

Crucero Reina Mercedes

**De 1881 a 1957, de la Armada Española
a la US Navy**

JAVIER YUSTE GONZÁLEZ



tombooktu.com

www.facebook.com/tombooktu

www.tombooktu.blogspot.com

www.twitter.com/tombooktu

[#CruceroReinaMercedes](https://twitter.com/Hashtag/CruceroReinaMercedes)

Colección: Tombooktu Historia
www.historia.tombooktu.com
www.tombooktu.com

Tombooktu es una marca de Ediciones Nowtilus:
www.nowtilus.com

Si eres escritor contacta con Tombooktu:
www.facebook.com/editortombooktu

Título: *Crucero Reina Mercedes*
Autor: © Javier Yuste González

Elaboración de textos: Santos Rodríguez
Revisión y adaptación literaria: Teresa Escarpenter

Responsable editorial: Isabel López-Ayllón Martínez
Maquetación: Patricia T. Sánchez Cid
Diseño de cubierta: eXpresio estudio creativo

Copyright de la presente edición © 2014 Ediciones Nowtilus S. L.
Doña Juana I de Castilla 44, 3º C, 28027 Madrid
editorial@nowtilus.com
www.nowtilus.com

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN Papel: 978-84-15747-29-1
ISBN Digital: 978-848-9967-487-2
ISBN impresión bajo demanda: 978-84-9967-488-9

Fecha de edición: Enero 2014

Impreso en España
Imprime: Servicepoint
Depósito Legal: M-30786-2013

A la memoria de Venancio Nárdiz,
por cuyo puerto paseé mi infancia y juventud.
Y dedicado, sobre todo, a Rosa, mi madre, que se fue
al cielo antes de que pudiera ver este libro publicado.
Te queremos mucho, *ama*.

Índice

Prólogo	13
Presentación de este trabajo	17
Características técnicas del <i>Reina Mercedes</i>	19
Cronología del crucero	21
PARTE I. LOS AÑOS BAJO PABELLÓN ESPAÑOL	
Introducción	29
Capítulo 1. De un alumbramiento demasiado largo	31
De problemas económicos y de urgentes necesidades	32
Cartagena	34
Reformas y retrasos en el crucero	35
Insostenibilidad	36
Algún día asistiremos a su botadura	36
¡Por fin! El <i>Reina Mercedes</i> es echado a la mar	39
Capítulo 2. En acción	41
Cruceros <i>Reina Cristina</i> y <i>Alfonso XII</i>	41
Tensión ante Melilla	42
En el año de la bandera de combate	44
Más Proyectos de Ley	45
Activación de armamento	46
En primera situación	46

La cintura fortificada de Melilla.	
Misión a Alemania	49
Inestable paz en el norte de África	53
Capítulo 3. De camino a la guerra de Cuba	59
Verano-otoño de 1894	59
Las islas canarias	60
La embajada marroquí	62
«¡Alerta, España!»	63
La desaparición del <i>Reina Regente</i>	65
Esfuerzos de sangre	68
Hacia una solución no pacífica.	
El incidente del <i>Valencia</i>	71
Capítulo 4. Llego la hora del desastre	77
De un fin y de un comienzo	78
El último servicio del <i>Reina Mercedes</i>	82
Fue el fin	86
Los siguientes días	88
Inicio de las negociaciones de paz y su inmediata repercusión internacional	91
Mientras, ¿qué pasaba con los buques de Cervera?	91
Donde dos oficiales enfrentados en una guerra pueden ser buenos amigos.	
El incidente del <i>Merrimac</i>	94
PARTE II. LOS AÑOS BAJO EL PABELLÓN DE LAS BARRAS Y LAS ESTRELLAS	
Capítulo 5. Tratando de salvar la flota de Cervera	111
Con el <i>Cristóbal Colón</i> en la mente	111
Un noviembre horrible	112
Diciembre de paz	116
Con el <i>Cristóbal Colón</i> en el corazón	118
De otro día que ya se creía que no llegaría	118
Capítulo 6. Problemas, problemas y más problemas	125
Hichborn no quiere al <i>Reina Mercedes</i>	125
De cuestiones judiciales	128

Reactivación necesaria del <i>Reina Mercedes</i>	130
El regreso	132
Hobson de nuevo a bordo	133
Desgracias	134
Capítulo 7. 1911, desbordados por las extrañezas y las reflexiones	135
El caso de los noruegos	135
Reflexiones en frío	139
Comienzo de una larga vida de servicio en Annapolis	140
Un buen mando	142
¿Qué ocurre mientras con la flota de 1898?	143
La enseña española vuelve a ondear en el <i>Reina Mercedes</i>	144
Pero no sólo la bandera española ondeó en el USS <i>Reina Mercedes</i>	147
Capítulo 8. Poniendo proa de nuevo hacia España	151
El huracán <i>Hazel</i> arrasa 1954	151
Hermanamiento	153
El discurso de Areilza y la campana	158
Conclusión. Llegados a este punto... ..	163
APÉNDICES	
I. Perfiles biográficos	167
II. Cronología de la guerra Hispano-estadounidense de 1898	189
III. Datos y referencias de índole política y militar de interés	229
Bibliografía	259
Notas	277

Prólogo

El lector no encontrará ningún basilisco que mate con la mirada, ni a un Hortentot sin religión ni modales ni lenguaje articulado, ni a ningún chino que sea cortés y tenga profundos conocimientos de ciencia, ni a héroes llenos de virtudes, siempre victoriosos e inmortales, y en caso de que aparezcan cocodrilos, el autor tratará de que no le causen pena cuando devoren sus presas.

De *La costa más lejana del mundo*
Patrick O'Brian

Conocí a Javier Yuste (Gernika-Lumo, 1980) hace ya algunos años, a través de los muchos beneficios que nos proporciona la red de redes, le había llamado la atención una de mis novelas de aire naval y se lo agradecí entonces en su blog (El Navegante del Mar de Papel). Inevitable entretenerse alrededor de sus notas y reflexiones, obviamente, era un tipo que sabía de lo que hablaba. Supe que era abogado, aunque supuse que por mero accidente, porque habla y se produce como un marino de raza y tradición. Conocí también entonces sus artículos científicos en las revistas de Marina y me sorprendí, tiempo después, con su primera incursión en la novela histórica de asunto naval: *Los últimos años de mi primera guerra*, que es una narración que alerta sobre muchas de las cualidades del autor. Su esfuerzo por la documentación –siempre he pensado que una novela sin documentación solvente es menos que nada–, su amplio conocimiento de la guerra del Pacífico y sobre todo ello, su

capacidad para ponerse en la piel de un marino norteamericano, eso sí de origen vasco, enrolado en un destructor de la clase Fletcher, constatan como rigor y creatividad literaria casan extraordinariamente cuando confluyen en la narrativa histórica de Javier Yuste.

En este sentido, Javier se incorpora con pleno derecho a la aún escasa nómina de autores españoles de narrativa naval que, al contrario de lo que ha ocurrido en el mundo anglosajón, ha sido la gran olvidada por nuestras letras, siendo como somos un país eminentemente vinculado a la epopeya de la navegación. Afortunadamente, el extraordinario trabajo de Edward Rosset, compañero de editorial del que suscribe, y Luis Delgado Bañón, junto a notables y recientes incorporaciones como la de Alber Vázquez con su *Mediohombre* sobre la epopeya de Blas de Lezo, nos hacen abrigar esperanzas, algo que sin duda satisfaría al viejo Nicolás Sartine, mi personal aportación a la empresa.

Así, parece que las aún recientes conmemoraciones de la batalla de Trafalgar, han tenido la virtud de despertar entre nosotros el viejo gusto por lo marinero. En esto mucho ha tenido que ver la apasionante relectura que este país ha hecho de don Benito Pérez Galdós y su extraordinaria visión de la batalla en sus *Episodios Nacionales*. El Trafalgar galdosiano, unido al Trafalgar fruto de la pluma ácida y directa de Arturo Pérez-Reverte, parecen haber marcado un camino de recuperación, tanto investigadora como narrativa, de cuyos primeros frutos vamos ya teniendo noticia. De este modo, al binomio Rosset-Delgado Bañón se han ido uniendo nuevos autores como el capitán de fragata Agustín González Morales, con *Y en España se puso el sol, Cuba 1898* (Noray, 2010), o la trilogía sobre las aventuras del teniente de navío Javier Serrano de Jorge Villar, de la que se han publicado dos entregas hasta la fecha: *La campaña de Cabrera* (2007) y *El departamento de Cartagena* (2008).

Con todo, queda mucho camino por recorrer todavía si nos comparamos con la intensa producción naval extraordinariamente desarrollada en otros lares. Así, la tradición anglosajona de novelas navales, muchas de ellas centradas en torno a las guerras napoleónicas, es hoy, como se sabe, una de las más visibles glorias británicas. De hecho, los anglosajones se han aplicado con esmero en la tarea de crear un verdadero género

dentro del género histórico. Nada extraño por otra parte, ya que la narrativa histórica es *per se* una verdadera fagocitadora de géneros, en ella cabe lo negro, cabe la aventura, cabe la novela de personaje, la de protagonismo colectivo, la de capa y espada, y todo lo que se le quiera poner detrás, pues, afortunadamente, en una novela histórica cabe casi todo. Así, desde la obra pionera de Frederick Marryat (1792-1848) autor de narraciones tan sugerentes como *El buque fantasma*, *De grumete a almirante* o *El perro diabólico*, podríamos recordar aquí al más conocido de sus sucesores: C. S. Forester (1899-1966), creador del inmortal capitán Hornblower, también llevado al cine, ¿quién no recuerda a aquel hidalgo de los mares encarnado por Gregory Peck? Tras él, cabe citar la obra de Dudley Pope (1925-1997), reputado historiador naval además de novelista, productor de series de novelas de amplia repercusión como las aventuras de Ramage. Sin embargo, pocos pueden presumir del éxito que obtuvo el recientemente fallecido Patrick O'Brian. Su primera obra, *Master and commander*, se publica en 1970, recibiendo ya entonces el aplauso de la crítica. Sin embargo las ventas de su prolífica creación literaria no se dispararán hasta 1990, fecha en la que las aventuras de Aubrey y el inefable Maturín se empiezan a reimprimir en Gran Bretaña hasta situarse en las doscientas mil copias anuales sólo en Inglaterra. Se calcula que actualmente existen más de seis millones de libros de esta serie impresos en dieciocho idiomas. Un éxito clamoroso que viene a corroborar que cuando se conjugan acertadamente aventura y rigor, la novela histórica cobra toda su razón de ser. De hecho, el director Peter Weir afirmaba en el libro conmemorativo de la película *Master and Commander*: «Adaptar los libros fue un enorme reto porque tenías que saber cómo eran las telas, los tejidos, hasta los mismos clavos de la proa de un barco para reflejar con total exactitud la atmósfera de aquellos turbulentos tiempos».

Con esto siempre he estado de acuerdo, nada carga más la narración histórica que la fantasía injustificada, plagada de errores causados por la falta de documentación, cuando no de tipos grotescos con nombres extraños y anatomías imposibles. Sobre esto, siempre me gusta citar el párrafo de la nota del autor que presentó nuestro Patrick O'Brian, en el frontis de

su novela *La costa más lejana del mundo*, que figura al inicio de este prólogo. Desde luego viene al pelo porque allí avisaba con claridad meridiana que su propuesta literaria narraba una historia imaginaria, pero en ningún caso pretendía presentar un asunto estrafalariamente fantástico. Confieso que no he encontrado en ninguna parte una más clara propuesta de intenciones. El camino del rigor unido al entretenimiento siempre resultará atractivo a los amantes de la historia y la literatura, tal vez por ahí deberemos progresar hacia la divulgación de nuestra extraordinaria historia naval.

Hoy, un hombre ya bragado en la batalla de la escritura, nos apunta un paso más en su carrera, contándonos con extraordinaria sensibilidad las muchas singladuras de un navío mítico, el crucero de primera clase *Reina Mercedes*, que comenzó siendo español y terminó estadounidense, arrumado como buque-prisión-mansión del comandante en los muelles de Annapolis, por efecto de aquella romántica y calamitosa guerra cubana de 1898. La tarea de divulgación histórica no es fácil, si se acumulan cientos, miles, de datos eruditos, el lector no lo soportará; si por el contrario se narra alegremente y sin fundamento, nadie tomará en serio al autor. El secreto del éxito es equilibrio difícil, como reza el adagio del juego de las siete y media: «malo si te quedas, pero ¡ay si te pasas!, si te pasas es peor». Pues bien, comprobará el lector hasta qué punto Yuste alcanza la ansiada armonía entre lo uno y lo otro, ofreciéndonos una obra redonda, cuidada, plena de documentación y anécdotas y tan cierta, entretenida y vivida como una novela. Siendo así, auguro al autor una fecunda vida de escritor, que la disfrute y nosotros que la veamos con salud.

Juan Granados
Escritor e historiador

Presentación de este trabajo

Se extinguían los rescoldos de la Tercera Guerra Carlista y la de los Diez Años. La Restauración monárquica ya era una realidad palpable. Alfonso XII el Pacificador quería ser un rey constitucional y liberal para su pueblo. Sin embargo, las carencias políticas eran más que notorias y alarmantes en materia social y colonial. Los postulados de igualdad sólo comenzaron a aplicarse a duras penas ya entrada la década de 1890, y, bajo la premisa de que la libertad abocaba al individuo a una especie de desigualdad natural. El Estado, lejos de trabajar para que la sociedad prosperase con los mejores medios a su alcance y, especialmente, para las clases más desfavorecidas, se valía únicamente, al parecer, de la beneficencia, algo que hoy en día no se ha dejado atrás del todo.

Los problemas sociales y económicos eran más notorios que nunca en el ultramar español. La tardía abolición de la esclavitud y una ilógica postura al considerar dichos territorios como parte del Reino de España, como peones en aras del principio de indisolubilidad nacional, sin reconocimiento de una identidad propia, no ayudaba lo más mínimo. No se quería dotar de legislación y de una identidad legal a las colonias en relación a la Península. Cuando los políticos se dieron cuenta de todo esto, no pudieron llegar a tiempo para accionar los mecanismos necesarios para que el Reformismo preconizado por la Corona en su momento diera sus frutos en ultramar. La fractura en el seno de nuestra nación era irreparable y los movimientos separatistas, sin olvidar los problemas

nacionalistas internos, se sirvieron de un caldo de cultivo más rico aún si cabe.

La política colonial no llega a ser inexistente, como podría aventurar algún que otro entendido, sino que, más bien, fue una auténtica catástrofe, consecuencia lógica de la niebla que cubría los ojos de aquellos que gobernaron los designios de nuestro país.

Durante los primeros años de la Restauración, con unas arcas exhaustas, las necesidades de defensa del territorio metropolitano y de ultramar continuaban siendo acuciantes tras repetidos conflictos, con el palpable problema cubano, la necesidad de un mayor control en las posesiones de Filipinas y las eternas tensiones en el norte de África.

Con el conocimiento de todas estas circunstancias se procedió a la aprobación y creación de la clase *María Cristina*, que contaría con tres unidades plagadas de contradicciones técnicas y que nacieron retrasadas, algo por lo que no se mordió la lengua Joaquín Bustamante, el cual dudaba seriamente de que pudiera denominarlos como buques de guerra.

Uno de esos tres cruceros de primera clase sería bautizado *Reina Mercedes*, y es sobre la vida, peripecias y desventuras de este precioso navío sobre lo que versa el libro que tiene entre las manos. Trataremos de llevarle, con mano firme, desde los años de la década de 1880, desde la aprobación del proyecto y su tardía entrada en servicio, hasta aquel día 6 de noviembre de 1957 en el que la Marina de Guerra de los Estados Unidos realiza la ceremonia de arriado de bandera, detallando su último servicio para España y su recuperación por parte del ingeniero y oficial Hobson.

Hemos querido que este tratado sea lo más completo posible, salpimentándolo con datos y referencias fruto de una ardua labor de investigación que, en no pocas ocasiones, ha tenido que enfrentarse a la escasez de información sobre algunos aspectos. Pero este es nuestro sentido homenaje al crucero llamado como una reina amada por su pueblo.

Únase a nosotros en este viaje hacia nuestro pasado.

Características técnicas del *Reina Mercedes* para la Marina de Guerra española

Crucero de primera clase. Proyecto dirigido por Tomás de Tallerie, brigadier ingeniero.

Numeral nacional: 15

Identificación internacional: GRTH

Tripulación: 380 hombres. Capitán de navío, alrededor de 15 oficiales, 8 guardiasmarinas y suboficiales, marinería e infantes de Marina.

Eslora: 84,80 m

Manga: 13,20 m

Puntal: 7,83 m

Calado: 5 m

Desplazamiento: 3.090 t

Casco: con doble casco desde la línea de flotación hasta abajo y callejones de combate.

Planta propulsora: 4.800 caballos, construida por Penn e Hijos, de Greenwich, de 10 calderas cilíndricas de llama de retorno, de 3,7 m de diámetro generadoras de vapor, que trabajarían a un régimen de 70 libras por pulgada cuadrada o 4,9 kg/cm², moviendo una única hélice. Estas serían construidas en acero Siemens-Martín. Máquina Compound tipo Penn de tronco, con 3 cilindros, 1 de alta y 2 de baja.

Carbón: 400 t

Radio de acción de 4.714 millas

Velocidad: 16,7 nudos

Aparejo: Bricbarca de 3 palos

Superficie bélica de 1.725 m²

Armamento:

- 6 cañones González Hontoria de 16 cm, modelo 83, en los reductos
- 3 ametralladoras de tiro rápido Hotchkiss de 57 mm en la toldilla y otras 4 del mismo sistema en el puente
- 5 tubos lanzatorpedos Schwartzkopf: 2 a proa, 1 a popa, y los otros 2 en las aletas
- Para las embarcaciones menores:
 - Para los botes de 11,5 m: 2 cañones de tiro rápido sistema Nordenfelt de 42 mm
 - Para los botes de 9,5 m: 2 cañones revólveres sistema Hotchkiss de 37 mm
 - Para los botes de desembarco de 8,5 m: 2 cañones sistema González Hontoria, de 7 cm
 - Para los botes de vapor: 2 ametralladoras sistema Nordenfelt de 11 mm (estas últimas disparan cartuchos del fusil Remington reglamentario del Ejército español y la Armada).

Cuenta con 2 proyectores de 60 cm ordinarios y a distancia, del sistema Breguet.

Cronología del crucero *Reina Mercedes*

COMO CRUCERO DE PRIMERA CLASE PARA LA ARMADA ESPAÑOLA:

- | | |
|--------------------------|--|
| 1880 | Se declara la necesidad de potenciar el Ejército y la Armada con destino a las posesiones de ultramar. |
| 14 de octubre de 1880 | Autorización para la construcción del crucero <i>Reina Cristina</i> . |
| 12 de agosto de 1881 | Colocación de las quillas de los cruceros <i>Alfonso XII</i> y <i>Reina Cristina</i> . |
| 2 de julio de 1881 | Se le coloca la quilla al <i>Reina Mercedes</i> en Cartagena. |
| 2 de mayo de 1886 | Botadura del crucero <i>Reina Cristina</i> . |
| 21 de agosto de 1887 | Botadura del crucero <i>Alfonso XII</i> . |
| 12 de septiembre de 1887 | Botadura del crucero <i>Reina Mercedes</i> . |
| Principios de 1888 | Llegada de la bandera de combate del <i>Reina Mercedes</i> a Cartagena. |

- Junio-julio de 1891 Activación del armamento del crucero *Reina Mercedes*.
- 10 de febrero de 1893 El crucero acorazado *Vizcaya* figurará armado y formará parte de la escuadra de instrucción, junto con los cruceros *Pelayo*, *Infanta María Teresa*, *Reina Regente*, *Alfonso XII*, *Reina Mercedes* y *Conde de Venadito*.
- Agosto de 1893 Incorporación del crucero *Reina Mercedes* a la escuadra de instrucción.
- 30 de septiembre de 1893 Se le da de alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada (LOBA) al crucero *Reina Mercedes*.
- Octubre-noviembre de 1893 Primera misión de guerra del crucero *Reina Mercedes* que traerá desde Alemania 10.000 máuseres y cartuchería.
- 20 de noviembre de 1893 Llegan al fin los máuseres a la plaza de Melilla.
- Enero de 1895 Traslado de la embajada del imperio de Marruecos a la Península.
- Febrero de 1895 Desaparición del crucero *Reina Regente* y rumbo al apostadero de La Habana.
- 1897 Incidente del *Valencia*.
- 11 de abril de 1898 El *Reina Mercedes* fondea acorado entre cayo Smith y la Socapa, blindada con cadenas su amura de estribor.
- 3 de junio de 1898 Acción del carbonero *Merrimac*.

- 6 de junio de 1898 Ataque sobre el crucero *Reina Mercedes* que cuesta la vida del capitán de fragata Acosta. Los tabloides americanos llegarán a asegurar sin fundamento que el crucero fue echado a pique.
- 4 de julio de 1898 El crucero es echado a pique no muy lejos de los restos del *Merri-mac* por Venancio Nárdiz, alférez de navío y comandante de la Socapa.
- Agosto de 1898 Repatriado el alférez de navío Nárdiz a bordo del crucero *Isla de Luzón*, junto a su compañero Manuel Bruquetas.
- 23 de agosto de 1898 Fondea en La Coruña el vapor *Alicante*, con más tropas repatriadas. Entre aquellos hombres tenemos al alférez de navío Pina de la dotación del crucero *Reina Mercedes*.
- Septiembre de 1898 Noticia de que el comandante del crucero *Reina Mercedes*, el capitán de navío Rafael Micón y Louplá, se encuentra en Bilbao.
- Noviembre de 1898 El crucero gemelo, el *Reina Cristina*, tras ser reflotado por los americanos, y en viaje a las costas de China, sufre una explosión en las calderas y se pierde. Iba a ser otro trofeo.
- 13 de diciembre de 1898 Baja definitiva en la LOBA del crucero *Reina Mercedes*.

COMO USS *REINA MERCEDES*:

- | | |
|----------------------|---|
| 4-5 de julio de 1898 | A medianoche el crucero <i>Reina Mercedes</i> es descubierto por el USS <i>Massachusetts</i> que, junto al USS <i>Texas</i> , abren fuego sobre él y lo hunden. |
| 17 de julio de 1898 | Capitulación oficial de Santiago de Cuba, momento en el que se capturan los restos del crucero <i>Reina Mercedes</i> . |
| 2 de enero de 1899 | Comienzan realmente las labores de reflote. |
| 1 de marzo de 1899 | Es reflotado. |
| 25 de agosto de 1900 | Arribada a Portsmouth Naval Shipyard (Kittery, Maine). |
| Mayo de 1905 | Remolcado a Newport, donde se lo amarra junto al portaaviones USS <i>Constellation</i> . |
| 1908 | Visita del crucero <i>Reina Mercedes</i> a Boston y Nueva York. |
| 1912 | Remolcado a Norfolk. Se convierte en <i>station ship</i> en Annapolis. |
| 1916 | Abandona Annapolis para reparaciones de mantenimiento. |
| 17 de julio de 1920 | Se le designa como buque inclasificado IX-25. |
| Octubre de 1920 | Visita del crucero <i>Alfonso XIII</i> . |
| 1927 | Abandona Annapolis para reparaciones de mantenimiento. |

- 1932 Abandona Annapolis para reparaciones de mantenimiento.
- 1939 Abandona Annapolis para reparaciones de mantenimiento.
- Hasta 1940 Prisión para guardiamarinas (dos meses de castigo).
- Después de 1940 Se convierte en dependencias y aposentos para reclutas de la Academia Naval y para el comandante de la estación naval (y su familia). Se convierte en el único buque de los EE. UU. en el que está permitido vivir.
- 1951 Abandona Annapolis para reparaciones de mantenimiento.
- 15 de octubre de 1954 El huracán Hazel toca tierra en los Estados Unidos.
- 6 de noviembre de 1957 Es dado de baja el crucero *Reina Mercedes* en una ceremonia, tras ser adquirido por la Boston Metals Co. de Baltimore, para su desguace.