militar del general Félix Pareja Mesa.
- ARCHIVO NACIONAL DE CUBA (ANC): Fondos Correspondencia diplomática de la Delegación Cubana en Nueva York, 1895-1898; Donativos y Remisiones.
- BACARDÍ MOREAU, EMILIO: *Crónicas de Santiago*

- de Cuba*, t. IX y X, Tipografía Arroyo Hermanos, Santiago de Cuba, 1955.
- BOSCH, JUAN: *De Cristóbal Colón a Fidel Castro*, Ediciones Casa de las Américas, La Habana, 1981.
- BOTI, REGINO E.: "Diplomacia", en *El Managüí*, año 2, no. 175, Guantánamo, miércoles 23 mayo de 1900, p. 2.
- _____ : *El 24 de Febrero de 1895. Exposición crítica de los más importantes estudios publicados hasta hoy sobre la fijación histórica del grito de independencia*, Prólogo, selección y notas de Wilfredo de Jesús Campos Cremé y Regino Gaudencio Rodríguez Boti, Editorial El Mar y la Montaña, Guantánamo, 2008.
- BRUCE D. MCLEAN: "The U. S. Lighthouse Service", en <http://www.spanamwar.com/USLHS.htm>.
- CAMPOS CREMÉ, WILFREDO: "Cumberland: un intento frustrado" (inédito).
- CARRASCO GARCÍA, ANTONIO: *En guerra con los Estados Unidos. Cuba 1898*, Ediciones Almena S. L., Madrid, 1998.
- CASTELLANOS, GERARDO: *Paseos Efímeros*, Editorial Hermes, La Habana, 1930.
- CENTRO DE ESTUDIOS MILITARES DE LAS FAR: *Diccionario enciclopédico de historia militar de Cuba, Primera parte 1510-1898*, t. I, Ediciones Verde Olivo, La Habana, 2001.
- _____ : *Historia militar de Cuba. Primera parte (1510-1898)*, t. 4, Casa Editorial Verde Olivo, La Habana, 2010.
- CERVERA, MANUEL; WAYNE A. LYDICK y ÁNGEL L. CERVERA: *La vida del almirante Cervera, comandante español en la batalla de Santiago en 1898*, en www.spanamwar.com/Cervera.html
- CHAPMAN, CHARLES EDWARD: *A history of the Cuba Republic: a study in hispanic american politics*, New York, The Mac Millan Company, 1927.
- COLLAZO, ENRIQUE: *Los americanos en Cuba*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1972.
- CRANE, STEPHEN: *Heridas en la lluvia. Historias de guerra*, Frederick A. Stokes Company, Nueva York, 1900.

- DBPEDIA: “Acerca de Willard H. Brownson”, en https://dbpedia.org/page/Willard_H._Brownson y www.geni.com/people/Rear-Willard-H-Brownson.
- DYAL, DONALD H.: *Historical Dictionary of the Spanish American War*, Greenwood Press, Connecticut, 1996.
- ESCALANTE, ANÍBAL: *Calixto García Íñiguez, su campaña en el 95*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1978.
- FERRER VALERO, SANDRA: “La dama de la Cruz Roja, Clara Barton (1821-1912)”, en <https://mujeresconciencia.com/2016/09/02/la-dama-la-cruz-roja-clara-barton-1821-1912>.
- FONER, PHILIP S: *La guerra hispano cubano norteamericana y el surgimiento del imperialismo yanqui*, t. I y II, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1978.
- FORO DE HISTORIA MILITAR EL GRAN CAPITÁN: “Corte de cables telegráficos submarinos: las otras acciones navales de la guerra hispanoamericana, 1898”, en <http://www.elgrancapitan.org/portal/index.php/articulos/historia-militar/1692-corte-de-cables-telegraficos-de-la-guerra-hispanoamericana-1898?format=pdf>.
- GIESEL, JESS: “Negro, blanco y amarillo. El periodismo y los corresponsales de la Guerra Hispanoamericana”, en <http://spanamwar.com/press.html>.
- GÓMEZ Y NÚÑEZ, SEVERO: *La guerra hispano-americana. Santiago de Cuba*, Imprenta de Artillería, Madrid, 1901.
- GÓMEZ, MÁXIMO: *Diario de campaña*, Instituto del Libro, La Habana, 1968.
- GROSFUGUEL, RAMÓN: “Los límites del nacionalismo: lógicas globales y colonialismo norteamericano en Puerto Rico”, en Jorge Enrique González: *Nación y nacionalismo en América Latina*, CLACSO, Buenos Aires, 2007 y en www.revistamarina.cl/revistas/1996/4/geopoliti.pdf
- GRUPO TÉCNICO ASESOR DE NOMBRES GEOGRÁFICOS DE LOS ÓRGANOS LOCALES DEL PODER POPULAR: *Diccionario geográfico de la provincia de Guantánamo*, inédito.
- “Guerra filipino norteamericana”, en: <http://www.geocities.com/Tokyo/Pagoda/7029/filipwar.html>.

- GUERRA SÁNCHEZ, RAMIRO: *La expansión territorial de los Estados Unidos a expensas de España y los países hispanoamericanos*, Editorial Nacional de Cuba, La Habana, 1964.
- _____ y otros: *Historia de la nación cubana*, Cultural S. A., La Habana, 1952.
- GUERRA VALIENTE, LADISLAO: *Las huellas del génesis*, Editorial El Mar y la Montaña, 2009.
- HEINL JR., ROBERT DEBS: "How we got Guantanamo", en <http://www.americanheritage.com/articles>.
- HIERRO, WILLY: "Los buques hundidos del almirante Cervera", en <https://www.excelenciasdelmotor.com/noticia/los-buques-hundidos-del-almirante-cervera-II>
- "How we got Guantanamo", en <http://www.americanheritage.com/articles>.
- HOYT, EDWARD A.: *A history of the harbor defenses of San Juan, Puerto Rico, under Spain, 1509-1898*, Puerto Rico Coast Artillery Command, San Juan, 1943.
- KELLEY, DAVID E.: "Prelude to The Spanish-American War, The Cuban Junta, The De Lome Letter, The Sinking of The Maine", en <https://www.mca-marines.org.html>
- LEVI, MARRERO: *Cuba, economía y sociedad*, t. X, Editorial Playor S. A., Madrid, 1983.
- MACLAY, EDGAR STANTON: *A history of the United States Navy From 1775 to 1902*, Andesite Press, Nueva York, 2017.
- MARTÍNEZ ARANGO, FELIPE: *Cronología crítica de la guerra hispano-cubanoamericana*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1973.
- MCCALLA BOWMAN H.: "Memorias de una carrera naval", Hispanic Division, Library of Congress. Manuscript division collections related to the "Spanish-American War of 1898. Cuban Theater." Listing of selected Manuscript Collections concerning the Cuban theater.
- MCLEAN, BRUCE D.: "The U. S. Lighthouse Service", en <http://www.spanamwar.com/USLHS.htm>.
- _____ : "The United States Lighthouse Service during the Spanish American War", en <http://www.laesser.org/light/tenders/uslht.htm>

- MC SHERRY, PATRICK: "The history of the Spanish American War Battleship USS Indiana", en <http://www.spanamwar.com/BattleshipIndiana.htm>
- _____ : "Armored Cruiser", en <http://www.spanamwar.com/mainehav.htm>.
- _____ : "Armored Cruiser *Brooklyn*", en <http://www.spanamwar.com/Brooklyndrydock.htm>.
- _____ : "USS *Texas*", en <http://www.spanamwar.com/Texas-docked.htm>.
- _____ : "USS *Oregon*", <http://www.spanamwar.com/oregon-crew.htm>.
- _____ : "USS *Massachusetts*", en <http://www.spanamwar.com/massachu.htm>.
- _____ : "Auxiliary Cruiser *Yankee*", en <http://www.spanamwar.com/Yankeeinaction.htm>
- _____ : "Crucero Infanta *María Teresa*", en <http://www.spanamwar.com/CruiserINFANTAMARIA TERESA.htm>
- _____ : "Cruiser *Vizcaya*", en <http://www.vidamaritima.com/2011/04/los-cruceros-acorazados-de-la-serie-vizcaya-2>.
- _____ : "A brief history of the 1.st United States Volunteer Cavalry ("Rough Riders")", <http://www.spanamwar.com/Sanjuantr.htm>; <http://www.spanamwar.com/jjt1.htm> y <http://www.spanamwar.com/campwikoff.html>.
- MENDOZA VIZCAÍNO, ENRIQUE: *Historia de la guerra hispano-americana*, A. Barral y Compañía Ed., México.
- MITIUCKOV, N. V. and A. A. ANCA: "The saga of the sisterships Alvarado and Sandoval spanish gunboats", en The spanish american war. Centennial Website, en <http://www.spanamwar.com/alvaradosandoval.html>.
- MORLOTE RUIZ, LUIS DE J: *Guantánamo, narraciones dialogadas*, s. e., Guantánamo, 1941.
- MÜLLER Y TEJEIRO, JOSÉ: *Combates y capitulación de Santiago de Cuba*, Imprenta de Felipe Márquez, Madrid, 1898.
- MURPHY, MARION EMERSON: *The history of Guantanamo Bay*, The Naval District Paiting Office, 1951.

- NAVAL HISTORY DEPARTMENT, NAVY DEPARTMENT: *Dictionary of American Naval Fighting Ships*, Washington D. C.: Government Printing Office, 1959.
- PENDLETON, ROBERT and PATRICK MCSHERRY: "The U. S. Revenue Cutter Service in the Spanish American War", en <http://www.spanamwar.com/USRCS.htm>.
- PÉREZ AROCHE, JOSÉ: *Odisea del general Pedro A. Pérez y anécdotas revolucionarias*, Tipografía Arroyo Hermanos, Santiago de Cuba, s. f.
- PLACER CERVERA, GUSTAVO: *Guerra hispano cubano norteamericana. Operaciones navales*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1977.
- _____: *El estreno del imperio. La guerra de 1898 en Cuba, Puerto Rico y Filipinas*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 2005.
- PICHARDO VIÑALS, HORTENSIA: *Documentos para la historia de Cuba*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1980.
- PINO GUTIÉRREZ, DOMINGO DEL: "Explosión del acorazado USS *Maine* el 25-01-1898", en <http://www.domingodelpino.com/index>.
- POLANCO, RAFAEL EMILIO: Pedro A. Pérez. Héroe epónimo de Guantánamo, inédito.
- PORRO, CECILIO: "Biografía del coronel Enrique Thomas", en *El Correo de la Noche*, Guantánamo, agosto de 1930, p. 8.
- PORTUONDO Zúñiga, Olga: *Santiago de Cuba y la guerra hispano cubano norteamericana*, Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 1994.
- REVERTER DELMAS, EMILIO: *Cuba española. Reseña histórica de la insurrección cubana en 1895*, t. VI, Centro Editorial Alberto Martín, Barcelona, 1899.
- RONAN, JAMES B.: "Ezra P. Ewers", en <http://www.spanamwar.com/ewers.htm>
- SÁNCHEZ GUERRA, JOSÉ y WILFREDO CAMPOS CREMÉ: *La batalla de Guantánamo: 1898*, Ediciones Verde Olivo, La Habana, 2000.
- _____: Génesis de la filosofía imperial norteamericana con respecto a Cuba, inédito.

- _____ : A 110 años de la guerra del Caribe y las Filipinas. La guerra en Guantánamo, 1898, inédito.
- SANGER, J. P.: *Informe sobre el censo de Cuba, 1899*, Imprenta del Gobierno, Washington, 1899.
- SANTOVENIA, EMETERIO: *Un día como hoy. Fechas en la historia de Cuba*, Editorial Trópico, La Habana, 1946.
- SECCIÓN DE HISTORIA DEL COMITÉ PROVINCIAL DEL PARTIDO EN GUANTÁNAMO: *Reseña histórica de Guantánamo*, Editorial Oriente, Santiago de Cuba, 1985.
- SOLER ZUNZARREN, ALBERTO: *Guantánamo, historia*, s. e., Guantánamo, 1947.
- STRINGHAM, JOSEPH S.: *The Story of the USS Yosemite*, Detroit, MI 1929, Self-Published Memoir.
- “Teniente general Nelson A. Miles”, en <http://www.loc.gov/rr/hispanic/1898>.
- The New York Herald*, 15 de junio de 1898
- “The taking of Guantanamo”, contribución y notas de Larry Daley, en <http://www.spanamwar.com/1stmarinebattalion.html>.
- TUÑÓN DE LARA, MANUEL: *La España del siglo XIX*, Ediciones Akal, Madrid, 1966.
- UBIETA, ENRIQUE: *Efemérides de la Revolución Cubana*, t. I, II y III, La Moderna Poesía, La Habana, 1910.
- VARONA GUERRERO, MIGUEL: *La Guerra de Independencia de Cuba*, La Habana, 1947.
- WIKIPEDIA: “Charles Edgar Clarke”, “David Farragut”, “Guerra filipino-estadounidense”, “Charles Herbert Allen”, “USS Relief (AH-1)”, “USS Porter (TB-6)”, “Batalla del lago Erie”, “Nelson A. Miles”, “Campaña de Vicksburg”, “Gloucester”, “Guerra civil en los Estados Unidos”, en <http://wikipedia.org/wiki>.
- WILSON, H. W.: *The Downfall of Spain, Naval History of the Spanish-American War*, Sampson Low, Marston and Company, London, 1900.
- _____ : *The Downfall of Spain*, Burt Franklin, Nueva York, 1971.
- ZINN, HOWARD: *La otra historia de los Estados Unidos*, Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 2004.