

LA EXACTA IDENTIFICACIÓN DE LOS CAÑONEROS ADQUIRIDOS POR ARMADA ESPAÑOLA EN ESTADOS UNIDOS EN 1895

N.W. MITIUKOV y A. ANCA ALAMILLO
Investigadores Navales

Resumen

El artículo explica la ardua investigación de los autores, realizada en distintas fuentes documentales españolas y norteamericanas, con objeto de conocer los nombres asignados a las lanchas cañoneras incorporadas a la Armada en 1895, fruto de donaciones y suscripciones populares varias al declararse el nuevo conflicto independentista en la isla de Cuba.

Palabras clave: lanchas cañoneras, donaciones, suscripciones patrióticas, compras de buques, guerra de Cuba.

Abstract

The article explains the arduous investigation that the authors carried out in different Spanish and North American documentary sources in order to know the names assigned to the gunboats incorporated into the Navy in 1895 as a result of donations and various popular subscriptions when the new independence conflict on the Island of Cuba arose.

Keywords: Spanish gunboats, donations of ships, patriotic subscription, ship purchases, Cuba war 1895

AUNQUE ha pasado un siglo largo desde el final de la guerra que enfrentó a España con Estados Unidos, aún existen muchas «lagunas históricas» sobre determinados aspectos del conflicto a las que no se ha prestado la debida atención.

Uno de estos casos lo encontramos con las lanchas cañoneras que se incorporaron en 1895 a las fuerzas sutiles en Cuba, que llevaron oficialmente los

nombres de *Delgado Parejo*, *Guardián*, *Centinela*, *Esperanza*, *Relámpago*, *Intrépida*, *Mensajera*, *Dardo* y *Valiente*¹.

Recordemos que aquellas unidades, de heterogéneas características y procedencia, fueron incorporadas a la Armada española como fruto del fervor patriótico que en ciertas asociaciones de comerciantes y particulares despertó el coordinado movimiento insurreccional que se declaró en varios puntos de la isla en febrero de aquel año, y que la historia conoció por el «Grito de Baire».

Aunque en los últimos años hemos avanzado en el conocimiento de estas unidades², siempre nos fue imposible realizar un trabajo global de todas ellas, debido a la confusión que existía a la hora de seguirles la pista a través de las distintas denominaciones que ostentaron, y que a veces mudaron en cortos espacios de tiempo de apenas unos días³.

Punto de partida: comparativa de características

Es obvio que lo primero que debimos que hacer fue identificar los originales nombres norteamericanos que habían ostentado los buques. Pista fundamental para ello fue la consulta del archivo digital del periódico *San Francisco Call*, concretamente de su edición de 5 de julio de 1898, donde los encontramos (transcribimos el cuadro tal cual aparece en la edición citada, omitiendo toda corrección):

<i>Name</i>	<i>Type</i>	<i>Built.</i>	<i>Tons.</i>	<i>Speed.</i>
Delgada Parejo (Sparkle)	G.B.	1889	85	10
Centinella (John E. Thropp)	G.B.	1891	30	9 ^{1/2}
Guardian (Navisink)	G.B.	1892	63	10
Dardo (Leon Abbett)	G.B.	1889	26	11
Esperanza (Petrel)	G.B.	1892	22	11
Intrépida (Aztec)	G.B.	1890	20	9
Mensajera (Dart)	G.B.	1894	20	10
Valente (Edith)	G.B.	1871	20	8
Relanpago (Shrewsbury)	G.B.	1895	15	7

(1) Los nombres de las siete últimas fueron asignados en virtud de real orden de 5 de septiembre de 1895, firmada por la reina regente en San Sebastián, mientras que al *Delgado Parejo* se le impuso esa denominación el 8 de noviembre de 1895; al *Guardián*, el 19 de octubre de 1895.

(2) Véanse «El historial de la lancha cañonera *Delgado Parejo*», *Revista General de Marina*, enero-febrero de 2014, y «La *Intrépida* y la *Mensajera*. De transbordadores en Nueva York a lanchas cañoneras para Cuba», *Revista de Historia Naval*, núm. 138, 2017.

(3) Después de un análisis exhaustivo de la documentación primaria y secundaria, llegamos a la conclusión de que a cada una de estas pequeñas cañoneras se las designó, durante un breve espacio de tiempo, con hasta cuatro nombres distintos. Esto fue debido a que no eran embarcaciones de nueva construcción y a que fueron adquiridas a través de un intermediario, por lo que, dependiendo de la fecha, aparecían en las comunicaciones oficiales con su denominación original; con la asignada (o asignadas) de manera provisional en su tránsito, o con la que se les otorgó ya en Cuba; y la definitiva y oficial que adoptaba al incorporarse en nuestra Marina.

LA EXACTA IDENTIFICACIÓN DE LOS CAÑONEROS ADQUIRIDOS POR LA ARMADA...

Lamentablemente, pronto nos dimos cuenta de que la correspondencia que se establecía con los nombres asignados oficialmente en la Armada española se había hecho al azar.

El siguiente paso fue consultar la *Annual List of Merchant Vessels of the United States, with the Official Numbers and Signal Letters Awarded*, con el fin de tomar los datos concernientes a sus características. Como siete de los nueve barcos aparecían en los listados en el año de 1895 y desaparecían al año siguiente, no tuvimos duda de que aquellos se correspondían con los adquiridos por la Armada.

Por último, consultamos en nuestros Estados Generales de la Armada y en la Lista de los Buques de Guerra y Mercantes de los años 1897 y 1898, donde recabamos los pocos datos existentes sobre sus características.

Con todo ello elaboramos los dos cuadros que siguen:

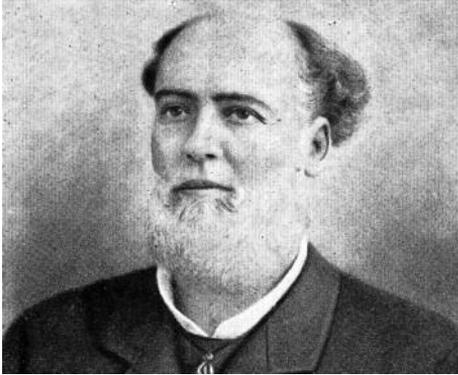
Características de los cañoneros españoles (eslora, ancho, calado, profundidad, desplazamiento, velocidad, carbón).

Nombre	Eslora	Manga	Calado	Desplazamiento	Velocidad	Cap. carboneras
<i>Guardián</i>	30,00	5,19	¿?	65	12	¿?
<i>Delgado Parejo</i>	30,00	5,90	3,05	85-95	10	10-14
<i>Intrépida</i>	20,00	3,80	1,30	30	9,7	3,5
<i>Mensajera</i>	20,00	3,80	1,25	17	10	3,5
<i>Valiente</i>	19,00	¿?	¿?	65	10	¿?
<i>Dardo</i>	18,60	4,00	2,50	26	6	6
<i>Relámpago</i>	18,50	4,00	3,50	21	11	1,6
<i>Esperanza</i>	18,00	2,83	2,22	26	¿?	¿?
<i>Centinel</i>	¿?	¿?	¿?	30	9,5	3

Datos de registro para la venta de embarcaciones (pies convertidos a metros, año arqueo bruto, capacidad neta, longitud, ancho, calado y potencia de la máquina).

Nombre	Año	Arqueo	Capacidad	Eslora	Manga	Calado	Potencia
<i>Aztec</i>	1890	28,49	18,53	20,19	4,42	1,59	¿?
<i>Dart</i>	1894	62,50	40,68	26,08	4,94	2,32	¿?
<i>Shrewsbury</i>	1895	17,31	11,78	18,06	3,75	1,22	¿?
<i>Navesink</i>	1895	17,31	11,79	15,31	3,75	1,22	92
<i>Edith</i>	1894	15,25	11,33	15,31	3,05	1,22	¿?
<i>Sparkle</i>	1889	26,40	13,20	16,16	4,06	1,62	40
<i>John E. Thropp</i>	1891	22,50	11,25	19,52	2,75	1,22	¿?
<i>Leon Abbott</i>	1889	21,24	15,82	16,78	3,66	1,83	100
<i>Petrel</i>	1895	30,46	15,23	20,13	3,66	1,43	¿?

(4) A pesar de que en los Estados Generales se señala que tiene 30 metros, dicha eslora debe de ser errónea, seguramente al confundir esta estática con la de su desplazamiento, que sí podía ser de 30 toneladas. Esta es la razón por la cual hemos preferido dejar esta casilla vacía.



Antinógenes Menéndez Pintado (FUENTE: R. GONZÁLEZ ECHEGARAY, *Capitanes de Cantabria*)

Aunque la estática se expresa en distintos parámetros, parece obvia la correlación entre los buques de ambas tablas, a pesar de que existan diferencias que creemos tienen fácil explicación⁵.

Identificación de la lancha cañonera *Guardián*

De entre todos estos buques, quizá el más documentado y, por tanto, el que menos nos ha costado correlacionar sea la lancha cañonera *Guardián*, que fue construida en Brooklyn.

Numerosas y fiables fuentes apuntan que este buque fue antes el yate *Aztec*, adquirido a principios de septiembre de 1895, en el citado barrio de Nueva York, por el gerente de la línea de vapores del sur de Cuba, el armador Antinógenes Menéndez Pintado.

Lo que quizá sea menos conocido es el hecho de que, un año antes de su compra, siendo su propietario el conocido hombre de negocios neoyorquino Ferral C. Dininny⁶, miembro del Larchmont Yacht Club, el *Aztec* fue abordado a las once de la mañana del día 1 de julio por el vapor de pasajeros de ruedas *Sam Sloan* (capitán Tyrell), lo que le produjo daños considerables en la aleta de estribor que lo obligaron a dirigirse, de arribada forzosa, al faro de Hallets Point (Nueva York), donde quedaría semihundido. El buque sería rebotado el día 4 por la sociedad de salvamento Merritt-Chapman & Scott. En el juicio que se instruyó para aclarar las causas y responsabilidades del accidente, por sentencia del 19 de julio se declaró culpable al citado Tyrell.

No obstante, el buque debió de ser convenientemente reparado antes de su venta pues, tras ser ofrecido por el citado Sr. Menéndez, fue aceptado por la Armada, luego de ser inspeccionado por el teniente de navío de 1.^a clase, jefe de la comisión de Marina⁷ en Estados Unidos, Manuel Triana, quien al pare-

(5) En la Armada siempre se indica el desplazamiento, mientras que en los registros norteamericanos esta magnitud se expresa en registro bruto. Tampoco nos deben confundir las diferencias entre sus esloras, pues la longitud del casco podía ser medida entre perpendiculares o la total. En lo que respecta al calado, es obvio que un buque para usos comerciales no desplaza lo mismo que uno armado para la guerra.

(6) Nacido el 12 de enero de 1851 en Addison, estudió en Cornell. Residió en Broadway y era miembro también del New York Yacht y del New York Athletic Clubs. Véase *Biographical Directory of the State of New York*, Nueva York, 1900. No debe confundirse con Ferral Carlton Dininny (1818-1901), que era su padre.

(7) La real orden de 7 de abril de 1877 declaró que el destino «que desempeña en los Estados Unidos un teniente de navío de primera clase, es del de Jefe de la Comisión de Marina».



Bonito óleo del *Aztec*, en sus primeros tiempos de yate de recreo, con bandera norteamericana, (FUENTE: <https://www.collectorsnet.com/product/steam-yacht-aztec-by-antonio-jacobsen>)

cer alabó la velocidad de la embarcación que, señaló, alcanzaba los 14 nudos.

El 10 de octubre siguiente adoptaría el nuevo nombre de *Guardián*.

Identificación de la lancha cañonera *Delgado Parejo*

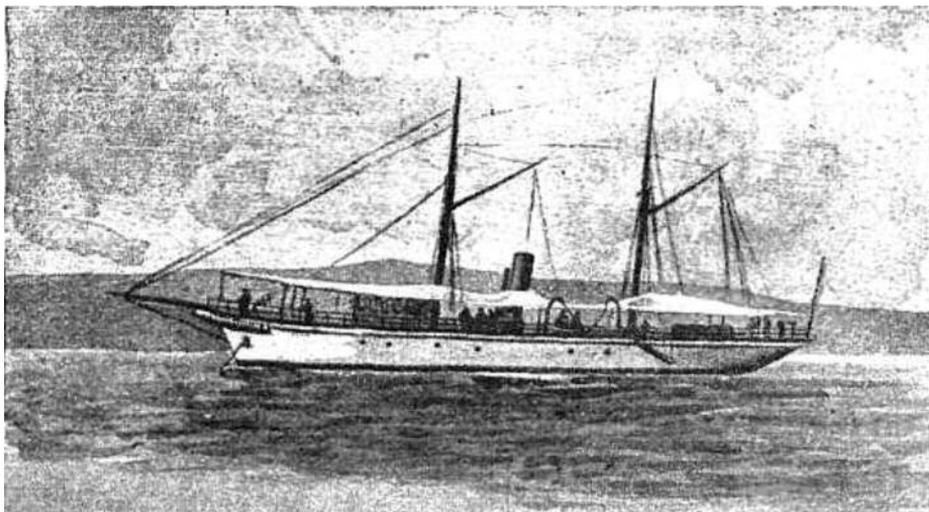
Tal y como comentamos en nuestro artículo⁸ dedicado a él, este cañonero fue adquirido el 28 de octubre de 1895 a iniciativa de los miembros de la Junta Patriótica Española de Nueva York, quienes, asesorados por el capitán de navío José Ferrer, jefe de la comisión de la Armada en Estados Unidos, eligieron el yate *Dart*, propiedad de un millonario norteamericano, que se encontraba a la venta en Astoria⁹.



En la imagen se aprecia a la lancha cañonera *Guardián*, ya con el nuevo nombre de *Agramonte* y sirviendo para la Marina cubana, en el muelle de Manzanillo (FUENTE: S. CARO, *Victorias olvidadas*)

(8) Véase nota 2.

(9) No confundir con la ciudad situada en la costa oeste de Estados Unidos, en Oregón. Nos referimos al barrio de Queens de la ciudad de Nueva York.



El *Delgado Parejo* en *La Ilustración Española y Americana* de 11 de junio de 1898

Como antes de llegar a Cuba fue rebautizado, el 8 de noviembre siguiente, con el nombre de *Delgado Parejo*¹⁰, no existieron nombres «de transición», por lo que desde su arribada a la isla, en los primeros días de enero de 1896¹¹, hasta su final, incendiado por los buques norteamericanos en Manzanillo en junio de 1898, ostentó este nombre.

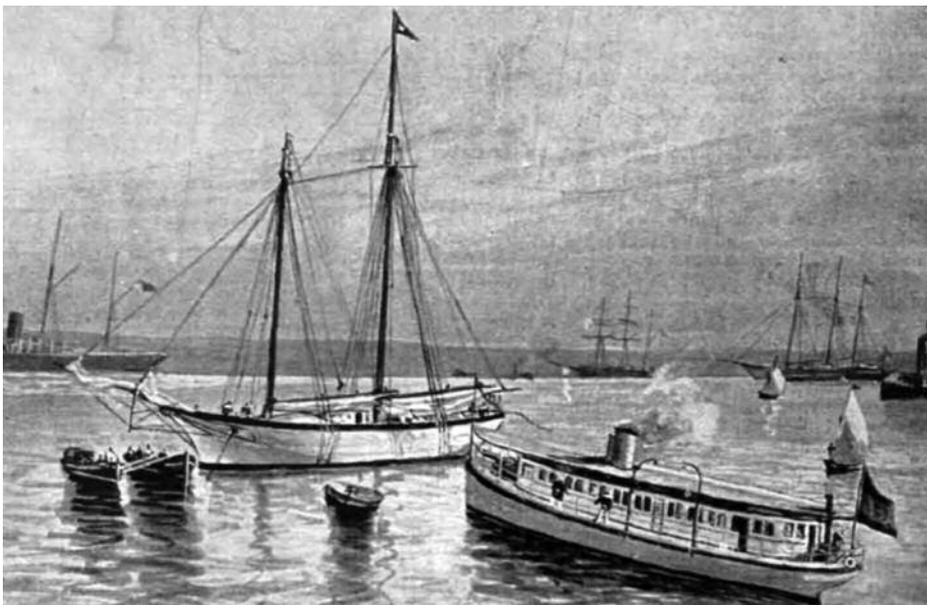
Identificación de las lanchas cañoneras *Mensajera* e *Intrépida*

Debemos apuntar que, al llegar a Cuba, se les asignaron las denominaciones provisionales de *General Laborde* y *General Tacón*.

Esto lo descubrimos casi por pura casualidad, pues en las distintas crónicas que aparecieron en la prensa de la época sobre el apresamiento por la lancha *Mensajera* de la goleta filibustera *Competitor* se subrayó el hecho, curioso y paradójico, de que aquella estuviera capitaneada por Alfredo Laborde, quien, aunque de nacionalidad norteamericana, era nieto del celeberrimo contralmirante, cuyo nombre precisamente había ostentado la cañonera española, de manera provisional, a su llegada a Cuba. Lo que no dejaba de ser algo anecdótico para los periodistas que narraron el suceso, se convirtió para nosotros en

(10) Su nombre rendía homenaje al comandante general del apostadero de La Habana, que falleció durante el naufragio del crucero *Sánchez Barcáiztegui*, ocurrido el 19 de septiembre de 1895.

(11) Tras su entrega a la Armada, en Nueva York, el 17 de diciembre de 1895, se embarcó a bordo de un vapor de la compañía Musnon para realizar el viaje.



Grabado de Caula de la lancha cañonera *Mensajera* y la goleta *Competitor*, publicado en *La Ilustración Española y Americana*, en su edición de 30 de mayo de 1896

una certeza, ya que de manera inequívoca¹² pudimos conocer los nombres que llevaron sucesivamente aquellas dos unidades:

Nombre Original	Nombre provisional en la Arm.	Nombre definitivo Arm.
<i>Navesink</i>	<i>General Laborde</i>	<i>Mensajera</i>
<i>Shrewsbury</i>	<i>General Tacón</i>	<i>Intrépida</i>

Identificación de la lancha cañonera *Dardo*

En este caso fue relativamente fácil hacer la correspondencia, ya que en el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán se conserva su «Estado de Fuerza y Vida» (2235/12), donde se expresan sus datos constructivos y carac-

(12) Tampoco la documentación gráfica de la época nos ayudó mucho a identificar a estos buques. Los errores en la identificación de las unidades eran mayúsculos. Así, en una postal que llegó a nuestras manos aparecía la leyenda «Cañonero cubano *Maceo*», pero con el tiempo descubrimos que, en realidad, el buque que figuraba en ella tenía que ser la *Intrépida* o la *Mensajera*, pues el *Maceo*, como constatamos en otra postal donde aparecía, esta vez sí, bien nominado, era un buque de porte y estética muy distintas, ya que pertenecía a la clase norteamericana denominada Highland Beach, que fue construida en una serie de cinco (RC1-RC5) luego de que Cuba alcanzara su independencia.

terísticas, cosa que no sucede con ninguna otra de las lanchas cañoneras objeto de este estudio.

En dicha documentación se señala que fue construida en 1889 en Wilmington. Con estos dos fundamentales datos nos decidimos a consultar *The American Yacht List*, pero nos encontramos con la desagradable sorpresa de que, entre los años 1892 y 1895, dicha lista no se publicó (véase página siguiente).

No obstante, vimos que un yate denominado *Sparkle* había sido construido en Wilmington, por lo que era claro que se correspondía con «nuestro» *Dardo*.

Además, si volvemos a repasar las tablas 1 y 2 en lo tocante a las respectivas fuerzas de máquina, se observa que el *Sparkle* tiene 40 caballos, mientras que el *Leon Abbott* desarrollaba 100.

Identificación de la lancha cañonera *Relámpago*

También se presentaba a priori muy difícil la identificación de la *Relámpago* pues, como el lector puede ver en los datos que expresamos párrafos atrás en las tablas, todas ellas tenían unas características muy parecidas, por lo que volvimos a recurrir a la prensa de la época en busca de alguna pista.

En este caso tuvimos que ampliar nuestra pesquisidora búsqueda hasta el verano de 1897, cuando el periódico *Trenton Evening Times*, en su edición del 9 de agosto de 1897, se hizo eco de su hundimiento, a causa de una mina, el 16 de enero anterior en los siguientes términos: «El *John E. Thropp*, propiedad de John E. Thropp, de Trenton, y vendido al gobierno español hace unos dos años, fue volado por los insurgentes en aguas cubanas».

Identificación de la lancha cañonera *Esperanza*

Adquirida junto a la *Navesink* y la *Shrewsbury*, se distinguía de estas por ser un poco más grande, siendo bautizada, según los periódicos de la época, a partir de su llegada a Cuba (12 de agosto), con el nombre provisional de *Almirante Chacón*. La real orden de 5 de septiembre de 1895 la rebautizaría como *Esperanza*.

Identificación de las lanchas cañoneras *Valiente* y *Centinela*

Estos han sido, sin duda, los dos buques que más nos ha costado identificar.

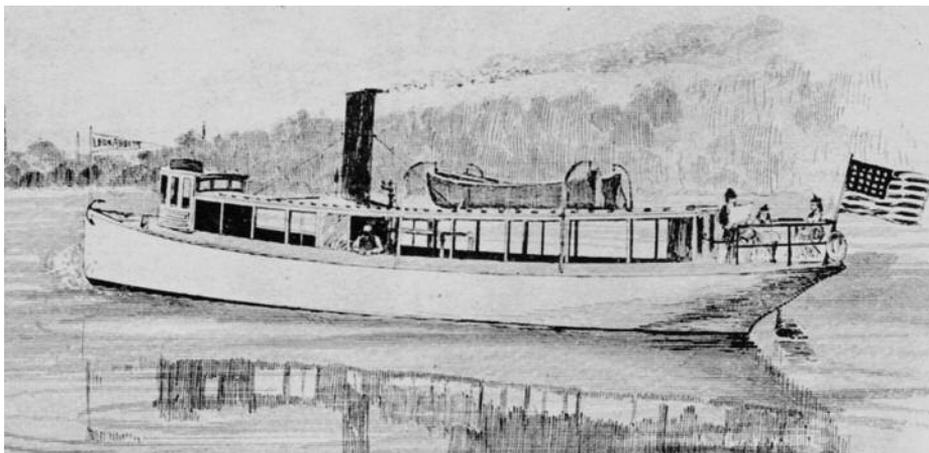
THE AMERICAN YACHT LIST, 1890-91.

Official Number	YACHT'S NAME, ETC.	Rto. Sailmakers	DIMENSIONS.			Engines, Boilers.		BUILD.		OWNERS.	Port belonging to.	CLUBS.
			Length	W. Line	Breadth	Builders of Engines, Builders of Boilers.	Designers.	Where Built.	Launched.			
1550	Leon Abiett	Sw. Str.	60.0	11.0	6.0	C. Con. Water Tube Boiler. E. K. Roberts.	Otterson & Seaman Branchport, N. J.	1890	Otterson & Seaman	Branchport		

THE AMERICAN YACHT LIST, 1890-91.

232 Sor

Official Number	YACHT'S NAME, ETC.	Rto. Sailmakers	DIMENSIONS.			Engines, Boilers.		BUILD.		OWNERS.	Port belonging to.	CLUBS.
			Length	W. Line	Breadth	Builders of Engines, Builders of Boilers.	Designers.	Where Built.	Launched.			
2821	Sparkie	Sw. Str.	60.0	13.0	5.0	Ver. Con 9 Cy. 9' & 14' 5". Messrs. Weatherill, Ver. Tub. Boiler. N. Y. Safety Steam Power Co.	A. McDonald, Knuch Moore, Wilmington, Del.	1890	Col. Wm. M. Stugerly	Phila.	18970	



Vista del *Leon Abbet*, futura *Esperanza*. (Colección de los autores)

Tras consultar los volúmenes vigésimo cuarto (1892, pág. 456), vigésimo quinto (1893, pág. 464), vigésimo sexto (1894, pág. 460), vigésimo séptimo (1895, pág. 502), vigésimo octavo (1896, pág. 414), vigésimo noveno (1897, pág. 469) y trigésimo (1898, pág. 414) de la citada *Annual List of Merchant Vessels of the United States, with the Official Numbers and Signal Letters Awarded*, llegamos a las siguientes conclusiones:

- En el caso del *Edith*, existían registrados en 1895 nada más y nada menos que 14 barcos con este nombre, dos de los cuales, según el citado periódico *San Francisco Call*, se construyeron en 1871, en Filadelfia y Búfalo (números de registro 8718 y 75725). Según la información del propio diario, uno de ellos fue vendido a España. Sin embargo, esta suposición no está confirmada ni por el registro de 1896 ni por el de 1897, pues ambas embarcaciones aparecen en aquellos años. Solo en 1898 el barco con el número de registro 75725 dejó de aparecer en las listas. Según el periódico, el expropietario había estado pagando impuestos regularmente por todo el barco durante tres años. Sin embargo, en el registro de 1895 hay otro del mismo nombre con un número de registro 136457, construido en 1894, que desaparece en el registro de 1896, que es el que creemos sería la futura lancha cañonera *Valiente*.
- En el caso del *Petrel*, nos encontramos con una situación muy similar, ya que en el registro del año 1895 aparecen cuatro embarcaciones denominadas así, una de las cuales, según el *San Francisco Call*, se construyó en 1892. Sin embargo, este barco continúa apareciendo en las sucesivas listas anuales hasta 1901. Para complicar más la cuestión, en el registro de 1896 aparecen dos barcos más con el mismo nombre, tres de los

LA EXACTA IDENTIFICACIÓN DE LOS CAÑONEROS ADQUIRIDOS POR LA ARMADA...

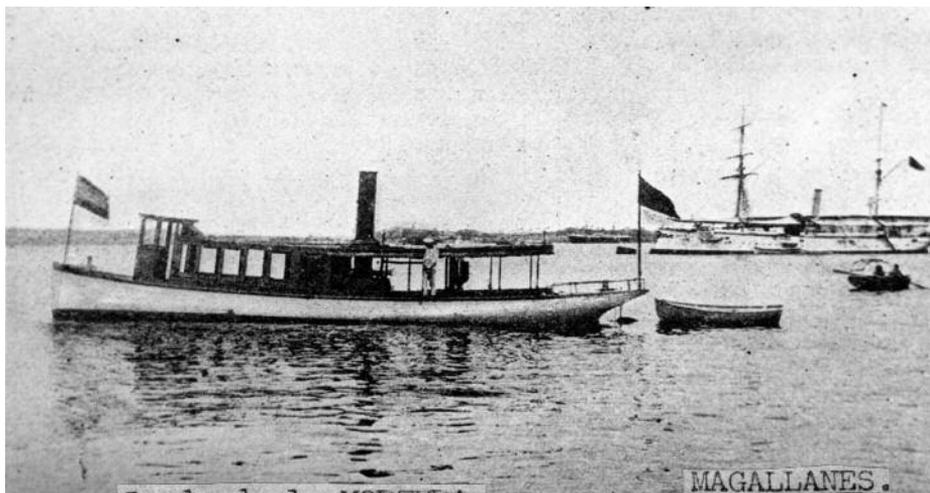
cuales dejan de figurar al año siguiente: 1, un barco construido en 1872 con el número de registro 150111; 2, el construido en 1881 con el número 150218, y 3, el construido en 1895 con el número 150703. Dado que en el registro aparecen los datos disponibles a fecha de 30 de junio de 1895, otra posibilidad sería que el barco fuera de reciente construcción y que por ello no apareciera registrado ese año¹³.

Suponemos, pues, que el *Petrel* que nos interesa podría ser el que dijimos fue construido en 1872, ya que su pequeño porte lo delata.

Información que aparece de los *Edith* y *Petrel* en el *Annual List of Merchant Vessels of the United States, with the Official Numbers and Signal Letters Awarded*.

Año de construcción	Número de Registro	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898
<i>Edith</i>								
1871	8718	+	+	+	+	+	+	+
1872	8838	+	+	+	+	+	+	+
1871	75725	+	+	+	+	+	+	-
1873	135120	+	+	+	+	+	+	+
1877	135286	+	+	+	+	+	+	-
1877	135292	+	+	+	+	+	+	+
1878	135362	+	+	+	+	+	+	+
1881	135498	+	+	+	+	+	+	+
1882	135621	+	+	+	+	+	+	+
1885	135861	+	+	+	+	+	+	+
1883	136062	+	+	+	+	+	+	+
1890	136123	+	+	+	+	+	+	+
1894	136457	-	-	-	+	-	-	-
1897	136696	-	-	-	-	-	+	+
<i>Petrel</i>								
1872	150111	+	+	+	+	+	-	-
1881	150218	+	+	+	+	+	-	-
1892	150592	+	+	+	+	+	+	+
1895	150696	-	-	-	+	+	+	+
1895	150703	-	-	-	-	+	-	-
1896	150724	-	-	-	-	+	+	+

(13) Este fue el caso del *Navesink*, que fue construido después de aquella fecha. El registro de 1896 lo indica en sus listas señalando en una nota que fue vendido el 30 de septiembre de 1895; advertencia que en el caso del *Petrel* no existe.



Lancha *Conde de la Mortera*. (Colección Aguilera, Museo Naval de Madrid)

Con todos estos antecedentes, intentemos desentrañar las identidades de estos barcos.

En lo concerniente a la *Edith*, nos han sido especialmente útiles las noticias de prensa aparecidas en *El Día* y *El Correo Militar*¹⁴, pues dichas fuentes informaban de que el *Conde de la Mortera* era un buque recién construido y que acababa de tomar el nuevo nombre de *Valiente*¹⁵.

Si volvemos a observar los buques expresados en la tabla 3, resulta que los barcos más modernos en el momento de realizarse la compra eran el *Navesink* (1895), el *Petrel* (1895), el *Shrewsbury* (1895), el *Dart* (1894) y el *Edith*, y como todos los anteriores ya los habíamos identificado, era claro que el *Conde de la Mortera* se correspondía con este último.

Recordemos que este buque había sido donado por el naviero Ramón de Herrera Gutiérrez, tercer conde de la Mortera, y que por eso se le puso este nombre, hasta que la real orden de 5 de septiembre le asignó el de *Valiente*.

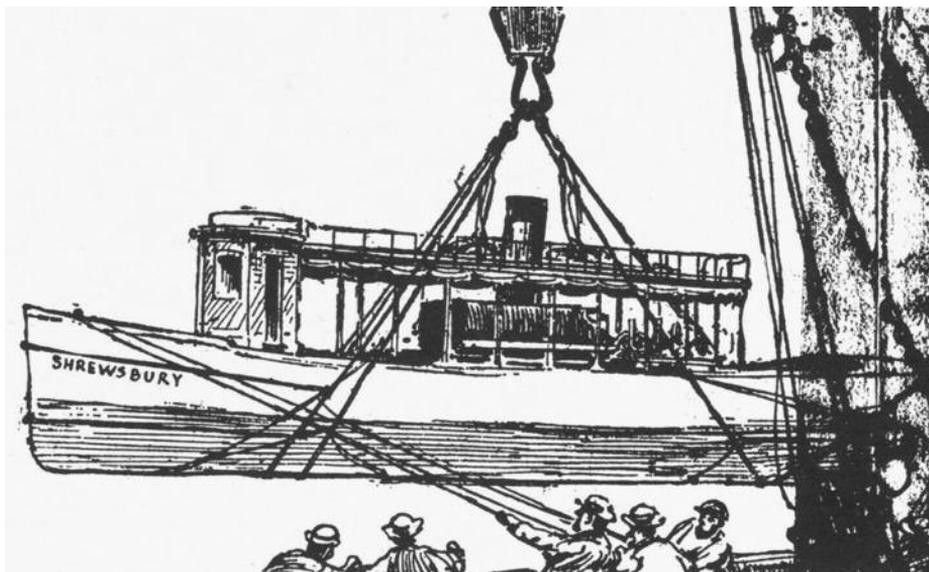
Otro dato importante, si se lo compara con el *Petrel*, era su desplazamiento mucho mayor (65 toneladas).

Respecto al *Petrel*, es interesante leer en los periódicos de la época que entre estos buques existía un remolcador que, teniendo en cuenta la tipología del resto de las unidades, es probable que fuera él.

Recordemos que este buque fue adquirido por el cónsul de España en Nueva York, Arturo Baldasano y Topete, con los fondos que facilitó el Comercio de La Habana.

(14) Del 22 y 23 de agosto de 1895, respectivamente.

(15) Antes de que se le asignara el nombre de *Conde de la Mortera* llevó el de *General Beránger*.



Maniobra de embarque del transbordador *Shrewsbury* (futura lancha cañonera *Intrépida*) en el vapor que lo condujo a Cuba. (FUENTE: J. HOWSON, *An Illustrated History of Travel & Transportation at Highlands and Highland Beach*)

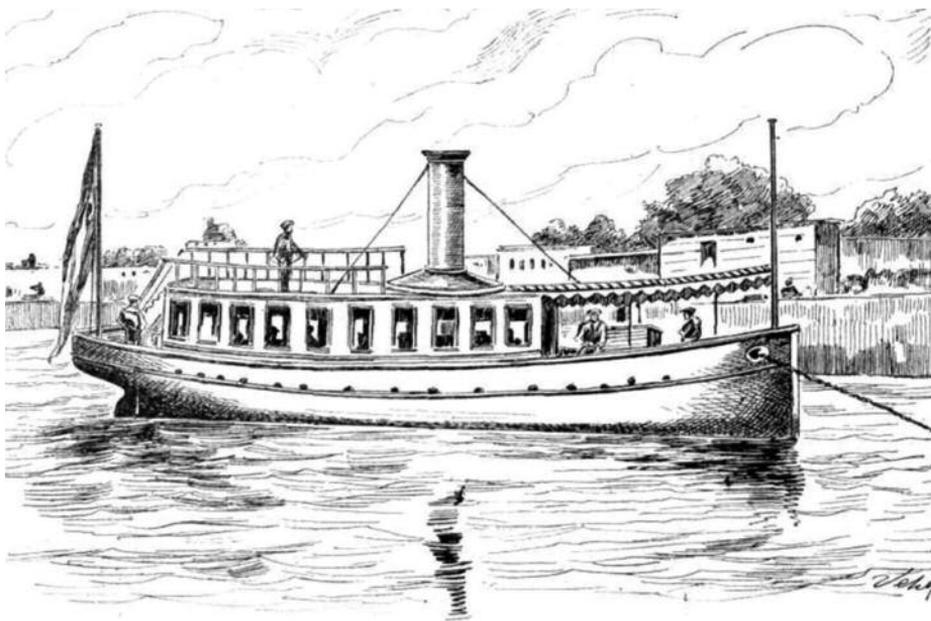
Se decidió (ignoramos las razones) que, en vez de ser embarcado en un mercante con rumbo a Cuba, hiciera la navegación hacia la isla por sus propios medios.

De esta manera zarparía a principios de agosto, sorprendiéndole durante el tránsito un temporal que le hizo entrar de arribada en Cayo Hueso el 13 de agosto.

Allí, el administrador de la Aduana detuvo el buque al faltarle el certificado de inspección, a pesar de que su capitán adujo que aquella documentación se había perdido fortuitamente durante la tormenta que había tenido que capear días antes, dando su palabra de que el buque era propiedad del gobierno español, que lo había adquirido legalmente.

El funcionario norteamericano informaría por vía telegráfica del caso al secretario del Tesoro, contestando desde Washington su ministro interino (Mr. Vike) que se había comprobado que, efectivamente, el buque pertenecía a España, y que le dejara marchar prescindiendo de dicha formalidad y resolviendo la cuestión con la imposición de una multa. De esta manera, el *Petrel* rendiría sin más contratiempos su viaje a La Habana en los primeros días de septiembre.

Cuando pasó al arsenal, recibiría provisionalmente el nombre de *Martínez Campos*, tal y como informó, en una noticia publicada el 6 de septiembre, el periódico *La Iberia*, si bien tan solo seis días después *El Correo Militar*



La *Santocildes* según *La Ilustración Ibérica* de 12 de octubre de 1895

comunicaría que, al haber declinado el citado militar el honor, se había decidido darle el nombre de *Santocildes*, apellido del general Fidel Alonso Santocildes, que había muerto en acción de guerra en Peralejo el 13 de julio anterior.

Lo curioso del caso es que no había llegado a Cuba la noticia de la promulgación de la real orden de 5 de septiembre de 1895, que firmada por la reina regente disponía que a partir de entonces se llamara *Centinela*.

La correspondencia entre los nombres de *Santocildes* y *Centinela* la hemos encontrado «gracias» a los partes oficiales emitidos en enero de 1897, cuando la lancha cañonera *Relámpago* resultó hundida por una mina.

Efectivamente, en el Anuario de Efemérides se relata el hecho de la siguiente manera:

«En la noche del 16 salieron los cañoneros *Centinela* y *Relámpago* de Manzanillo con el objeto de remontar el río hasta el fuerte Guamo, a las diez de la mañana del 17, al llegar al sitio nombrado Mangos, la explosión de un petardo hábilmente colocado, echó a pique casi instantáneamente al *Relámpago* (...) En vista de las instrucciones recibidas, y herido de gravedad el comandante del *Centinela* Sr. Gonzalo de la Puerta y casi todos los tripulantes de ambos, tuvo que regresar a Manzanillo».

En el parte de guerra emitido el mismo día del suceso, y reproducido tanto en el *Boletín del Archivo Nacional* (vol. 33-35 del año 1936) como en *Efemérides de la Revolución Cubana*, recopiladas por Enrique Ubieta en 1911, se

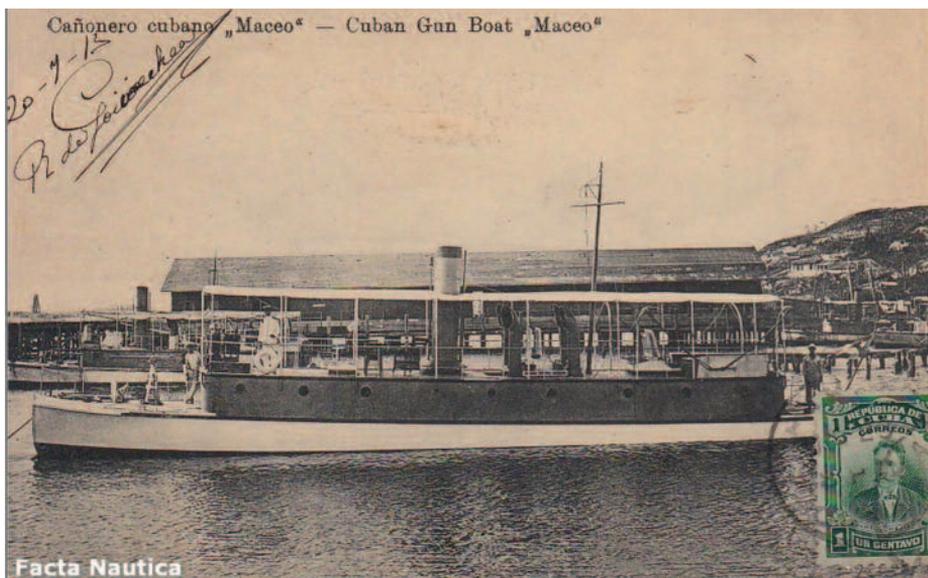


Imagen de época en la que aparece una de las cañoneras adquiridas en 1895, que está equivocadamente nominada. En realidad se pueden ver, en primero y segundo plano, la *Mensajera* y la *Intrépida*. (Postal de colección de los autores)

dice: «El otro cañonero, el *Santocildes*, que acompañaba al *Relámpago*, vióse obligado a regresar a Manzanillo»

Como vemos, el militar que emitió este último informe aún se refería a la unidad por su nombre antiguo, lo que siempre le tendremos que agradecer al habernos permitido esclarecer este último «misterio».

Despejadas todas las incógnitas, solo nos quedarían por asignar con seguridad un par de nombres intermedios que se nos han quedado sueltos: *Comercio*, *Salcedo* (o *General Salcedo*) y *Urrutia* (o *General Urrutia*), quedando la tabla final como sigue.

Nombre en EE.UU	Nombre o nombres provisionales asignados recién comprados o a su llegada a Cuba	Nombre Oficial que adoptaron en la Armada	Tipo original
<i>Aztec</i>	¿ <i>Comercio</i> ?	<i>Guardián</i>	Yate
<i>Dart</i>	<i>Cudillero</i> ¹⁶	<i>Delgado Parejo</i>	Yate
<i>Shrewsbury</i>	<i>General Tacón</i>	<i>Intrépida</i>	Transbordador
<i>Navesink</i>	<i>General Laborde</i>	<i>Mensajera</i>	Transbordador

(16) Según la edición del 5 de noviembre de 1895 del diario *Democrat and Chronicle* de Rochester, se le puso este nombre en honor de dicha localidad asturiana.

	<i>General Beranger-Conde</i>		
<i>Edith</i>	<i>de la Mortera</i>	<i>Valiente</i>	Trasbordador
<i>Sparkle</i>	<i>General Salcedo o General Urrutia</i>	<i>Dardo</i>	Yate
<i>John E. Thropp</i>	<i>General Salcedo o General Urrutia</i>	<i>Relámpago</i>	Yate
<i>Leon Abbett</i>	<i>Almirante Chacón</i>	<i>Esperanza</i>	Trasbordador
<i>Petrel</i>	<i>Martínez Campos-Santocildes</i>	<i>Centinela</i>	Remolcador