

Retornados. La repatriación final a Coruña, Vigo y Ferrol (agosto de 1898 - marzo de 1899)

Dr. D. José Antonio Tojo Ramallo

Doctor en Historia

Universidad de Santiago de Compostela

Resumen

La repatriación final supuso el epílogo a un conflicto bélico en el que España se vería privada de sus últimas posesiones ultramarinas de Cuba, Puerto Rico y las Filipinas. La capitulación exigía evacuar las islas de forma urgente, en lo que se convertiría en una operación singular de enormes proporciones destinada a movilizar cerca de 150.000 almas para el regreso a la patria. Militares, civiles, religiosos, mujeres y niños, se vieron forzados a embarcarse apresuradamente para cruzar un océano, viajando hacinados y en no pocas ocasiones bajo unas condiciones climatológicas peligrosas y adversas.

El Atlántico se convertiría en la tumba de 1.346 compatriotas, en su mayoría enfermos terminales de disentería y paludismo, que soñaban con volver a su tierra, reencontrarse con sus familias y continuar con sus vidas. Sus cuerpos amortajados serían llorados, despedidos con honores militares y arrojados al mar.

Quinientos setenta y nueve de ellos tenían como destino una de las principales ciudades costeras del noroeste y norte peninsular.

Esta es su historia, y la de los barcos que los transportaron.



Abstract

The final repatriation was the epilogue to a war in which Spain would be deprived of its last overseas possessions: Cuba, Puerto Rico, and the Philippines. The capitulation required the urgent evacuation of the islands, in what would become a singular operation of enormous proportions destined to mobilize nearly 150,000 individuals for their return to the homeland. Those in military, civil, and religious institutions, as well as women and children were forced to embark hastily to cross the ocean, traveling under crowded, and on many occasions, dangerous and adverse weather conditions.

The Atlantic would become the tomb of 1,346 compatriots, most of them terminally ill with dysentery and malaria, who dreamed of returning to their land, reuniting with their families, and continuing with their lives. Their shrouded bodies would be mourned, bid farewell with military honors, and thrown into the sea.

Five hundred and seventy-nine of them were destined for one of the main coastal cities in the northwest and northern parts of the peninsula.

This is their history, and that of the ships that transported them.

Palabras Clave

Coruña, Cruz Roja española, Guerrilleros, Repatriación final, Tren-hospital, Vigo

Keywords

Coruña, Spanish Red Cross, Guerrillas, Final repatriation, Train-hospital, Vigo



Introducción

Una Real Orden Circular publicada en el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra regula con cierta minuciosidad el proceso de evacuación de las tropas españolas de Cuba y Puerto Rico. El documento determina los puertos asignados para el desembarco, que serán los de Barcelona, Valencia, Málaga, Cádiz, La Coruña y Santander -es decir, aquellos que cuentan con líneas regulares de las principales navieras españolas-, a los que en breve se unirán los de Alicante, Cartagena y Vigo. Cada expedición tendrá un jefe asignado, al que asiste un oficial y una clase de tropa por cada 50 repatriados embarcados.

Los primeros en evacuar las islas serán los enfermos, con los que - inicialmente-, se intentará formar expediciones atendiendo a la proximidad entre sus provincias de residencia y los puertos de arribo. Concluido esta dará comienzo la del resto del ejército.

Toda la documentación militar susceptible de ser utilizada para futuros estudios históricos o análisis militares, será asimismo trasladada a España, y tramitada al Archivo General Militar de Segovia. La Real Orden regula también otros aspectos como la entrega de ropa y mantas a los repatriados, así como otros asuntos de naturaleza organizativa.¹

La Coruña, Vigo y Santander, serán designados como principales centros de acogida en el norte. Ambos puertos gallegos cuentan con sus respectivos lazaretos -Oza y San Simón-, que en ese tiempo rivalizan entre sí como instalaciones sanitarias preferentes del tráfico ultramarino en el noroeste peninsular.

Las noticias de los primeros embarques pronto llegaron a la península. Por sucesivos telegramas el gobierno de la nación supo de la inminente

¹ *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*, 18 de septiembre de 1898, N°207, pp.1325-1326.



partida de Cuba el 10 de agosto del vapor *Alicante* con destino a La Coruña, a donde tenía previsto llegar en torno al día 24 ó 25 conduciendo un numero importante de tropas, en su mayoría en lamentable estado de salud. Un segundo contingente abandonaba cuatro días más tarde el Caribe en el *Is/a de Luzon*, esperándose su arribo a Vigo a finales de mes. El temor a la fiebre amarilla es la máxima preocupación del rector de la universidad compostelana y catedrático de Medicina, Maximino Teijeiro. Ante la duda debe imponerse el aislamiento en lazareto por período prudencial. Se precisan además, quemadores en abundancia para incinerar las ropas sucias, y estufas para desinfectar las camas, útiles ambos de los que apenas se dispone.

En Coruña, el gobernador militar Sr. Gamarra y Gutiérrez, y la corporación municipal con su alcalde Sr. Casares Teijeiro al frente, comienzan el día 4 los preparativos para acoger lo que ya sabe será un aluvión de repatriados a lo largo de los próximos meses. Las instalaciones con que cuenta la ciudad son escasas y muchas de ellas no reúnen las condiciones de salubridad adecuadas. El hospital militar y edificios anexos tienen capacidad para alojar en torno a setecientos hombres, ampliable a otros trescientos siempre que su estado de salud no revista gravedad. El lazareto de Oza es también insuficiente. A fin de ampliar su capacidad, los técnicos municipales propondrán la construcción de dos barracones anexos, cosa que nunca se llegará a materializar debido a su elevado coste de ejecución. Será un grave error.

Los locales de Santo Domingo, Parque de San Amaro y el pequeño sanatorio de la Cruz Roja completan las escasas infraestructuras disponibles. Como refuerzo adicional, el alcalde propondrá utilizar el antiguo instituto de la calle Herrerías y una vieja fabrica de salazón caída en desuso, los cuales podrían ampliar en cuatrocientas camas el aforo existente, y se plantea



incluso acondicionar la plaza de toros, idea que pronto será descartada tanto por la falta de fondos presupuestarios como de consenso municipal.²

Asimismo, la posibilidad de valerse de un grupo de viviendas arrendadas por el municipio se vendrá abajo tras la rotunda negativa de sus propietarios a cederlas para dicho fin, y a -lo que es más grave- la necesidad de importantes reformas estructurales en la mayoría de ellas.

Con objeto de aliviar esta precariedad, la guarnición local -el Batallón de Cazadores de La Habana- recibe ordenes de abandonar el cuartel de Alfonso XIII, instalándose provisionalmente en un descampado con tiendas de campaña recién llegadas ex profeso de Madrid.

La Armada, por su parte, enviará desde Cádiz al crucero auxiliar *Patriota*, al mando del capitán Joaquin Barriere. El buque dispone de cien literas libres, ampliables en cuatrocientas camas más caso de habilitar los pasillos y corredores de cubierta -bajo toldos y prácticamente a la intemperie-, a la que en breve se unirá la fragata *Almansa*, enviada desde Ferrol para acoger un numero similar de convalecientes.

En Vigo, la situación es muy similar. El 2 de agosto, el gobernador civil de la provincia visita San Simón, comprobando in situ las necesidades y mejoras del lazareto. La instalación cuenta con 200 camas, pero falta mobiliario, equipamiento sanitario, carece de bañeras suficientes y se necesita combustible y nuevas calderas para el agua caliente. Resulta imprescindible incrementar el numero de camas en 400 nuevas unidades, pero el contratista solo se compromete a facilitar un centenar escaso, con sus respectivos jergones y mantas. Para posibles casos de aislamiento por enfermedad infecto-contagiosa urge la entrega de tiendas de campaña, así como de camillas y mudas en abundancia. Dirigidas por el arquitecto municipal, las obras dan comienzo por vía de apremio y el edificio verá

2 *La Voz de Galicia*, 20 de agosto de 1898, p.1.



ampliada su capacidad en 570 camas, estableciéndose además comunicación telegráfica entre Pontevedra y la isla.³

La actividad de la corporación municipal -con su alcalde, Sr. Lopez de Neira al frente-, y de la autoridad militar durante las semanas previas a la llegada de los primeros barcos será frenética. Gracias a ello, se consigue concluir en plazo las obras de ampliación del hospital militar, encargado de acoger a los enfermos mas graves, se habilitan como locales auxiliares las escuelas publicas del Arenal, la Quinta del Penedo y el cuartel del Castillo de San Sebastian, y se adapta uno de los galpones portuarios dotándolo con 320 camas, cuartos de baño y cocina, en el que se aloja a la guarnición local -el Batallón de Murcia- hasta que concluya la repatriación.

Cruz Roja jugará desde el primer momento un papel destacado en ambas ciudades, poniendo en marcha suscripciones populares y organizando todo tipo de eventos gracias a las cuales se recaudan importantes sumas de dinero, facilitando además hospitales de campaña, equipamiento vario, facultativos y un activísimo voluntariado. Pero la logística de la repatriación va a recaer casi por entero en nuestras Fuerzas Armadas, en especial, en la Intendencia sanitaria, obligada a utilizar los escasos recursos disponibles del modo más eficiente posible. Los problemas a los que se enfrenta son complejos y variados. Se desconocen cuestiones básicas como la cifra exacta de enfermos graves que precisan asistencia urgente, así como el numero de aquellos leves, susceptibles de ser derivados hacia otros dispensarios.

A fin de descongestionar los puertos de acogida, se decidirá que las tropas en buen estado de salud partan cuanto antes hacia sus respectivas localidades. Se organiza de este modo un entramado de centros asistenciales primarios y secundarios interconectados entre sí a través de la red de ferrocarriles nacionales, que contempla la evacuación desde los hospitales militares de Coruña hacia Lugo, Valladolid y Burgos; entre Vigo y estas dos

3 *El Áncora*, 27 de agosto de 1898, p.2.



últimas localidades, y desde Santander hacia Bilbao y San Sebastian. En el sur y Levante se organizan rutas entre Cádiz, Córdoba, Sevilla y Huelva; desde Málaga hacia Córdoba y Granada; de Valencia a Albacete, Alicante, Játiva, Lorca y Cartagena; y de Barcelona a Zaragoza. Madrid, Alcalá de Henares y Guadalajara, dada su ubicación geográfica, ejercen como hospitales centrales.⁴

En aquellos tramos donde no existe red ferroviaria, la repatriación se va a valer de los medios de transporte existentes: diligencias y coches de caballos para los viajes por tierra, y embarcaciones particulares de escaso calado, entre localidades costeras. En 1898, Coruña solo dispone de conexión ferroviaria directa con Lugo, desde donde accede a la meseta a través de Monforte de Lemos y Astorga, al igual que lo hace Vigo desde su único enlace con la capital orensana. Santiago de Compostela cuenta con un pequeño tramo (Cornes-Carril) hacia Villagarcía de Arosa, y otro -todavía en ejecución- con la vecina Pontevedra. El peso de sus comunicaciones recae en cinco agencias de carrilanas que comunican la ciudad con Coruña y Curtis, al norte, y con la villa marinera de Noya y la península del Barbanza, al oeste.⁵

Una circular de la subsecretaría de gobernación -de la cual depende la dirección de Sanidad- informará a los gobernadores provinciales sobre la obligatoriedad de ingresar en los lazaretos a todos los repatriados sospechosos de enfermedad contagiosa que en el momento de su arribo muestren síntomas de fiebre. Aquellos con afecciones comunes serán derivados hacia hospitales ordinarios, civiles y militares. El resto de

4 *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*, N°196, 4 de septiembre de 1898, p.1124.

5 *El Eco de Santiago*, 16 de octubre de 1898, p.2. Se trata de las empresas *La Ferrocarrilana*, *La Abispa* (sic), *El Noroeste*, *El Volador* y *La Veterinaria*. En conjunto, seis unidades -80 plazas- diarias cubriendo el tramo Santiago-Coruña, otras dos -24 plazas- el de Noya, y una última -11 plazas- con destino Curtis.



desembarcados que gocen de buen estado de salud, a la llegada a sus respectivas localidades deben presentarse en sus consistorios y quedar sujetos a inspección medica por un tiempo prudencial.⁶

Involucradas en mayor o menor medida en la inminente recepción de los repatriados, muchas otras ciudades y villas comienzan también a organizarse. En Lugo -al tanto de que por su estación ferroviaria pasará en torno a un 35% de las tropas desembarcadas en Galicia-, el obispo ofrece al gobernador militar varias dependencias del palacio arzobispal y el sanatorio de San Juan de Dios.⁷ Al frente del mismo se encuentra el medico militar del tercer regimiento de artillería de montaña, Miguel Parrilla, dos ayudantes y varias religiosas. La instalación dispone de espacio para medio centenar de enfermos, y en caso de urgencia podría habilitarse también el Seminario Conciliar, dando cabida a unos 700 adicionales.⁸ Orense, por su parte, ha comenzado a reformar el caserío de Puente Mayor, al que atenderán varios facultativos y un par de monjas.

Ajena a los principales circuitos de repatriación, Santiago de Compostela cuenta con el Hospital Real y un sanatorio de campaña en el edificio de San Agustín, con capacidad para 50 enfermos. En principio, suficiente para el volumen de hombres que espera recibir en los próximos meses.

Por su parte, en Pontevedra el Marqués de Riestra -José López y Riestra- en un genuino alarde de altruismo, pondrá a disposición de la autoridad sanitaria su finca en La Caeira (Ayuntamiento de Poyo),

6 *El Imparcial*, 3 de septiembre de 1898, p.1. Dicho procedimiento se basaba en la Ley de Sanidad de 1855 y en las Reales Ordenes de 8 de abril de 1879 y 21 de mayo de 1880, a todas luces obsoletas e insuficientes.

7 Su generosidad será públicamente agradecida en la *Gaceta de Madrid*, de 4 de septiembre de 1898, pp.1014-1015.

8 *El Regional de Lugo*, 24 de agosto de 1898, p.2.



acondicionada como hospital de campaña con un aforo de 80 camas, y dirigida por dos facultativos de la capital -Fernando Gastañaduy y López de Soto-, un practicante, uno de los frailes del cercano monasterio de Poyo y cinco hermanas de la Caridad venidas ex profeso desde Madrid.⁹

Ferrol, adonde en breve llegarán repatriados desde Coruña a bordo de los vapores *Hercules* y *La Cartuja*, dispone de su propio hospital militar, al que a partir de noviembre de 1898 se suma otro de la Cruz Roja instalado en la planta baja del local de Caridad y en dos dependencias suplementarias anexas. El establecimiento será dirigido por la madre superiora de las Siervas de Jesús y atendido por dos facultativos locales, un enfermero, varias religiosas y un grupo de voluntarios de la Cruz Roja local.

Todos los pueblos y villas marineras están interconectados entre sí por mar mediante bateles y bous como la *Aro*, el *San Felipe* y tantos otros cuyos nombres no han quedado registrados más que en la memoria, que en breve serán aguardados con impaciencia, en espera del regreso de aquellos hijos y esposos que un día fueron llamados a filas.

El momento de la verdad, para el que todavía nadie está preparado tendrá lugar el 23 de agosto, cuando el vapor *Alicante*, de la Compañía Trasatlántica, haga su entrada en Coruña. El barco, pintado de gris en su obra muerta y luciendo la cruz roja distintiva a ambos costados, ha sido reconvertido en buque hospital y cuenta con todos los adelantos de la época: sistema de ventilación natural y artificial, alumbrado eléctrico y de gas, sala de reconocimiento, quirófano, farmacia propia, estufa de desinfección, material quirúrgico y ortopédico, aforo para 500 enfermos leves y 68 graves, sala de postoperatorio, comedores con mesas plegables, baños y sanitarios

9 *El Diario de Pontevedra*, 11 de marzo de 1899, p.2. Los gastos derivados de la instalación se elevaran -una vez concluida la repatriación- a la nada desdeñable cifra de 200.000 pesetas de la época. Por su altruismo, generosidad y patriotismo, el Marqués de Riestra será condecorado con la *Gran Cruz de Mérito Militar* (Real Decreto de 23 de febrero de 1899) recibiendo asimismo la *Gran Placa de Honor y Mérito de la Cruz Roja*.



en abundancia, etc.¹⁰ Viajan a bordo 1.133 hombres, enfermos casi en su totalidad (94%) de disentería, paludismo y anemia, evacuados por vía de urgencia del hospital militar de Santiago de Cuba. Tan solo diecisiete de ellos han recibido heridas en combate. Dirige la expedición el general Ruíz Ranoy, del arma de caballería.

El viaje ha sido dantesco. El numero de convalecientes prácticamente duplica la capacidad del buque, y muchos de ellos, en estado calamitoso, se apiñan como pueden sobre cubierta. El personal sanitario -que incluye 31 médicos, enfermeros y 10 Hermanas de la Caridad¹¹- no da abasto. Durante el trayecto, sesenta cuerpos amortajados han sido arrojados al océano, entre salvas de fusilería y honores militares.¹² No ha habido un día en que no se oficiasen funerales.

10 DAVIÑA SAINZ: *"La Coruña protagonista en la Guerra del 98. Los barcos hospitales"*. Librería Arenas, La Coruña, 1998.p.20.

11 *El Correo Gallego*, 26 de agosto de 1898, p.3. Una de ellas -Sor Maria Casal-, es famosa por haberse presentado durante los combates de El Caney ante el general Ruíz solicitando un puesto en sus filas y un fusil para combatir al lado de la tropa. Sor Bernarda Lacaba, la madre superiora, de avanzada edad, permanece enferma a bordo y causará baja tras el desembarco.

12 *El Correo Español*, 24 de agosto de 1898, p.2. Se trata de un comandante, 3 oficiales y 56 soldados: Vicente Arguenaona Guerrero, Andrés Gil Arribas, José Basto, Juan Blanch Estivel, Manuel Charlín Chazo, Pedro Carbonell Cachéis, Antonio Carles, Ángel Carmona Romero, Francisco Lorenzo Carrasco, Cecilio Castillo, Victoriano Clavero Fabatúe, José Cebrián García, Román Díaz y Díaz, José Díaz Roldan, Ducais Cortés, Manuel Estell Cortellós, José Fábregas Lledot, Crisanto Fernández, Evaristo Fernández, Pedro Fernández, Domingo Font Valleret, Manuel Gallarta Álamo, Daniel Garcés Morales, Cándido García Casanueva, Francisco García Pavón, Manuel García Pérez, Francisco Gutiérrez García, Manuel Granges Pizarro, Ramón González Gabela, Antonio Ibarra Martínez, Antonio Izquierdo López, Rufino Jiménez Garrido, Alberto Lequeira Pereda, Megia Lloret Cortés, Baldomero López Álvarez, Santiago López Villanueva, Eloy Luna, Ricardo Luseya, Rafael Mariño, Pedro Martín Málariu, Salustiano Martínez Suárez, Antonio Menéndez Caballero, Victoriano Miguel Álvarez, Paulino Pardos Andrés, Andrés Parra Ortega, José Plá Roid, Lorenzo Perales, Gaspar Pérez Barco, Julian Pérez García, Faustino Peláez Prelo,



En tierra aguarda la corporación municipal al completo, una nutrida representación militar y numerosos voluntarios de la Cruz Roja. Tras el regreso de la inspección sanitaria, el alcalde y varios concejales se dirigen al *Alicante* a bordo de la lancha *Maria Pita*. Lo que allí van a ver les congelará el alma. Cientos de enfermos se apiñan sobre cubierta y a lo largo de los pasillos del buque, desaliñados, sucios y andrajosos. Algunos de ellos prácticamente moribundos. El informe de la sanidad portuaria dispara todas las alarmas. No hay espacio suficiente en la ciudad para albergar a tantos hombres en semejante estado. Cruz Roja dispone de un local cedido por el Ayuntamiento, varios coches de caballos, y dos establecimientos -el Hotel Suizo y el Café del Siglo- se han comprometido a ofrecer gratuitamente caldos y vinos de Jerez, pero no es suficiente. La plaza de toros será acondicionada por vía de urgencia para acoger a los hombres en mejor estado. Pero urge el traslado a otras localidades de aquellos en condiciones de hacerlo. Enterada de ello, la organización local de Santiago ofrece de inmediato 50 camas. El obispo de Lugo duplica esa cifra. El problema radica en su evacuación, en especial hacia la pobremente comunicada Compostela. Se plantea su traslado a Carril a bordo del *Patriota*, y desde allí en ferrocarril a la ciudad del Apóstol, pero el estado de muchos enfermos impide la operación. Solo Lugo permanece como opción viable dada su proximidad en tren.

Para entonces el *Alicante* ha sido sujeto a cuarentena. No se han detectado casos de fiebre amarilla a bordo, como era de temer, pero la cifra de enfermos supera toda expectativa. Seiscientos desembarcarán en Oza, quedando en el vapor otros cinco centenares junto con el personal a su cuidado. Los desembarcados reciben nuevas ropas y calzado, y en su mayoría se encuentran en estado aceptable. Todos ellos percibirán en tierra su paga y haberes pendientes. Sargentos, cabos y tropa reciben 20 pesetas

Benito Ponce González, Juan Pujól Reguera, Filiberto Quejada Castillo, Bonifacio Rodríguez Larragueite, Faustino Sardina Martínez, Manuel Seija, Jacinto Saidagorza Cagueta, Felipe Soto Llerendi y Felix Zalcedo.



en mano. Algunos serán entrevistados por periodistas locales que, deseosos de tener detalles sobre el viaje y la situación en la Gran Antilla, han buscado la manera de introducirse en el lazareto.

Entretanto, en el buque se suceden las bajas. Cien militares se encuentran en un estado de precariedad tal que se teme seriamente por sus vidas. Entre el 23 y el 29 de agosto, 36 de ellos fallecerán en la enfermería del *Alicante*, sin ni siquiera llegar a pisar su propia tierra.¹³

El día 29 concluye la cuarentena y muchos repatriados pueden finalmente abandonar la ciudad. Durante tres días consecutivos el vapor será fumigado y sus facultativos transferidos a nuevos destinos. En Oza se han venido produciendo en torno a diez defunciones diarias. A finales de mes se superan ya las cuarenta bajas. En días sucesivos, muchos de los recién llegados deambulan por la ciudad, perdidos, solitarios y cabizbajos. Y será la ciudadanía la que se eche a las calles para ofrecerles ropa, comida y muestras de afecto. Las mujeres de los barrios mas pobres -cigarreras y lavanderas en su mayoría-, se desviven por ayudarles.

El día 30, los primeros cuatrocientos repatriados llegan a la capital de España. Al observarlos descender lentamente del tren, anémicos, huesudos y desencajados, se comenzará a intuir lo que está por llegar. En adelante, el gobierno tratará de restar visibilidad a este tipo de escenas, regulando minuciosamente el protocolo a seguir en los desplazamientos, recibimientos y

13 Elaboración propia creada a partir de la información contenida en distintos diarios. Sus identidades son las siguientes: Bernardino Aguilar Lacombe, José Alonso Lafuente, Justo Arráez, José Carles, Isidro Catalá, Isidro Celada, José Costa Misa, Manuel Díaz y Díaz, Tomás Díaz Souza, Antonio Escribá de Escribat, José Fernández Domínguez, Cristóbal Ferrer Carbonell, Gabino Gila Paradero, Maximiliano Gil, Diego González Cala, Jesús González Castañeda, Anastasio Gurriechea, Martín Jauli García, Andrés Juncal, Manuel Lozano Sumer, José López García, Agustín López López, Alejo López Villanueva, Severo Martín Fraile, Jacinto Martín Serra, Manuel Mustier, Antonio Oriol, Gabino Panadero, Francisco Pares Pares, Enrique Rigada Masaguer, León Rojas Lorenzo, Secundino Román, Pedro Romero Navarro, Rafael Sabas Piles, Pablo Sanz Polde y Julián Torrecilla López.



descanso en las estaciones de paso, mediante una detallada Real Orden Circular publicada en el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra.¹⁴

La madrugada del domingo 28 de agosto arriba a Coruña el vapor *Montserrat* proveniente de La Habana y Matanzas, de donde había salido el día 16 con 19 mandos y oficiales, 595 individuos de tropa, 13 marinos de la Armada, 4 infantes de Marina y unos cuantos civiles. Sesenta y dos de ellos están enfermos de cierta consideración, 40 con pronóstico reservado. Durante el viaje se han producido tres bajas, las dos ultimas próximo el barco a las islas Cíes.¹⁵

Acuden a recibirlo autoridades civiles y militares, y una comisión de Cruz Roja, deseosos de estrechar la mano de su capitán, -D. Manuel Deschamps Martínez-, oriundo de La Coruña y famoso tras haber burlado el bloqueo norteamericano a la isla de Cuba hasta en tres ocasiones sucesivas.¹⁶

Tras los saludos de rigor y la visita de la inspección sanitaria, se impone la preceptiva cuarentena de dos días, y posterior desembarco de 779 hombres, en su mayoría en aceptable estado de salud. Doscientos de ellos

14 *Gaceta de Madrid*, 3 de septiembre de 1898, nº 246, pp. 1003-1004. Ante el estado de abandono en que estaban llegando los repatriados, denunciado por la opinión pública y los medios, Miguel Correa -Ministro de la Guerra-, gira instrucciones a todos los capitanes generales -Real Orden de 1 de septiembre de 1898, publicada en el Diario Oficial del Ministerio de la Guerra del día siguiente- prohibiendo dirigirse a su domicilio a cualquier regresado cuyo estado de salud no fuese el adecuado. En el fondo se pretendía responsabilizar a la autoridad militar sobre todo lo concerniente a la asistencia a los repatriados, permaneciendo el gobierno al margen.

15 *Heraldo de Madrid*, 29 de agosto de 1898, p.2. Los fallecidos son Manuel Cordero Pacheco, Antonio Fernández Gómez y Pedro Molina Ambrons.

16 *El Correo Militar*, 28 de agosto de 1898, p. 2. En reconocimiento a estas gestas, Deschamps recibiría de manos de Su Majestad la Reina Regente, la *Cruz Roja del Mérito Naval* pensionada.



saldrán ese mismo día hacia sus respectivas localidades en tren y en coches de caballos, mientras el *Montserrat* -sujeto a un segundo aislamiento tras una sospechosa enfermedad ocurrida a bordo-, se ve obligado a retrasar varios días su viaje hacia Santander.

El mismo día que aquel entraba en Coruña, lo hacía el *Isla de Luzón* en Vigo. Procedente de Santiago de Cuba con 2.215 hombres a bordo, el buque alcanza puerto con las primeras luces del alba. En torno al 22% del pasaje esta enfermo, y durante el viaje ha habido que lamentar 32 bajas. Otras dos han tenido lugar durante el trayecto hacia San Simón, donde el buque debe guardar cuarentena.¹⁷ En la vieja leprosería ingresan el día veintinueve 414 hombres en estado calamitoso. La jornada siguiente entran otros 80. El total de internados roza en ese momento el medio millar, lo cual representa prácticamente la mitad del aforo de dichas instalaciones.

En tierra no se habla de otra cosa. Las noticias de Coruña, sin duda han hecho mella entre la ciudadanía, que ahora comienza a experimentar con sus propios ojos el drama de la repatriación.

El seis de septiembre, con objeto de descongestionar el lazareto -que para entonces ya ha sufrido 32 decesos-, muchos de los convalecientes son distribuidos en el resto de instalaciones: 59 serán transferidos a un convento de religiosas, 71 a las escuelas del arsenal, 8 al castillo de San Sebastian y 27 al sanatorio de la Cruz Roja. Parte del personal con pronóstico leve o

17 *La Voz de Galicia*, 31 de agosto de 1898, p.1. No ha sido posible localizar el segundo apellido de muchos de los fallecidos. La relación es la siguiente: Juan Airenján, Benito Alegre, Juan Álvarez, José Bernard, José Bouza, Laureano Camino, Juan Campos, Vicente Cervera, José Chaves, Ángel Couso, Pedro Fernández, Rafael Fernández, Santiago Fernández, José Farre, Antonio Gallardo, Eduardo García, Joaquín González Novóa, José González López, Antonio Huerta, Acisclo Ibáñez, Esteban José, Antonio Molins, Agustín Pascual, José Pérez Sala, Luis Planad, Ángel Pulido, Fructuoso Ramos, Ramón Rodríguez, José Rodríguez Álvarez, Ignacio Sabater, José Segara, Leoncio Sainz, Nicolás Sarriel y José Vila.



favorable pasa a bordo del crucero auxiliar *Rápido*. Esa misma tarde parte un tren hacia Orense con 200 repatriados. Seis de los vagones han sido acondicionados improvisadamente con camillas, permitiendo el transporte de 77 pacientes procedentes del hospital militar. A la mañana siguiente lo hará una segunda locomotora, llevándose consigo 100 de los hombres guarecidos en el *Rápido*.

Para entonces, la tercera expedición, procedente de Santiago de Cuba, había ya recalado en la costa gallega. Llegado la noche del 31 de agosto con 1.854 hombres -175 de ellos en muy mal estado- el *Isla de Panay* quedaba sujeto a cinco días de cuarentena fondeado frente a Oza, próximo al *Patriota* y al *Montserrat*.

Viajan a bordo siete compañías del Regimiento de Andalucía, tres escuadrones de Caballería del Rey, unidades sueltas de artillería e ingenieros, dos compañías de ferrocarriles y zapadores, 152 marinos de la escuadra de Cervera, cinco religiosos y 36 civiles. Durante el viaje han fallecido ocho soldados. Otras nueve defunciones tendrán lugar en la enfermería durante la cuarentena.¹⁸ Dirige la expedición el general de brigada Salvador Díaz Ordóñez y Escandón, herido de bala en la pierna derecha.

Los médicos del lazareto aconsejan un pronto abandono del buque dado el hacinamiento y la suciedad observadas. Al igual que en anteriores expediciones, los hombres se apiñan sobre cubierta tirados por el suelo, andrajosos y descalzos. En los pasillos la situación es similar. Hay muchos enfermos, algunos rodeados de excrementos e inmundicias. Veinticinco de

18 *La Correspondencia de España*, 2 de septiembre de 1898, p.1. Se trata de Manuel Couce Freire, Cristino Estrada Peón, Juan Iglesias Patiño, Andrés Martínez Melchor, Francisco Medal Otero, Daniel Molerón Herrán, José Morón Montero y Mauricio Rey Elvira. Con anterioridad al desembarco fallecen José Aguirre, Pedro Barbot Pin, Urbano Barea, Miguel Freiras Capdevila, Antonio García del Tero, Benito Mira Cabaleiro, Domingo Perera Real, Bienvenido Pérez Ortiz y Eleuterio Quirós Muñoz. Incapaz de superar el trasiego, recién llegado al hospital fallece Francisco Lojo Villar.



ellos de extrema gravedad. De continuar por más tiempo en esas condiciones cabe la posibilidad de epidemia a bordo. Esa misma noche tendrá lugar el suicidio del teniente de caballería Niceto Llerena y Villarreal, que viaja con su hermano, capitán del mismo arma. El oficial, que gozaba de buen estado de salud, se descerraja de madrugada un tiro en la sien, falleciendo en el acto. Se desconocen los móviles que pudieran haberle impulsado a ello, pero los rumores apuntan a que ya en Cuba había intentado acabar con su vida. Su cadáver será conducido a la instalación, donde le será practicada autopsia.

Ante la notoria necesidad de espacio y la gravedad de los acontecimientos, al día siguiente entra en puerto el crucero acorazado *Carlos V* trayendo a remolque desde Ferrol a la fragata *Almansa*, destinada a cubrir las funciones de buque hospital a pesar de no contar con las adaptaciones necesarias para ello. Inspeccionada por el capitán general del apostadero, subinspector de sanidad militar, medico mayor y por el gobernador civil, se observa la inexistencia de quirófano, farmacia, letrinas y camas en numero suficiente al necesario. Las que hay las ocupa la tripulación, que asciende a 400 marinos. Para acoger a los enfermos se haría preciso reducirla drásticamente, entoldar la cubierta y habilitar camas. Y con ello solo se conseguiría espacio para 200 pacientes en la batería y otros tantos en cubierta, dejándolos prácticamente a la intemperie.

El 2 de septiembre, tras recibir vestimenta y calzado comienza el desembarco. Desalojan primero los hombres en buen estado, y por la tarde tiene lugar el lento trasiego de enfermos. Quinientos marinos -entre los que se incluyen un comandante y doce oficiales-, van a ser alojados en el lazareto. Al *Patriota* pasan cerca de un centenar de individuos, en su mayoría mandos, junto con su general todavía convaleciente, y la plaza de toros local dará una vez más un respiro, posibilitando el alojamiento provisional de 428 repatriados.



Horas más tarde se decide desalojar y hospitalizar por vía de urgencia a otros 111 convalecientes, en su mayoría, graves.

Concluida la cuarentena, algunos de ellos, demacrados y escuálidos, impresionan a la población a su paso, que se desvive en ofrecerles mantas, caldos y bebidas reconfortantes. Cruz Roja desempeñará una gran labor auxiliándoles en su traslado al sanatorio militar y a la estación ferroviaria donde, con objeto de aliviar la fuerte presión asistencial que viene padeciendo la ciudad, se ha puesto en marcha un tren-hospital¹⁹ encargado de derivar enfermos hacia la capital burgalesa.

Se trata de un primer prototipo compuesto de veinte vagones, marcados en el exterior con la cruz roja característica, que incluye botiquín, cocina de campaña, almacén de ropa, mantas, alimentos y cuarto de baño, con capacidad para 155 convalecientes y personal sanitario. Compone este último un facultativo al cargo y director de la expedición, -Dr. Fernández Garrido-, su ayudante -Dr. García Casarrubio- y doce enfermeros, a los que acompañan tres soldados de administración responsables de anotar las posibles incidencias y llevar registro contable de los gastos producidos durante el trayecto.

En su acondicionamiento y modificación han participado técnicos y operarios de la Compañía ferroviaria del Norte y oficiales de sanidad militar,

19 El precedente más remoto de un tren especialmente diseñado para servir como hospital móvil de campaña se remonta a octubre de 1862, en plena Guerra de Secesión norteamericana, siendo su artífice el Dr. Elisha Harris, de la Comisión Sanitaria de los Estados Unidos. Este primer prototipo circularía cubriendo el trayecto Philadelphia-Wilmington-Baltimore. Seguirá a este un nuevo modelo -variante mejorada del anterior- presentado por la *Sociedad Francesa de Socorro a los Heridos Militares*, en la Exposición Universal de Viena de 1873 (un boceto del mismo puede observarse en *La Ilustración Española y Americana*, nº 39, 16 de octubre de 1873, p. 656). El primer tren de estas características utilizado en España data de 1876. En realidad se trataba de cuatro unidades especialmente diseñadas para el transporte de heridos a retaguardia entre Tudela y Bilbao, durante la tercera guerra carlista.



asignando a cada vagón un total de ocho literas con sus respectivos enseres. Tres de ellos, destinados a los enfermos mas leves, disponen de asientos convencionales, y el vagón de primera clase -en vanguardia, tras la maquinaria-, se reserva para el personal administrativo y auxiliar. Para los imprevistos que puedan producirse durante el viaje, dispone de una partida de 900 pesetas en efectivo. De acaecer algún fallecimiento -cosa previsible- el cadáver será entregado en la primera estación en tránsito, localidad en la que será enterrado.

A lo largo del recorrido se organizan en las propias estaciones puestos de socorro para atender a los pacientes que deban ser evacuados. Con dicho fin se establece una triple clasificación: puestos de primera -estaciones de bifurcación, con equipamiento médico adicional-; de segunda, en aquellas de capital provincial que disponen de hospital militar; y de tercera, ó de autentica urgencia, sin duda los mas importantes.²⁰

Este primer itinerario se contempla como una experiencia piloto que permita identificar los cambios y mejoras a incluir en sucesivas expediciones. Sobre el papel está previsto cubrir el trayecto en algo menos de día y medio, llegando a Burgos en torno a las ocho de la tarde.²¹ Pero el viaje será lento y penoso. Sujeto a altas temperaturas, será preciso detener maquinas en Lugo durante una hora. La situación obliga a dejar un enfermo grave en Monforte

20 CRUZ ROJA, *Memoria de la Delegación de la Asamblea Española en la Isla de Cuba*. Imp. de Torrecilla y López, La Habana, 1899. p. 281. De este modo, se establecían los siguientes puestos en la linea Coruña-Madrid: “Lugo, puesto de socorro de 2ª, Monforte de 2ª, Ponferrada de 2ª, Leon de 1ª, estación de bifurcación para Asturias, Palencia de 1ª, Venta baños de 1ª, de bifurcación para el Norte. Valladolid de 1ª, Medina de 1ª bifurcación para Segovia, Avila y Salamanca”.

21 *La Voz de Galicia*, 3 de septiembre de 1898, p.1. El itinerario completo comprendía los tramos Coruña-Lugo-Monforte de Lemos-Astorga-León-Palencia y finalmente, Burgos.



de Lemos, otros tres en León y ocho más en Palencia antes de llegar a destino. Pero a pesar de la demora y los imprevistos la experiencia ha sido positiva, y para el día seis el tren esta ya de regreso en Coruña. Esta vez se le ha añadido un vagón tras la maquina, como depósito de cadáveres, y se han incluido pequeñas mejoras que harán los futuros desplazamientos más llevaderos.

Tres días antes ha llegado a puerto un nuevo buque con repatriados. Se trata del vapor correo *Reina Maria Cristina*, procedente de La Habana y Cienfuegos, con un contingente de 879 hombres, entre ellos los capitanes y las tripulaciones de los cruceros auxiliares *Alfonso XIII* y *Santo Domingo*, destruidos en Mariel y Punta Cortés por los norteamericanos. Al igual que el *Montserrat*, este barco -armado en corso y reconvertido en crucero auxiliar- se ha hecho celebre tras burlar el bloqueo que sostenían cuatro barcos enemigos a la entrada de Cienfuegos, adentrándose en la bahía y descargando el 21 de junio un importante alijo de vituallas y alimentos. Y tiempo hubiese tenido su capitán, Justo Arejula, de haber eludido de nuevo el cerco y regresar a España, de no haber recibido demasiado tarde autorización de partida. Acorralado frente a la costa, el *Reina Maria Cristina* desmontará el 31 de julio su artillería, despachando varias piezas para La Habana y completando con las otras el artillado defensivo de Cienfuegos.

Pactada la paz, el 18 de agosto, el buque recibió orden de dirigirse a La Habana para recoger pasaje, retornando a la patria después de haber permanecido prácticamente tres meses incomunicado. Durante la travesía han fallecido 7 individuos -5 militares y 2 civiles-²² y ha tenido lugar un suicidio. Sujeto a dos días de cuarentena frente a la leprosería, el buque desembarca en Coruña 510 repatriados antes de proseguir viaje hacia Santander.

22 *El Día*, 4 de septiembre de 1898,. p.2. Se trata de Tomás Alegorza, Casimiro Martín, Justo Salunerando, Manuel Souto y Gregorio Villanueva Rodríguez, Los civiles son José María Caamaño y Francisco Panadeiros Otero.



Estando todavía en Vigo el *Isla de Luzon*, las sirenas del *M. L. Villaverde* avisaban de su llegada a puerto el 4 de septiembre. Proveniente de Santiago de Cuba, de donde había salido dieciséis días antes, el buque entra en la dársena con 3 jefes, 49 oficiales, 25 sargentos, 521 individuos de tropa y 64 civiles a bordo, en su mayoría fuerzas restantes del Batallón de Cazadores de Puerto Rico y grupos de voluntarios. En total son 662 repatriados, de los cuales, 49 vienen encamados, 16 de ellos de extrema gravedad.

Trece hombres han fenecido de fiebres palúdicas y disentería.²³ El buque trae patente limpia, pero por razones cautelares se le somete a cinco días de aislamiento.

Para esa fecha, San Simón se encuentra en estado lamentable. Las Hermanas de la Caridad no dan abasto con los enfermos ni con la limpieza e higiene de las instalaciones. No hay ropa limpia, el número de aseos y retretes es del todo insuficiente, las camas no se mudan, los jergones apenas tienen paja y la suciedad más absoluta se ha adueñado de buena parte del edificio. En lugar de ser quemada o desinfectada previamente en las estufas - como es preceptivo -, la ropa sucia se entrega directamente a las lavanderas, las cuales la mezclan con la de particulares, con el inminente riesgo de posible contagio que ello supone. Once soldados procedentes del *Isla de Luzón* han fallecido en días pasados, y otros 41 se encuentran agonizantes. Se necesita más personal y medios urgentemente. La situación llega a ser tan penosa que los médicos recomiendan trasladar a los enfermos a otras salas,

23 *La Época*, 5 de septiembre de 1898, p.2. Constituyen la lista Rogelio Álvarez, Silvestre Estévez, Bautista Fermo Sotillo, Francisco García Vallés, Mariano González Sierra, Bernardo Gutiérrez, Emilio López, José Quintana, Esteban Ritolls, Pedro Rivas Espanto, Gregorio Rodríguez, Pedro Sáinz Prieto y Jose Villalba. Durante el desembarco expirarán su último aliento otros dos soldados, cuya identidad no hemos podido localizar. *El Imparcial*, 8 de septiembre de 1898, p.2. El día 7, fallecen en la enfermería del *Villaverde* otros cuatro repatriados: Juan García, Felipe Herrera, Juan Maurín y Pedro Rivera.



húmedas y destartadas, para poder limpiar a fondo y desinfectar las empleadas hasta entonces.

El día 5 sale de Vigo un tren hospital con destino Valladolid, llevando consigo 77 repatriados. Otros 467 del *Villaverde* partirán horas más tarde hacia sus respectivas localidades en distintos trenes correo.

El 7 de septiembre entra en Coruña el vapor *Montevideo*, procedente de Santiago de Cuba, trayendo a bordo 142 jefes y oficiales, 80 suboficiales, 2.028 soldados y 167 civiles. En total, 2.417 hombres, en su mayoría pertenecientes a distintos batallones de voluntarios y guerrilleros del Regimiento de Infantería de Cuba, a las ordenes del coronel Servando Rodríguez. Esta última unidad regresa en estado calamitoso. 150 de sus integrantes serán trasladados al hospital militar en las próximas horas, 20 de ellos con pronóstico reservado. El regimiento es muy conocido entre sus hermanos de armas, pues tomó parte muy activa en la fortificación y defensa de Santiago cubriendo la línea Aguadores- Castillo del Morro-Socapa y Punta Gorda. Ni uno solo de sus hombres se rindió jamás. Todos sus mandos se negaron a firmar el acta de capitulación. Ocupada la villa por fuerzas enemigas muy superiores en número, recibieron ordenes de la superioridad de cesar el fuego, pero en su ánimo estaba el seguir luchando hasta el fin.

Depuestas las armas, serían internados en el campo de prisioneros de San Juan, donde el 60% de ellos caerían enfermos, aquejados de tifus, anemia, paludismo y disentería. En su mayoría son gallegos, lo cual despierta en tierra especial impaciencia. Durante el viaje han fallecido 17 de ellos,²⁴ y

24 *La Correspondencia de España*, 8 de septiembre de 1898, p. 3. Han causado baja Lope Aguiar Ibarra, Teodoro Almansa Herrero, Cirilo Alonso, Pedro Campos Oliver, Ramón Castillo Sanís, Francisco Escobar López, Honorato José Expósito, Isidoro Fernández Díez, José García Lozano, Francisco Hernández Gutiérrez, Marcelino Martínez Tamizo, Alejandro Pascual Fernández, Ramón Rodríguez, Teodoro Romero Flores, Indalecio Royen Alfagán, Marcelino Soralla Lafuente y Mariano Vico Fresaco. El día 8 habrá que lamentar una nueva baja a bordo, la de Facundo Caballero Formigo.



aunque el barco trae patente limpia, se imponen 5 días de cuarentena. Para entonces han dado ya comienzo las obras de remodelación del vapor *Patriota* y la fragata *Almansa*, infrautilizados hasta la fecha.²⁵

Tras el desembarco, muchos de estos voluntarios serán distribuidos entre el cuartel de Santo Domingo, Parque de San Amaro, cuartel de Alfonso XII, la plaza de toros y los almacenes de Maristany. A una veintena se les permite abandonar Coruña y dirigirse a Ferrol en el vapor *Hercules*.

De nuevo, las personas que mejor y mas humanamente se comportan con nuestros soldados son las mujeres del barrio alto de la ciudad -el más humilde- que se desviven en atenciones para con ellos. Algunas llegan incluso a provocar un sonado alboroto al ver a dos repatriados implorando caridad publica en pleno mercado para llevarse algo de comida a la boca.

Un segundo tren hospital sale hacia Burgos ese mismo día con 118 enfermos. Al frente del mismo viaja de nuevo el doctor Fernandez Garrido, acompañado por otros galenos y en esta ocasión también por un boticario, apellidado Villabrille. Quince de los convalecientes que transporta serán apeados en Lugo, ingresando de urgencia en el sanatorio local. El viaje no registra mayores incidencias, llegando a destino en el plazo previsto. Para esa fecha, ha quedado demostrada la efectividad de este transporte como instrumento descongestionador de los principales puertos receptores de repatriados, generalizándose su empleo en todos ellos.

Igualmente, a partir de entonces -y de manera preceptiva-, se da orden de libre platica a todos los barcos que lleguen a puerto con patente limpia, sin haber registrado enfermedad epidémica durante el viaje. Caso contrario se imponen siete días de cuarentena en lazareto. Todos los ferrocarriles militares -excepto aquellos con funciones sanitarias-, quedan suprimidos, pasando los recién llegados a viajar en trenes mixtos ordinarios, junto con la

25 *El Heraldo de Madrid*, 9 de septiembre de 1898, p.2.



población civil. Pero si lo sucedido hasta el momento había causado ciertos trastornos logísticos, mínimamente aliviados por los trenes hospital, lo que estaba por llegar iba a desbordar las peores y más dramáticas expectativas.

La mañana del 13 de septiembre entra en Vigo el transporte francés *Cheribón* trayendo a bordo 949 soldados en unas condiciones nunca vistas anteriormente. La práctica totalidad del pasaje -790 hombres (83%)- sufre de fiebres palúdicas, tifus o disentería. Quinientos de ellos están muy graves. Un centenar, prácticamente desahuciados. Para atenderlos han venido un sargento, dos cabos, 46 soldados de sanidad militar, 16 enfermeros y un equipo de médicos y cirujanos.

El buque -propiedad de la *Compagnie Nationale de Navigation*, y arrendado al gobierno francés por la Trasatlántica Española- se ha visto obligado a acoger a los pacientes procedentes del hospital militar de Santiago de Cuba, apresuradamente evacuado bajo presión norteamericana. Cruz Roja Española en la isla denunciará en más de una ocasión las condiciones en las que la sanidad militar y su propia organización se ven obligadas a embarcar a los enfermos. Los hospitales están siendo desalojados de forma precipitada y caótica, casi a empujones, exponiendo a los convalecientes a la intemperie durante horas antes de subirlos a las lanchas, las cuales carecen de resguardo alguno contra la lluvia y las inclemencias del tiempo. Desde los muelles deben las balleneras alcanzar los vapores de la Trasatlántica, anclados a cierta distancia de puerto. Tan lamentable es el estado de salud de algunos hombres que incapaces de soportar el trayecto, expiran su último aliento durante el traslado.

La situación en el interior del *Cheribón* es terrible. Los hombres se apiñan en cubierta o acostados sobre colchonetas por los pasillos, por donde se camina esquivando cuerpos rodeados de inmundicia y excrementos. El olor que se respira a bordo es insoportable.

Dirige la expedición el coronel de la Guardia Civil Juan José Molina Pérez y viajan a bordo restos de treinta y seis batallones distintos reducidos



ya a pelotones y compañías, cuando no a simples unidades aisladas. Los únicos que gozan de buena salud son los miembros de la comandancia de la Guardia Civil de Santiago de Cuba.

Una octava parte del pasaje ha fallecido durante el viaje, dejando tras de sí un reguero de cuerpos amortajados en el Atlántico. Catorce de ellos el día mismo de la partida, durante el embarque. Doce cadáveres no han podido ser identificados antes de ser arrojados al mar. Casi no ha habido día en que no se oficiasen varios funerales a bordo. En total, 107 repatriados han fenecido durante el viaje.²⁶

26 *El Correo Español*, 14 de septiembre de 1898, p.2. La relación completa de bajas es la siguiente: José Alonso Pons, José Andreu, Julián Arribas Barriales, Isidro Baños González, José Barrando, Juan Bautista Mario, José Bermúdez, Fernando Carvente Zamora, José Cavalón Pérez, Antonio Collazo Toro, José de la Torre Viñas, Julián Díaz, Indalecio Díaz Osuna, Domingo Domínguez Casto, Mariano Encabo, Juan Fernández Suárez, José Ferreiro Casas, Venancio Ferrer Expósito, Felipe Feliú Balbuena, Antonio Fígueroa Galera, Baldomero Franco, Ildefonso Franco, Cándido García, Pedro García, Agustín García González, Miguel García González, Melitón García Ríos, Manuel García Zamora, Eustaquio Gaspar Ignacio, Ventura Gómez, Eugenio Gómez Galán, Donato Gómez García, Manuel Gómez García, Felipe González Díaz, Manuel Guerrero Funes, Juan Hermosa Fernández, Damián Jimeno, José Lledó López, Manuel Mancilla Funes, José Marín Lozoya, Nemesio Maroto Vara, Francisco Márquez Torres, Antonio Martínez Ruiz, Cayetano Martínez, Demetrio Martínez Herrera, Félix Mellado, Antonio Mesa Blasco, Antonio Meseguera, Antonio Montes Arana, Ramón Moya Leonardo, José Morados, Remigio Navalbuena Rivera, José Pagés Morell, José Pando García, Juan Parés Ponch, José Plá Brabes, Antonio Prado Pérez, Leandro Peña Asensio, Braulio Pérez, José Pérez, Juan Pinar Fernández, Manuel Piñol, Emilio Prieto Mario, Emiliano Pulido, Mariano Pulido, José Rey Incógnito, Andrés Rico, Secundino Rivas Pérez, Gumersindo Rivera, Benito Rodríguez Gálvez, José Rodríguez García, Francisco Rodríguez Puntas, Antonio Romero, Pedro Rubio González, Pedro Rubio Pérez, Pedro Ruiz Pallero, Juan Salas Sánchez, Joaquín Salinero Coello, Diego Sánchez Montes, Vicente Samaniego Arenas, Ramón San Millán, Joaquín Sanjosé Soto, Felipe Santiago Pérez, Juan Santos Rodríguez, Antonio Sicher Benages, José Soto Reyes, Manuel Suárez Magdalena, Manuel Tavira Adrada, Ramón Torres Olivera, José Zamora Varela, Salvador Fervés y Manuel Viñels. Coincidiendo con su llegada a puerto fallecerían también: Manuel Montero Andrade, Manuel Márquez y Manuel Requena Ruíz.



La cuarta jornada de travesía ha dado a luz la esposa de uno de los tenientes de la Guardia Civil. El niño -sano y robusto- recibirá por nombre Justino Marino. Sin duda, su nacimiento ha marcado la nota discordante y una entrañable historia de vida en un barco de muerte. Porque así es exactamente como el pasaje empieza a denominar al *Cheribón*: el barco de la muerte.²⁷

A su llegada a puerto sale un vapor a su encuentro, conduciendo a las autoridades sanitarias, militares y delegados de la Cruz Roja local para comprobar el cuaderno de bitácora y la documentación medica. Verificada la inexistencia de enfermedad infecto-contagiosa, al buque se le impone una cuarentena de siete días frente al lazareto, permitiéndose el desembarco. Todavía no ha llegado a Vigo el pontón *Ciudad Condal*, destinado a servir de sanatorio flotante,²⁸ y en el hospital militar no se dispone de tantas plazas libres como son necesarias, así que los convalecientes serán distribuidos entre las instalaciones disponibles. Quinientos pasan a bordo del crucero *Rápido*. Cuarenta y cuatro son transferidos por vía de urgencia a Pontevedra, ingresando en la finca *La Caeira*, propiedad del marques de Riestra.

A las tres de la tarde da comienzo el trasiego de camillas. Para desembarcar a los enfermos en peor estado se emplean grúas y equipos improvisados de descarga. La debilidad de algunos es tal que seis de ellos fallecerán durante la operación. En tierra hay preparados caldos, agua, ollas con leche, vinos y botellas de Jerez. A los voluntarios y las hermanas de la Caridad, se suman espontáneamente algunos civiles, sobrecogidos tras

27 *La Correspondencia de España*, 14 de septiembre de 1898, p.1. Idéntica denominación será aplicada a sucesivas embarcaciones, sentando las bases de la conocida leyenda con la que pasaran a ser conocidos por defecto muchos de los buques de la repatriación final.

28 *El Aviso*, 17 de octubre de 1898, p.2. Propiedad de la Compañía Trasatlántica, la llegada del mismo supondrá un incremento de 500 literas adicionales a las disponibles hasta entonces.



comprobar el lamentable estado de los recién llegados. Algunos están tan graves que no pueden ni deglutir el caldo que se les ofrece. En las próximas jornadas no se hablará de otra cosa en Vigo. Con cada escena descrita por testigos directos en bares y tascas, cada conversación mantenida en el hogar en torno a la lumbre, por las calles y en el trabajo, la indignación popular crece por momentos. Y de esta guisa estarán los ánimos para cuando el próximo barco -el *León XIII*- llegue dos días mas tarde. Procedente de Santiago de Cuba y Guantánamo, y trayendo a bordo 2.487 repatriados, el buque anuncia su llegada el 15 de septiembre. Dirige la expedición el general José Toral y Velázquez. Como signatario de la rendición de Santiago de Cuba el pasado 16 de julio, el general no goza de demasiada popularidad entre amplios sectores de la sociedad española.

El numero de enfermos a bordo es aceptable -60 hombres- pero durante el viaje se le ha dado el último adiós a veintidós cuerpos amortajados ante la inmensidad del océano.²⁹

El barco fondea al costado del *Rápido*. Desde allí Toral se dirige a tierra, alojándose en el *Hotel Continental*, desde donde comunica al gobierno su llegada.

En puerto aguarda una multitud, ansiosa por ver en que estado se encuentran las tropas, pero las horas transcurren, la impaciencia va en aumento y el desembarco no tiene lugar. Pronto los ánimos se irán caldeando y algunos agitadores no tardan en convencer a varios cientos de mujeres

29 *La Correspondencia de España*, 16 de septiembre de 1898, p.3. La relación de fallecidos es la siguiente: Ángel Aldea, Cipriano Álvarez Fagoaga, Valentín Campos Díaz, Joaquín Esquivia Molíns, Juan Expósito, Constantino Fernández García, Francisco García Camboño, Joaquín González Bordón, Vicente Hurtado, Venancio López Aedo, Lorenzo López Bazán, Eugenio Lucas Noriega, Tomás Mayo Castellano, José Mirad Vizcaíno, Avelino Muñoz Fernández, Buenaventura Pancho Morales, Gervasio Pérez Losada, Perfecto Rodríguez, Francisco Romba Megiero, Marcelino Vijandi Martínez, José Villalobos y Francisco Villoria Manzano.



para protestar a las puertas del establecimiento. Acto seguido regresan al muelle, exigiendo de muy malas formas el desembarco de los repatriados. Fuerzas de carabineros y de la Guardia Civil tratarán infructuosamente de impedirles la entrada a la dársena, siendo arrolladas por los manifestantes. La situación se irá de control cuando un capitán del primer batallón de Simancas desenvaine su sable, propinando con él un tajo en la cabeza a un soldado repatriado por pedir agua desde la cubierta del *León XIII*.³⁰

Solo la arenga medida y patriótica de un teniente de carabineros llamado Genaro Semenía, conseguirá que los grupos se disuelvan de forma pacífica tras la promesa de un pronto desembarco.³¹ Este da comienzo una hora más tarde. Primero desalojan las tropas en perfecto estado de salud. Casi todos los hombres están sucios y descalzos, vistiendo todavía los uniformes viejos y roídos con que fueron evacuados del Caribe. A medida que llegan a tierra serán colmados de atenciones. Zapaterías y tiendas de ropa regalan ese día numeroso género, y en las calles los soldados reciben espontáneos y efusivos abrazos, cigarrillos, bebidas reconstituyentes, muestras de afecto y mantas. Muchos recorrerán en grupo las calles aledañas al fondeadero, mientras desde los balcones les invitan a pasar al interior de las casas, donde son obsequiados con ropa, dinero y alimentos. No faltará la nota picaresca, protagonizada en este caso por un par de muchachos que luciendo el brazalete de la Cruz Roja se dedican a ofrecer a los recién llegados alojamiento económico en pensiones próximas.

30 *La Voz de Galicia*, 17 de septiembre de 1898, p.2. El muchacho se llama Marcelino Martínez, y pertenece a la cuarta compañía del segundo batallón del mismo cuerpo. Resultado de esta acción, sufrirá un profundo corte en una oreja, que requerirá con urgencia de varios puntos de sutura.

31 *La Izquierda Dinástica*, 16 de septiembre de 1898, p.3. Hasta el propio gobernador militar será increpado -y esta vez ya por parte de un numeroso gentío- mientras el automóvil se dirige al muelle para ordenar las medidas relativas al mismo.



Cuando mayor era la concurrencia en el muelle y sus inmediaciones, sucedería algo que a punto estuvo de terminar en tragedia. En uno de los kioscos portuarios se estaban cobrando precios abusivos a los recién llegados. Una mujer -testigo de los hechos-, llamó la atención entonces al vendedor, recibiendo tan solo improperios por parte de este. Fue entonces cuando, espontáneamente, muchos vigueses comenzaron a rodear el barracón, increpando a su propietario a que devolviese lo cobrado. Pronto, una multitud enfurecida comenzaría a lanzar una lluvia de piedras contra el tenderete, prendiéndole fuego a continuación hasta reducirlo a cenizas.³²

Esa misma tarde, Toral regresaba al vapor para dar las últimas instrucciones. Enterada la multitud de que dentro todavía había enfermos, las tensiones pronto irían a más, iniciándose un rabioso apedreo contra el *León XIII*. Para evitar daños mayores, se dio orden de que el buque se distanciase para no ser alcanzado por las piedras arrojadas por los alborotadores.

Instantes después daba comienzo el trasiego de repatriados de la cubierta hacia el muelle. La cifra de convalecientes se aproximaba al centenar. Algunos estaban muy debilitados y se temía por su vida. Cruz Roja no pudo asistirlos libremente, debiendo sujetarse a lo dispuesto por las autoridades sanitarias militares. Quedaba prohibido facilitarles cualquier

32 *El Faro de Vigo*, 16 de septiembre de 1898, p.2. No sería este el último altercado producido. Según *El Imparcial*, del 20 de septiembre de 1898 (p.1), varias lecheras, acusadas de cuadruplicar el precio del cuartillo de leche ofrecido a los repatriados sufrirán igualmente la ira de un grupo de mujeres, obligando a intervenir a las fuerzas del orden para evitar males mayores.

El Aviso, 23 de septiembre de 1898, p. 2. El alcalde de Vigo publicaría un bando anunciando severos castigos para quienes en adelante vendiesen productos a precios abusivos o provocasen alteraciones del orden público.



alimento, cosa que desagradará profundamente tanto a la institución como a la población local.³³

Los buques saturados de tropas hacinadas sobre cubierta, han tocado a su fin. En adelante, el numero de embarcados se ajustara -siempre que sea posible y las circunstancias lo permitan- al aforo de cada barco, garantizando en todo momento unas condiciones higiénicas y de salubridad aceptables.³⁴

Desembarcado por el costado opuesto a la dársena, el general Toral alcanzaría Redondela en una barcaza, donde tenía previsto coger el tren con destino Mondariz. En el andén de esa estación sería identificado de nuevo y abucheado por un grupo de mujeres. El militar está decaído, quejumbroso y sujeto a sumaria. Ha pedido permiso para pasar unos días recuperándose, antes de afrontar un tribunal castrense. Sin duda, había hecho todo lo posible en unas condiciones extraordinariamente adversas.

Transcurridos once días de la llegada del *Montevideo* a Coruña, hace su entrada en puerto el buque hospital *San Ignacio de Loyola*, procedente de Santiago de Cuba y Guantánamo, de donde había partido dos semanas antes. En él llegan 1.389 repatriados, 863 de ellos aquejados de distintas dolencias. En su mayoría son tropas pertenecientes a los regimientos de Simancas, Toledo y Príncipe, aunque también les acompañan hombres de la guerrilla de Santa Catalina de Guaso, y la brigada sanitaria de Guantánamo al

33 El artículo 6 de la *Real Orden Circular* de 1 de septiembre de 1898 -del que emana dicha decisión-, no se opone a que la institución preste su ayuda a la autoridad militar durante la recepción, transporte y socorro de repatriados, sino a que asuma responsabilidades que no le corresponden, pudiendo únicamente ingresar a los enfermos en sus sanatorios, hospederías y puestos de socorro cuando así lo permita la autoridad militar por haber alcanzado el aforo máximo en sus hospitales.

34 *La Dinastía*, 17 de septiembre de 1898, p.3. A pesar de que esta sería la norma, las circunstancias acabarían forzando alguna excepción.



completo.³⁵ Durante la travesía han tenido lugar 123 defunciones. Trae patente limpia, y se le permite el desalojo de tropas, teniendo que dirigirse a continuación a Oza para guardar aislamiento. Cuatro muchachos, totalmente desahuciados, no van a soportar el trasiego falleciendo durante el desembarco.³⁶

35 *El Globo*, 20 de septiembre de 1898, p.2. Componen esta ultima 51 sanitarios - entre facultativos, cirujanos y farmacéuticos-, a los que asisten diez hermanas de la Caridad. Con ellos llegan también quince cajas conteniendo todo el material sanitario procedente del hospital militar de Guantánamo.

36 *La Voz de Galicia*, 19 de septiembre de 1898, pp.1-2. Durante el embarque fallecen Benito Dorado, Manuel García Alonso, Francisco López Abalo y Eloy Sánchez González. Los cuatro serán enterrados en Guantánamo. A lo largo de la travesía el océano recibirá los cuerpos inermes de Fernando Abelenda, Eloy Acebedo Pérez, Manuel Aguión, Enrique Alonso, Juan Alonso, Juan Alonso Blanco, Joaquín Alonso García, Antonio Álvarez Escudero, José Álvarez Fernández, Evaristo Álvarez Gauda, Antonio Andana Jaén, Benito Arriero Gutiérrez, Antonio Anitrosa Aniceto, Nicolás Antuna Rivera, Demetrio Aramburi González, Mateo Barreiro Balsa, Manuel Blanco Hernández, Gregorio Blanco Sanmillán, Francisco Becerra Ballesteros, Bonifacio Benito Román, Pedro Cámara Sánchez, José Cañada Pérez, José Cañas Chase, Pedro Castillo Geito, José Chailo Fernández, Francisco Cuervo Cuervo, Gumersindo Crespo, Pedro de la Iglesia, Mariano Delgado Corredor, Benito Dorado Miguel, Pedro Escribano Enrique, Maximino Estévez Vaqué, Eusebio Falcón, Eloy Fernandez, Teodoro Fernández, Manuel Fernández Arce, Francisco Fernández Fernández, Generoso Fernández Ibáñez, Francisco Fernández Lago, Baldomero Fernández López, Antonio Fernández Pérez, Baldomero Fernández Pernas, Tomás Fernández Quesada, Hilario Fernández Rodríguez, Celestino Fernández Saavedra, Domingo Fernández Salvador, Ricardo Fernández Sánchez, Santiago Fernández Zamora, Daniel Ferreras Dobalba, José Flores Flores, Tomás Francés Fuentes, José Gago Andrade, Pedro Gallego Rojo, Manuel García Alonso, Juan García Díaz, Manuel García Martín, Faustino García Menéndez, José García Rojo, Avelino Gómez Jimenez, Manuel Gómez Pazo, Emilio Gómez Sanz, Domingo González García, Juan González Noelles, Emilio González Soto, Secundino Gutiérrez Incógnito, Perfecto Hernández, Antonio Huertas Pérez, Juan Iglesias Crespo, Joaquín Izquierdo Acosta, Gregorio Junquera Blanc, Melitón Lérez, Eloy López González, Francisco López Osabalo, Valentín López Otero, Jerónimo Mariano Sánchez, Miguel Martín, José Martín Avilés, Ciriaco Martínez Angulo, Eulogio Martínez Pérez, Desiderio Medel Díaz, Celestino Miranda Sánchez, Luciano Montero Tejero, Vicente Morales, Manuel Morales



Para esa fecha, hace ya días que por La Coruña se han dejado ver las primeras tropas de color. Guerrilleros cubanos fieles a la causa española que han llegado a bordo del *Montevideo*, y un grupo de 46 voluntarios españoles con acento porteño, residentes en Buenos Aires.

Algunos han encontrado empleo como albañiles ó como pescadores en las traineras locales. Uno de ellos, un capitán alto y fornido, será entrevistado en la redacción del diario *La Voz de Galicia*. Se llama Juan Carvajal Calzado, y es natural de Santiago de Cuba, donde ha dejado esposa y doce hijos. Viene herido en los dos brazos, en los que muestra orgulloso sendas cicatrices. Tiene previsto permanecer en la ciudad varios días, para a continuación dirigirse a Madrid. Y en su animo está el regresar a la isla para recoger a su familia, por cuya seguridad teme sobremanera. Es un héroe de guerra con seis propuestas por méritos en su haber, que ha participado en varias escaramuzas contra los marines norteamericanos, con quienes libró reñidos combates.

Carvajal se dirigirá a la capital de España en compañía de otros 51 camaradas, alcanzando la estación del Norte el 22 de septiembre. Tres de sus compañeros de armas serán entrevistados por periodistas de la revista

Rodríguez, José Moreno Maldonado, Antonio Moure Fernández, Pedro Ortíz, Baldomero Palacio Martín, Manuel Palomo Alcará, Manuel Pérez, Rafael Pérez Blanco, Julián Pérez Sánchez, Ramón Pijuán, Andrés Portabales González, Ramón Prieto, Pantaleón Reina García, Domingo Rivas Ratón, José Rodríguez, Petronilo Rodríguez Brúa, Victoriano Rodríguez Franco, José Rodríguez Martínez, Marcos Rodríguez Podí, Andrés Rodríguez Rodríguez, Pedro Rodríguez Rodríguez, Eduardo Rodríguez Valdés, Emilio Rodríguez Valdés, Francisco Romero Barros, José Ron Fernández, Francisco Rueda Caro, Juan Ruiz Delgado, Felipe Salvador, Cipriano Sánchez, Faustino Sánchez Torres, Manuel Sanmartín Carlés, Benito Sanmiguel Díaz, Saturnino Soria, Joaquín Suárez Suárez, Manuel Taboada Rodríguez, Antonio Tapia García, Emilio Teruel, Domingo Tino, Aniceto Vara Uña, Aureliano Valcárcel Soto, Bonifacio Villar Negré, José Villegas Fernández y Maximino Zaragoza Beltrán. Tras su llegada a puerto fallecerán Cipriano Sanchez Campo, Ramón Prieto Álamo, Manuel Pérez Esperande, Perfecto Sánchez. Sus cadáveres serán trasladados al hospital militar.



Nuevo Mundo, nada más apearse del tren. Uno de ellos ostenta la Cruz Laureada de San Fernando en la guerrera, y en el cuerpo 5 cicatrices de machete y dos de bala. Se llama Gregorio Cardenas Urrutia, y es sargento. Ha sido protagonista de varias acciones heroicas como miembro de la columna Escario. El diario *El Imparcial* le hará entrega de 500 pesetas, fruto de una suscripción popular. Ese mismo día partirá hacia Cartagena, donde tiene previsto visitar a la familia de un oficial al que salvó la vida en combate, y rendir honores a su general. Otros dos cubanos mulatos -uno de ellos apenas un muchacho- lucen también varias condecoraciones. El más joven, todavía de cara aniñada, se llama José Esnal Gutiérrez, y ha luchado heroicamente en El Caney, formando parte de las tropas del general Vara de Rey. Su compañero, de mayor edad -llamado Andrés Valdés-, ostenta en el pecho tres cruces pensionadas, recompensa a la heroicidad mostrada en combate.³⁷

No todos sus compatriotas serán tan afortunados. Tras desembarcar en Coruña la mayoría han recibido dos meses de soldada, pero su situación es muy distinta a la de las tropas peninsulares. A diferencia de estas, ellos carecen tanto de hogar como de parientes en España que puedan socorrerles. Sus familias han quedado en la isla, repudiadas, estigmatizadas, sin otro sustento que su propio esfuerzo para salir adelante.

Muchos malviven hacinados en buhardillas, en grupos de ocho o diez, pasando hambre y penalidades. La mayoría terminarán regresando a la isla caribeña a cuenta del erario publico, tras consulta realizada al Ministro de la Guerra por parte del capitán general de la región militar gallega.

Mucho menos lamentable era, sin duda, la situación de los voluntarios españoles afincados en la capital argentina. Destaca entre ellos el célebre Cabo Lara, héroe de Cacarajicara, conocido entre la tropa como *el cabo de las cruces* por ostentar en su guerrera dieciocho cruces rojas. Tras el

37 *Nuevo Mundo*, 12 de octubre de 1898, p.13.



desembarco, han sido agregados temporalmente a la cuarta compañía del regimiento de Zamora, facilitándoseles 24 duros para sus gastos personales. En su animo está el regresar a la capital bonaerense, pero carecen de medios para hacerlo. El estado español, junto con la *Asociación Patriótica Española de Buenos Aires*, se hará cargo de sus pasajes antes de que finalice el año a bordo del vapor *Orellana*.

De azaroso, sin duda, podríamos calificar el viaje protagonizado por el *Notre Dame de Salut*, un viejo barco marsellés sin comodidades ni lujo alguno, contratado por la Compañía Trasatlántica española para el retorno de nuestras tropas.

El buque partirá de Santiago de Cuba con 986 pasajeros, entre los que se incluye el general Juan Salcedo y Mantilla de los Ríos, aquejado de una grave dolencia, varios jefes y oficiales, muchos jóvenes cadetes procedentes de las academias militares insulares, suboficiales, tropa y unos cuantos civiles, en su mayoría esposas e hijos de los mandos. El vapor trae consignados en su bodegas 846 bultos, 314 con documentación militar, equipaje y cargamento de azúcar.

Durante su escala en Puerto Rico, el *Notre Dame de Salut* encalla fortuitamente en uno de los bajos -denominado Punta Larga-, situación que le obliga a aligerar parte del flete antes de ser remolcado a tierra. El accidente es presenciado por las tripulaciones de los cruceros acorazados estadounidenses *USS New Orleans* y *USS Seneca*, que nada harán por ayudar. Tras 20 horas de tediosas maniobras, el buque será liberado por los costeros españoles *Paulina*, *Vasco* y *Manuela*.

Reincorporada de nuevo la carga y subsanada la avería -la cual ha dañado la maquinaria limitando su velocidad de crucero- el 6 de septiembre este abandona la dársena boricua poniendo proa hacia España.

Durante el trayecto sufrirá nuevos fallos que, por segunda vez, le obligan a detener maquinas. Los problemas serán parcheados con los medios disponibles, pero afectan seriamente a las calderas, donde la temperatura se



dispara. Los fogoneros galos se negarán a trabajar en tales condiciones, teniendo que ser reemplazados por sus homólogos de la Armada española a petición del capitán del barco, Mr. Pillard, negociados a cambio de 15 pesetas de paga diaria para cada uno de ellos.

No serán estas las únicas calamidades. Días más tarde tendrán lugar dos conatos de incendio a bordo. El primero, de escasa importancia, provocado por un cigarrillo mal apagado en el camarote de uno de los cadetes. El segundo -mucho más serio y que pudo haber derivado en catástrofe-, por la negligencia de uno de los repatriados, que hambriento había bajado a la bodega en busca de comida, usando fósforos para alumbrarse.

Al parecer, el comportamiento de algunos guardiamarinas durante el viaje dejó bastante que desear. Varios de ellos fueron sorprendidos de noche en la toldilla del buque, tratando de arrojar por la borda el cañón de bronce empleado para los saludos de ordenanza. Y en más de una ocasión habían sido vistos lanzando al agua las sillas del pasaje, situaciones ambas por las que serían severamente reprendidos.

En el trayecto han fallecido tres civiles -dos pasajeros y una niña de 15 meses-, a los que se suma el suicidio del segundo mayordomo.³⁸

El *Notre Dame de Salut* arriba a Coruña la madrugada del 20 de septiembre. A pesar de traer patente limpia, es obligado a cumplir cuarentena en Oza. Veintiséis de sus repatriados ingresarán en el hospital militar, y uno de ellos en el sanatorio de la Cruz Roja.

Al día siguiente, entrada la tarde llegaba a Coruña el vapor *J. Jover Serra* procedente de La Habana, de donde había partido con 276 pasajeros,

38 *El Eco de Santiago*, 22 de septiembre de 1898, p.2. Los decesos corresponden a Domingo Blanco Carballo, Ceferino Fernández Álvarez y Prudencia Martínez Julián. El dispensero, oriundo de Cádiz, se llamaba Antonio Llopis.



entre los que se incluían 87 militares. Todos, a excepción de 18, regresan en perfecto estado de salud, y los enfermos incluso han experimentado una notable mejora durante el trayecto. La mayoría prosigue viaje hasta Santander. Tres días después -el 24-, muy de mañana entra en Ferrol el vapor *Tintoré* trayendo más de 400 marinos gallegos de la escuadra del Almirante Cervera, participantes en la batalla naval de Santiago de Cuba. Durante el desembarco, la multitud desborda el cordón perimetral abalanzándose sobre los recién llegados. Muchas madres, vestidas de luto, romperán en lagrimas y sollozos de alegría al abrazar a sus hijos, dados por muertos o desaparecidos desde hace meses. Uno de los marinos -el tercer maquinista, Abelardo Ramos Pantín- ondea orgulloso un trozo de la enseña de combate del *Vizcaya*. Durante todo su internamiento la ha ocultado enfajada a su cintura, bajo la camisa reglamentaria, para evitar su profanación como ha sucedido con otras. La multitud romperá en ovaciones y aplausos al verla.³⁹ Ciento sesenta de ellos toman el tren para Coruña, y otros 125 para Vigo, previo transbordo en Monforte de Lemos. Casi un centenar son de la comarca de Ferrol, a cuyas localidades costeras se dirigirán en los bous *Alerta* y *Coruña*.

Otro de los buques que rompió el bloqueo naval norteamericano en reiteradas ocasiones fue el vapor *Antonio López*, de la Compañía Trasatlántica española. Primero, con la isla de Cuba, a la que llevaría provisiones en abundancia, y a continuación con Puerto Rico. Hacia esta isla partió de Cádiz el 16 de junio con la sentina llena de armas, siendo localizado y cañoneado el día 28 próximo a la capital por el crucero auxiliar *USS Yosemite*. En su defensa saldrían de inmediato los cruceros *Isabel II*, *Concha*

39 *La Voz de Galicia*, 26 de septiembre de 1898, p.2. “Es éste de una extension de 15 centímetros de largo por seis de ancho, de la parte gualda, y una de la tira con que fué enrollado el vientre del heroico condestable Zaragoza. Conserva las huellas de la sangre de aquel mártir. Tratamos de hacernos con esa reliquia, pero nuestros ruegos fueron en vano. - La conservaré toda la vida, nos dijo su afortunado poseedor”. Un alférez apellidado Manjón y el guardia marina Obertín custodian los fragmentos restantes.



y el cañonero *Ponce de León*, produciéndose un intercambio de fuego que terminaría por ahuyentar al crucero yanqui.

Resultado del enfrentamiento, el *Antonio López* quedará varado en un banco de arena próximo a Punta Salinas (Playa de Toa, Bocadana), con cinco heridos leves entre su tripulación. Toda su carga permanece intacta, y será rescatada en las siguientes jornadas por el remolcador *Ivo Bosch* y las balleneras *Catalina*, *Carmelita* y *Esperanza*. Se han salvado para la ciudad varias piezas artilleras, armamento vario, medio millón de raciones y casi dos mil kilos de material sanitario y medicinas. Aligerada la carga se intentaría remolcar el buque hacia tierra, pero localizado por el *USS New Orleans* el 16 de julio, acabaría sus días hundido a cañonazos.

Gracias al arrojo de sus hombres, San Juan quedaba bien pertrechado, echando por tierra los planes norteamericanos de un ataque directo contra la capital boricua.

La tripulación al completo -81 hombres, incluido su capitán, Gines Carreras- regresarían a España a bordo del *Ciudad de Cadiz*, alcanzando Coruña la mañana del 26 de septiembre. Con ellos llegaban también 367 pasajeros civiles y 522 militares repatriados procedentes de La Habana, Guantánamo y Puerto Rico, en su mayoría cadetes, jefes, oficiales y unos cuantos infantes de marina. Dieciocho regresan enfermos de cierta gravedad. Tres han fallecido durante el viaje. Uno de ellos es el capitán de infantería José López Sommer, que deja esposa y siete hijos. En el sepelio, en un claro ataque de nervios, su esposa intentará arrojarle por la borda. En el barco se organiza una colecta para socorrer a la familia, que queda en muy precaria situación. Los otros dos decesos son el soldado Antonio Rodríguez y el civil Manuel de Avila López. En las bodegas viaja también el cadáver embalsamado del escritor Perillán Baxó, fundador del semanario *La Broma*, de Madrid. Su viuda -Eva Canel- ha sido secretaria de la Cruz Roja en La Habana, y redactora de *El Comercio*, *La Unión Constitucional* y otros diarios habaneros. Viaja con su hijo, con el que se dirige a Asturias.



El trayecto ha estado lleno de contratiempos. A los cinco días de su partida el barco ha tenido que capear una tempestad. Un rayo ha caído sobre uno de los mástiles, provocando un gran estruendo y espantando a los expedicionarios. Tres jornadas mas tarde, a causa de una imprudencia uno de los toros destinados a consumo que viajaban en las bodegas, escapa y corre libre por cubierta entre el pasaje, que hace malabares para esquivarlo como puede. En su huida, varios cadetes chocan contra un grupo de mujeres distraídas, que permanecen totalmente ajenas a la situación. Una de ellas -la esposa del comandante de infantería Benito Posada Argibay- encinta, sufre un ataque de nervios al ver al toro enfilándola a escasos metros de distancia, logrando salvar milagrosamente su vida, pero quedando postrada el resto del viaje en su camarote.⁴⁰

A su llegada a tierra, 12 enfermos ingresan en el hospital militar. El resto ha experimentado una notable mejoría y no precisan de mayores atenciones. 182 soldados y 367 pasajeros desembarcan en Coruña. El resto prosigue viaje hacia Santander.⁴¹

A primeros de octubre -los días 2 y 3 respectivamente- dos nuevos vapores recalán en Coruña. El primero de ellos es el *Alfonso XIII*, en el que llegan 1.049 compatriotas procedentes de La Habana, entre ellos 68 jefes y oficiales y 600 soldados. El buque trae en sus bodegas 509 bultos, de los cuales 463 corresponden a documentación militar y administrativa, de incalculable valor histórico. A lo largo del trayecto han fallecido diez hombres de paludismo y disentería.⁴²

40 *El Áncora*, 29 de septiembre de 1898, p.2. Días más tarde perderá a su hijo. En la prensa circula una segunda versión que documentalmente no se sostiene.

41 *El Nuevo País*, 27 de septiembre de 1898, p.1.

42 *El Día*, 3 de octubre de 1898, p.1. La identidad de los fallecidos es la siguiente: Jesús Basanta Díaz, Cristóbal Galvín Toledo, José García Parejo, Emilio González Hernández, Lamberto Julian Mallargo, Evaristo Lafuente Fernández, José Limoso Sanz, Francisco López Sánchez, Bautista Negri Bañol y José Salas Garrido.



Veinticuatro horas más tarde notifica su llegada el *Chateau Laffite*, procedente de La Habana y Puerto Rico. El trasatlántico galo trae 1.097 repatriados, que incluyen dos jefes, diez oficiales, 1.006 soldados de diversos batallones y unidades de infantería, caballería, artillería e ingenieros, ocho hermanas de la Caridad, un capellán castrense y las esposas e hijos de varios oficiales. Con ellos desembarcan 334 cajas de material de guerra y 609 fardos de documentación.

Doscientos quince hombres han realizado la travesía enfermos. Veintiuno, no volverán jamás a ver su tierra.⁴³ En puerto, la delegación local de la Cruz Roja persistente en su enojo contra la sanidad militar, a la que achaca no le permita intervenir en la medida y con el protagonismo que la organización desea, opta por no enviar representación en la lancha de la inspección sanitaria, aguardando el desembarco desde la dársena.⁴⁴

Con objeto de aliviar la presión hospitalaria, un nuevo tren especial abandona el día 6 la ciudad con destino Burgos, llevando consigo 116 enfermos. Dirige esta expedición el doctor Pantaleón López Piñeiro, al que asiste otro facultativo -el doctor Juan García Iturre- trece sanitarios, un cabo y los preceptivos responsables de administración castrense. El tren cuenta con su propia farmacia, almacén, y mayor numero de mantas, camillas y colchonetas, facilitadas de las sobrantes en el *Patriota*.

43 *El Correo Español*, 3 de octubre de 1898, p. 3. La relación completa incluye a Víctor Gallo Iturbe, José Romero Ruíz, Ramón Sanz Sanz, Francisco Arnán, Pedro Calero García, Cayetano Castro Guerrero, Bernardino Esteban Rico, Anacleto Fernández López, Gregorio Fuentes Robles, Manuel Galeche Riera, Sebastián García Núñez, Aurelio González Delgado, Pablo Lareo Barranco, Antonio Martínez Fernández, Manuel Pérez Garrido, Domingo Pinto Pavón, Lino Rodríguez, Rafael Roselló Cardá, José Vallejo Carrión, Sebastián Vila Molser y Miguel Vilanova Navarrete. Los tres primeros han perecido en el trayecto La Habana-San Juan.

44 *La Correspondencia de España*, 4 de octubre de 1898, p.3.



Y el 5 de octubre, Vigo vuelve a ser de nuevo escenario del arribo de uno de los buques de la repatriación final. En esta ocasión se trata del *San Francisco*, salido catorce días antes de Guantanamo y Puerto Rico con un contingente de 1.275 repatriados -674 soldados y 18 sargentos del Batallón de Voluntarios del Principado de Asturias, y 568 hombres y 15 suboficiales del Batallón de Córdoba número 10- junto con unos cuantos civiles. Durante el viaje han fallecido tres⁴⁵ de los 120 enfermos que viajan a bordo. Cerca de la mitad retornan en estado deplorable. En el *San Francisco* han llegado también 680 rifles máuser, 97.000 cartuchos y 20.000 duros de la época en moneda de Puerto Rico, correspondientes a la caja de Ultramar.

Proveniente de New Orleans, Veracruz y La Habana, el día 15 es enviado a Oza el vapor *Pio IX*, de la naviera gaditana *Pinillos, Izquierdo y Cía*. El buque trae patente sucia, expedida por el cónsul francés en la Luisiana, donde se han registrado casos de fiebre amarilla. Resultan preceptivos un mínimo de diez días de aislamiento en lazareto. Vienen en él 190 pasajeros, en su mayoría civiles, y 20 marinos de la Armada, todos ellos mallorquines. Superada la cuarentena, casi un centenar desembarcará en Coruña, prosiguiendo el resto del pasaje viaje hacia Santander y Barcelona.⁴⁶

El siguiente navío que va a hacer escala en Coruña es el infortunado *Alicante*, al que todos recuerdan con desagradable memoria. Procedente de La Habana y Puerto Rico, el vapor llega a puerto a las seis y media de la madrugada del 17 de octubre, comenzando el desembarco tres horas y media más tarde. Desde su último viaje a tierras gallegas ha perdido su condición de buque hospital, y ya no luce la distintiva banda verde con las características

45 *El Imparcial*, 6 de octubre de 1898, p.2. Se trata de Juan García Mariscal, Francisco Labarta Garaza y Juan Torres Galán. Durante el desembarco fallece un cuarto repatriado, llamado Manuel Grillé.

46 *La Noticias*, 17 de octubre de 1898, p.3. Durante la travesía han muerto cuatro individuos -Tomás Fernández, Felipe Preciado, Pedro Barcia Queipo y Francisco Rivera Onás-, todos ellos de enfermedades comunes, según el diario médico de a bordo.



cruces rojas a babor y estribor. Vienen a bordo 1.311 repatriados, en su mayoría tropas de los batallones de Murcia, Reus, La Habana, San Quintín y del cuerpo de artillería de campaña. Se ha desplazado ex profeso a recibirlos el arzobispo de Santiago de Compostela, Sr. Martín de Herrera, quien, acompañado de autoridades civiles y militares, les dedica un caluroso recibimiento en una triste mañana de lluvia, repartiendo varios miles de pesetas entre los recién llegados.⁴⁷ Con ellos han desembarcado 207 bultos con documentación militar. Vienen también 38 retratos al óleo de todos y cada uno de los capitanes generales de Cuba, así como un importante cargamento de monedas de plata.

Las últimas jornadas han sido especialmente duras debido al fuerte estado de la mar. Durante dos días completos el pasaje se ha visto obligado a permanecer en sus camarotes, teniendo prohibido subir a cubierta. El pánico vivido llegaría a ser espantoso. Uno de los pasajeros, con claros síntomas de enfermedad mental tuvo que ser reducido e incomunicado, pues su comportamiento comenzaba a ser muy agresivo. La situación debió ser especialmente dura para los 258 soldados encamados en la enfermería. Setenta y seis de ellos regresaban muy desmejorados tras verse obligados a abandonar prematura y aceleradamente el hospital militar de San Juan de Puerto Rico, en el que solo, agónico y desahuciado, fallecía el último de sus compañeros horas más tarde, bendecido con la extremaunción.⁴⁸ Durante el viaje se produjeron 18 defunciones, en su mayoría de muchachos gallegos cuya media de edad apenas alcanzaba los 20 años. Junto con ellos se

47 Su presencia no era casual. José María Martín de Herrera y de la Iglesia había sido arzobispo de Santiago de Cuba entre 1875 y 1889 y conocía muy bien la tierra y las circunstancias en las que nuestras tropas habían estado combatiendo.

48 *La Correspondencia de Puerto Rico*, 5 de octubre de 1898, p.3. No ha sido posible averiguar su identidad.



despidió también con honores a un civil, pasajero de tercera clase, llamado Antonio Fernandez Cuevas.⁴⁹

A su llegada a tierra, muchos repatriados se quejarán abiertamente del trato recibido en el *Alicante*, en especial del menú, inapropiado para la mayoría dado su delicado estado de salud, forzándoles a gastarse sus escasos ahorros en la tienda anexa al comedor para adquirir algo que echarse a la boca.

Este vapor dejó tras de sí una historia muy triste en Coruña. Concluido el desembarco, dos jóvenes acordaron permanecer junto a su camarada enfermo hasta que este se restableciese lo mínimo imprescindible para proseguir viaje por sí mismo hacia su pueblo natal de Infiesto, en Asturias. Se llamaba el muchacho Manuel Álvarez Sánchez, y padecía una anemia aguda que apenas le permitía mantenerse en pie. Lo lógico hubiese sido su ingreso hospitalario, pero como a los tres les unían fuertes lazos de amistad, sus compañeros decidieron alojarse con él en una pensión local, en espera de su recuperación. Tres días después, cuando un camarero repartía el desayuno, encontró a Manuel solo, sentado en una silla, con los brazos y la cabeza apoyados sobre la mesa. Creyéndole dormido, al principio no dio mayor aprecio, pero tras llamarlo varias veces y ver que este no respondía se le acercó y al tocarle el hombro comprobó que estaba muerto.

A las doce de la mañana del 20 de octubre, el medico forense en compañía del juez de instrucción y del escribano de turno, certificaba su defunción.

49 *El Imparcial*, 20 de octubre de 1898, p.2. La lista es la siguiente: Balbino Fernández Fernández, Alfonso Fernández Vázquez, Crístino Gómez Gavín, Federico González Blanco, José López Casau, Antonio Ruíz Fernández, Domingo Mera Calo, Pedro Varela Caramés, José Guerra Lorenzo, Andrés Hoyos García, José Torres Uzal, Esteban González Incógnito, Antonio Nieto Rodríguez, Ventura Pier Varela, Constantino Olmo López, Pedro Rivera Gromar, Francisco Sánchez González y Vicente García Mario.



Manuel tenía 20 años. Todo cuanto dejaba en este mundo era un billete de 50 pesetas y el talón de su equipaje, conteniendo en su interior viejas prendas de ropa.⁵⁰

Con el siguiente buque con repatriados fondeado en puerto se registraron de nuevo protestas y reclamaciones tanto por el trato dispensado como por la alimentación recibida. Una queja formal, ratificada por 27 miembros del pasaje, era prolija en detalles concernientes a lo infame de las comidas servidas, insinuando cierta relación entre este hecho y la necesidad de adquirir chucherías en la cantina, donde los productos se vendían a precios abusivos. El buque en cuestión era el *J. Jover Serra*, de la naviera catalana de idéntico nombre, arribado el 3 de noviembre. En él han venido 247 pasajeros, incluyendo 8 oficiales y 80 soldados. La mayoría de la tropa viene enferma, aunque muchos han experimentado una notable mejoría durante el viaje y son pocos los que requieren de hospitalización.

En bodega trae varias toneladas de maíz, 2.353 balas de algodón, 30.000 duelas y 339.000 pesos en monedas de plata. El buque se ve obligado a guardar aislamiento en lazareto antes de proseguir viaje a Málaga y Barcelona.

Para esa fecha los coruñeses han erigido una cruz de madera en la parcela del cementerio donde se ha ido enterrando a los repatriados fallecidos. La Cruz Roja local coloca a sus pies una corona de rosas blancas y dalias, con una cinta que reza “A los mártires de la Patria”.

Por acuerdo del consistorio, en la ciudad olívica se ordena colocar hachas sobre las tumbas de sus repatriados. Cruz Roja ha costado a su cargo una cruz forjada en hierro para cada uno de los nichos, con una placa esmaltada en la que figura el nombre del difunto y la fecha de su defunción.

50 *El Eco de Santiago*, 21 de octubre de 1898, p.2. Sus compañeros se llamaban José Suárez García y Rafael Rodríguez.



Para entonces, la idea de construir un monumento conmemorativo estable ronda ya la mente de muchos de sus asociados.

Luciendo insignias de buque hospital, el 4 de noviembre entra en la dársena coruñesa el vapor *Colón*, proveniente de La Habana. El barco trae patente limpia y estará en puerto el tiempo imprescindible antes de proseguir viaje hacia Santander. Conduce a bordo 1.834 almas, dos tercios de las cuales son militares de distintas graduación. Durante el periplo han fallecido 36 soldados, de los 236 atendidos en la enfermería.⁵¹ El desembarco, llevado a cabo un día triste de intensa lluvia, se cobrará otras cinco vidas.⁵² Diez días más tarde hace escala en Coruña el vapor de la Compañía *Pinillos*, *Conde Wifredo*, procedente de New Orleans, La Habana y Puerto Rico. En tierras norteamericanas el barco será apedreado por un grupo de manifestantes descontrolados⁵³ y recibirá carta de patente sucia de manos del cónsul francés en la localidad. El vapor llega a Coruña con 282 pasajeros, en su

51 *La Voz de Galicia*, 5 de noviembre de 1898, p.1. La relación es la siguiente: Marcelino Antúnez, Manuel Aparicio Martínez, Julio Bravo Rocasolano, Tomás Casal Sánchez, Pedro Colonia Torres, Celso Conde Vergara, José Conesa Conesa, Rafael Delgado Sánchez, Agapito Díaz Gutiérrez, Abraham Díaz Quintero, José Fernández Sanz, Enrique Formigo Álvarez, Manuel Fraga García, Joaquín García Agustín, Antonio García Morales, Castor García Núñez, Vicente Guillermine Marín, Valentín López López, Juan López Mariscal, Ricardo Losada Vizcaíno, Florencio Madrín Camino, Bernardo Martínez Gómez, Ángel Morante Villagra, Antonio Morallo López, Maximino Mújica Batis, Juan Nieto Escalante, Alejo Ortiz Canetillo, Francisco Petisma Ramírez, José Rodríguez Couto, Francisco Romeral Sotillo, Bonifacio Salvador Domínguez, Gaspar Santiago Sollago, Francisco Sierra Barrio, Juan Uller Julian, Vicente José Villarengo y un último soldado cuya identidad nunca pudo ser confirmada.

52 *Ibidem*, 6 de noviembre de 1898, p.1. Gracias a este diario conocemos sus identidades. Se trata de Bartolomé Alcina Díaz, Juan Gallemi Rigola, José García Callet, Antonio Llareza Ripoll, y Nicasio Ortega Garrudano.

53 *La Correspondencia de España*, 25 de noviembre de 1898, p.2. Por el mismo sabemos también de la existencia de una baja durante el viaje, cuya identidad no ha quedado reflejada en la documentación.



mayoría familias cubanas arruinadas, junto con algunos soldados recogidos en la indigencia. A pesar de no traer enfermos a bordo, se verá obligado a cumplir cuarentena en Oza, donde el pasaje provocará un grave altercado por carecer de medios económicos para costearse alimento alguno.

Posiblemente uno de los viajes más duros de todos los efectuados durante la repatriación final a tierras gallegas fue el segundo de los protagonizados por el viejo y destartado vapor galo *Chateau Laffite*. El buque partió de La Habana hacia Gibara el 4 de septiembre, llevando consigo a varios oficiales, sus familiares directos y unos cuantos soldados. En total, 25 personas. En destino subirían a bordo 1.170 hombres más, procedentes del Segundo Batallón de Infantería de Marina -destacados hasta la fecha en las Tunas y Holguín-, restos dispersos del antiguo Batallón de Sicilia y las últimas tropas del Batallón del Principado de Asturias. Uno de los mandos procedentes de La Habana -el capitán Agustín Gregorio Valdés- gravemente enfermo, deberá ser desembarcado, pues su delicadísimo estado de salud le impide proseguir viaje. Entre la tropa vienen esposados seis conscriptos, acusados de deserción, intento de sedición y asesinato.

El día 17 un fuerte temporal sacude el barco a su antojo, desplazando su carga en bodega. La situación llegará a tornarse tan peligrosa que el capitán decide amarrarse al timón, con la única compañía de su experimentado primer oficial, para juntos encarar la tempestad. Encerrado en los camarotes y en bodega, el pasaje creará vivir sus últimos momentos.

Amainado el temporal, no quedaba un solo camarote ordenado, y el agua de mar corría libremente por todas las cámaras, pasillos y salones. Hubo varios contusionados y heridos, alguno de cierta gravedad por el que se llegó a temer por su vida, y algunos soldados sufrieron fracturas y



contusiones varias. No tendrían la misma suerte seis de los enfermos, cuyo estado de salud fue incapaz de soportar todo aquello.⁵⁴

Próximo a las Azores, el *Chateau Laffite* se verá obligado a detener maquinas durante tres horas a causa de una inesperada avería en los motores. Seis días más tarde, nuevas reparaciones en la caldera de estribor le obligarán a aminorar la marcha hasta llegar a destino.

Iniciativa exclusiva de este barco fue sin duda, el diseño y elaboración de un periódico ilustrado con las noticias derivadas del viaje. La idea partió de uno de los oficiales del batallón infantería de Marina -en concreto del capitán Federico Dopico-, quien confeccionaría un primer boceto ilustrado a pluma, el cual acabaría cuajando inmediatamente. Varios oficiales con buenas dotes para el dibujo y la ilustración, deseosos de hacer algo que animase un poco al pasaje, pronto se sumaron a la iniciativa. Como director artístico fue elegido por unanimidad el mencionado capitán, y en su apoyo se designó director literario al comandante de Infantería de Marina Bernardo Medina Espinosa; a Enrique Páramo, jefe de la expedición, como redactor jefe, y al capellán Elias Vargas, Ramón Souto, Jacinto Pascual y Manuel Soler como reporteros y redactores. La revista recibió el nombre del buque: *Chateau Laffite*, y en su brevísima existencia publicó noticias relativas al temporal y al papel encomiable desempeñado por la Cruz Roja española en Cuba.⁵⁵

El 24 de noviembre el vapor llegaba a Coruña. Era un día frío y lluvioso, con fuerte marejada. Dos grandes barcasas se dirigieron a su encuentro dispuestas a comenzar las operaciones de desembarco, pero debido al fuerte oleaje y las constantes embestidas, ambas gabarras

54 *El Día*, 25 de noviembre de 1898, p.2. Se trata de Antonio Bullet Llanes, Jaime Donach Sudirech, Justo Gómez Torres, Manuel Iglesias Díaz, Antonio Ramos Muñoz y José Serrano Amorós.

55 *La Atalaya*, 29 de noviembre de 1898, p.1. Dicha edición única terminaría en posesión de dicha institución, desconociéndose su actual paradero.



terminarían por destrozar la escalerilla, dejándola inutilizada para el descenso de la tropa. Será entonces cuando se decida utilizar -como ya se ha hecho en anteriores ocasiones- la grúa del vapor, descargando a los repatriados en pequeños grupos dentro de un gran cajón sujeto a la misma, hasta los lanchones. En breve, todo sería un lodazal de agua y barro, lleno de hombres descalzos, sucios y empapados, luchando por alcanzar las balleneras. Uno de ellos, en lamentable estado de salud, fallecería durante la operación.⁵⁶

Encomiable fue el papel de las mujeres y demás voluntarios de Cruz Roja tras la llegada de los enfermos a puerto, trabajando sin descanso hasta que el último hombre hubo pisado tierra. No resultó nada grato verlos desfilar descalzos, titiritando de frío, sin mantas y con sus armas herrumbrosas y oxidadas bajo el brazo, camino del cuartel de Santo Domingo. Quinientos dos de ellos en mucho mejor estado y presencia, subirían ese mismo día al vapor *Cartuja*, en el que horas más tarde alcanzarían la dársena ferrolana. Eran los hombres del segundo regimiento de infantería de Marina. Limpios, impecables y en perfecta formación, muchos de ellos con loros y cotorras cubanas sobre el hombro, desfilaron orgullosos por la puerta del Dique entre las ovaciones y aplausos del público asistente.

Tras este buque llegaría el *Miguel M. Pinillos*, de la naviera gaditana *Pinillos, Izquierdo y Cía*. A bordo llegaban 144 repatriados, en su mayoría civiles, junto con 27 militares licenciados del servicio. El vapor traía patente sucia por lo que debió guardar cuarentena durante diez días antes de continuar viaje hacia Santander, Cadiz y Barcelona, destinos finales de la mayor parte del pasaje.

Entretanto, graves sucesos han ocurrido en Cuba. El 10 y 11 de noviembre, La Habana ha sido escenario de fuertes protestas que bien pudieron haber acabado en serios desordenes de no haberse sofocado la

⁵⁶ *El Regional de Lugo*, 30 de noviembre de 1898, p.2. Este último se llamaba Perfecto Basanta Prieto.



situación de forma inmediata. El detonante ha sido el dinero adeudado a la tropa, en concreto, los alcances pendientes, que en algunos casos llegan a superar años de atrasos. No son pocos los hombres que llevan casi una década en la isla, donde tienen hogar, esposa e hijos, y no está en su ánimo el regresar a la península.⁵⁷ La situación afecta especialmente a muchos de los miembros del batallón de Orden Público y a unos cuantos guardias civiles.⁵⁸

Incapaz de hacer frente a dichos pagos, el gobierno español ha decretado que los atrasos solo se perciban tras el regreso a la patria, previa presentación de un abonare entregado en la isla. Los que así lo deseen pueden quedarse en Cuba, pero a cuenta de perder buena parte de la cantidad a embolsar.

La noticia -demoledora-, caerá especialmente mal entre los 150 hombres de la tercera compañía del batallón de Orden Público -sabedores de que el cuerpo está próximo a disolverse-, quienes tras discutirlo, la mañana del día 10 se dirigen en manifestación a protestar frente al edificio de la capitanía general. El descontento es generalizado, y hay guardias civiles y cuerpos regulares en situación similar en el parque de artillería, dispuestos a secundarlos.⁵⁹

Reiteradamente se ordenará a los manifestantes que se dispersen y regresen a sus cuarteles, sin resultado alguno, justo en el momento en que el

57 *La Correspondencia de España*, 12 de noviembre de 1898, p.3.

58 *Semi-Weekly Graphic*, 2 de noviembre de 1898, p.1. La prensa norteamericana registra precedentes de descontento entre los batallones de Orden Público ya a primeros de noviembre.

59 *La Atalaya*, 4 de diciembre de 1898, p.3. Su intención era la de aguardar a que la mayoría de las tropas hubiesen partido hacia España para amotinarse, pero la impaciencia de algunos de sus líderes precipitaría los acontecimientos. Doscientos guardia civiles destacados en Arroyo Apolo, Jesús del Monte Calvario y Managua -a las afueras de la capital-, tenían pensando para entonces unirse a los manifestantes.



gobernador militar -general Juan Arolas Esplugués- regresa a pie a palacio acompañado de varios mandos. El general, hombre duro, curtido en numerosas batallas en el norte de Africa y las Filipinas, interpretará el asunto como una insubordinación grave, comenzando a golpear con su bastón al más cercano de los allí presentes, magullando también a un funcionario publico que, presa de la curiosidad, había salido de palacio y se encontraba entre la multitud.⁶⁰

Esta actitud generará una respuesta hostil por parte de los manifestantes, solo depuesta tras la intervención del general Enrique Solano Llanderal, quien en tono conciliatorio va a convencerlos de que depongan su actitud bajo palabra de que en breve percibirán sus atrasos.

Situación similar tendría lugar en Nuevitas, donde cerca de siete mil hombres se presentan delante del palacio del general de división y gobernador militar de Puerto Principe, Emilio March García, exigiéndole el pago de los alcances y haberes adeudados. El general hará frente a los manifestantes prometiéndoles el abono de varias mensualidades, abortando así de inmediato la protesta y haciéndoles regresar a sus cuarteles.⁶¹

No es el caso de Arolas, que el día 9 se hace por sorpresa con el control del parque artillero estacionado en Santa Clara y Reina Chorrera,

⁶⁰ *Scranton Tribune*, 15 de noviembre de 1898, p.1.

⁶¹ *The News and Observer*, 15 de noviembre de 1898, p.1. “*The soldiers, however, refused to obey and some of them, armed with loaded rifles, threatened the life of General March, who returned his sword to its scabbard, crying out: “Do you wish to kill me? Well, kill me!” The soldiers, in reply, shouted: “No, no, we only want our pay before embarking for Spain”. General March promised that they would be paid and the soldiers returned to their quarters peaceably*”.



reuniendo acto seguido una fuerza de seis mil hombres, procedentes de todas las guarniciones y destacamentos del extrarradio de la capital.⁶²

Frente a esta fuerza, los manifestantes ofrecerán escasa resistencia, parapetándose tras una de las calles aledañas a su acuartelamiento. La gran mayoría jamás hubieran imaginado llegar a semejante situación. Entre las fuerzas del gobernador la situación es muy similar. Nadie desea enfrentarse a sus compatriotas, a sus camaradas de armas, con los que hasta hace muy poco habían corrido similar destino.

Cuando el general ordene abrir fuego, nadie -a excepción de uno de sus oficiales que dispara al aire-, secundará su mandato.

Acompañado por su plana mayor y siete oficiales, camino de palacio, uno de los manifestantes le lanzará un improperio, provocando la ira del general que le propina un tajo con el sable causándole graves heridas.⁶³

En capitanía, Arolas propondrá detener, someter a consejo de guerra y ajusticiar de inmediato a los principales revoltosos. El general Ramón Blanco y Erenas se opone abiertamente, optando por desarmarlos, apresarlos y enviarlos a la península para que sean juzgados allí.⁶⁴

Esa misma tarde, nuevas compañías de Orden Público se han sumado a los amotinados y para la medianoche, sus fuerzas ocupan las calles

62 *El Eco de Santiago*, 3 de diciembre de 1898, p.1. Se trata de los batallones de Mallorca, Zaragoza, Soria, Ingenieros y varios destacamentos artilleros.

63 *The Times*, 15 de noviembre de 1898, p.1. El muchacho en cuestión se llamaba Pedro García, y fallecería días mas tarde de las heridas recibidas. Las versiones relativas a este episodio son contradictorias. Algunos diarios norteamericanos describen al manifestante como un joven desarmado e inocente, mientras otros sostienen la versión apuntada.

64 *Ibídem*, 15 de noviembre de 1898, p.1. "*Arollas advocated strong measures. He recommended that the leaders of the revolt in the Orden Publico be taken out in the morning and shot. General Blanco would not agree to this*".



próximas a sus respectivos acuartelamientos.⁶⁵ Ambas fuerzas se encontrarán en la Calzada del Monte, donde por segunda vez, la orden de abrir fuego va a ser desobedecida.

Serán finalmente los propios oficiales de Orden Público los que harán entrar en razón a sus hombres, conminándoles a deponer las armas y retirarse, salvando así la situación. Especialmente destacada en este sentido sería la intervención del capitán Juan Gómez López, quien tras una sosegada arenga consigue sofocar la insubordinación de su compañía, haciéndola desistir de las protestas.

Esa misma noche el cuerpo se declara disuelto. Algunos de los principales cabecillas han buscado refugio en casas particulares de amigos o familiares, pero uno por uno serán localizados, detenidos y trasladados a la fortaleza de San Carlos de la Cabaña, junto al Castillo del Morro, en espera de su traslado a la península.⁶⁶ Para entonces, el general Blanco ha sido informado mediante cablegrama del gobierno sobre la imposibilidad de hacer llegar treinta millones de pesetas a la isla, cantidad necesaria para proceder a los pagos necesarios. El documento lo ratifica el primer ministro, Práxedes Mateo Sagasta, quien aconseja a Blanco reprimir la revuelta con mano de hierro.⁶⁷

65 *New York Daily Tribune*, 15 de noviembre de 1898, p.2. Las cifras relativas al número de amotinados en la prensa estadounidense son muy superiores a las descritas en la documentación española, que en ningún caso supera los 848 individuos. Sin duda, las norteamericanas parecen deliberadamente abultadas, en especial si tenemos en cuenta el número de detenidos llegados a España en el *Alicante*.

66 *The Indianapolis Journal*, 15 de noviembre de 1898, p.5.

67 *The Times*, 15 de noviembre de 1898, p.1. "Gen. Banco received a cable dispatch from Premier Sagasta Saturday night, saying that it was impossible for him to send the 30,000,000 pesetas in silver, needed by the general to pay the revolted troops. Sagasta added that Blanco should repress the revolt with an iron hand". Tanto la expresión apuntada como el dato concreto figuran tan solo en algunos diarios norteamericanos, no existiendo paralelo alguno en la prensa española.



Para entonces, muchos de los detenidos solicitarán quedarse en la isla, aún a costa de renunciar a todos sus alcances y haberes, tratando de justificar su conducta en la firmeza con la que ha procedido el general Arolas. Todos ellos recibirán dos meses de pagas atrasadas antes de embarcar el día 14 en el *Alicante*, escoltados por la cuarta y quinta compañías del primer batallón, primer regimiento de infantería de Marina, a las ordenes del capitán Emilio Ruíz Montoro. Entre los detenidos, esposados y bajo grilletes, suben a bordo los 45 cabecillas, organizadores de las protestas y posterior amotinamiento.⁶⁸

El viaje se anticipa duro, con mar embravecido y fuertes marejadas. Al quinto día de navegación, el barco sufre una avería en la maquinaria a causa del temporal. Los daños son importantes, difícilmente reparables en medio del océano, y obligarán a reducir la marcha el resto del trayecto. El vapor, a pesar de sus buenas condiciones marinerías, se llena de agua hasta los sollados, y una nueva calamidad provocará a continuación la rotura del depósito de agua potable, siendo necesario recurrir a la filtración de la de mar para consumo humano, higiene personal y limpieza. En ocasiones, la escora del buque ha alcanzado los 42 grados de inclinación, y el pánico sufrido a bordo y los desperfectos han sido considerables, como también lo será el número de contusionados y heridos que visiten la enfermería. De los ocho enfermos que regresan encamados, tres fallecen durante el viaje.⁶⁹

El *Alicante* entra por tercera vez en Coruña el 30 de noviembre -tras el *Miguel M. Pinillos*- con 1.299 repatriados a bordo, 138 de los cuales tienen

68 *La Democracia*, 22 de noviembre de 1898, p.2. El número total de detenidos repatriados a la península oscila según la fuente consultada entre 371 y 831 individuos, pasando por los 600 apuntados en este diario portorriqueño. La cifra más aproximada, ampliamente reiterada en los medios españoles es la de 800 hombres, que es la que hemos tomado como buena.

69 *La Voz de Galicia*, 1 de diciembre de 1898, p.1. Son Francisco Calinas Gundín, Rufino Moratías Sabín y Ramón Seró Flix.



previsto proseguir viaje a Cadiz, donde el barco será sometido a intensas reparaciones.

Los desembarcados serán alojados en el cuartel de Santo Domingo y en la plaza de toros. Entrevistados por reporteros locales, muchos de los miembros del batallón del Orden Publico van a manifestar abiertamente su deseo de regresar a La Habana. Trescientos sesenta y siete de ellos no podrán hacerlo, siendo enviados en tren a la capital gaditana. En sus declaraciones a la prensa, la oficialidad recién llegada en el *Alicante* ha quitado todo el hierro posible al asunto, minimizándolo y culpando a unos cuantos agitadores de lo sucedido. La mayoría de los detenidos serán licenciados del servicio, permitiéndoseles dirigirse a sus hogares.

Cinco días más tarde -el 5 de diciembre- entra en puerto el *Isla de Panay*, en el que llegan 1.902 repatriados procedentes de La Habana y Nuevitas, donde han sido embarcados poco menos que a empujones por las fuerzas de ocupación norteamericanas. Vienen a bordo 11 jefes -con el general Cesáreo Fernández Losada al frente-, 116 oficiales, 57 sargentos, 1.560 cabos y tropa, y 185 mujeres y niños, familia de los oficiales en su mayoría. Doscientos enfermos han sido obligados a abandonar las instalaciones sanitarias en las que estaban siendo atendidos para proceder a su embarque, forzando al buque a hacer el viaje con prácticamente el doble del aforo ordinario. Hasta las cabinas de los camareros y del personal de servicio han sido habilitadas para la tropa, que comparte cuartos de baño y pasillos como si de camarotes se trataran. El vapor ha capeado dos días de fuerte temporal y lamentado dos decesos,⁷⁰ pero en general, la travesía ha sido aceptable. Ni un solo convaleciente va a precisar de atención medica a su llegada a tierra.

70 *El Imparcial*, 6 de diciembre de 1898, p.1. Los fallecidos fueron Miguel Cotoí Robelles y Carlos Ferrera Durán. Dos mujeres -Isabel Hoyos Ortiz y Dolores Serrano Viriado-esposas ambas de oficiales, han dado a luz durante el viaje.



Desde entonces va a transcurrir prácticamente un mes antes de que en Coruña haga escala otro vapor de la repatriación. En concreto, el día de los Santos Inocentes, cuando entre en puerto el paquebote francés *La Navarre*, procedente de Veracruz y La Habana. Conduce a bordo 1.067 pasajeros. Bajo identidad falsa ha arribado entre ellos el ex cabecilla cubano y jefe de la brigada *Cuba Española*, Juan Masó Parra. Pasajero de excepción sería también sin duda un mozalbete de 14 años, llamado Rosendo Díaz. A pesar de su corta edad, lucía orgulloso en el pecho una cruz roja de merito militar, ganada a pulso tras una acción heroica en el combate de Negros. El chiquillo había sido encontrado tres años antes agazapado entre una ruinas, por una avanzadilla del regimiento de Zaragoza, y desde entonces formaba orgulloso parte del cuerpo.

Iniciado el nuevo siglo, y proveniente de Puerto Rico y La Habana, el 2 de enero hará escala en Coruña el vapor *Ciudad de Cadiz*, en el que retornan 1.316 hombres.⁷¹ Y tres días mas tarde entra en Ferrol⁷² el crucero *Alfonso XII*, procedente de La Habana y Horta (Isla Fayal), donde había hecho escala. El barco ha hecho un brevísimo alto en Coruña antes de proseguir viaje a Cádiz. Conduce 1.179 repatriados, 41 de ellos recuperándose en la enfermería. Durante el trayecto se han producido dos defunciones.⁷³ Esposados y con grilletes viajan en bodega 68 soldados, un comisario de guerra, dos oficiales de administración militar, dos capitanes y dos tenientes, acusados todos ellos de malversación de caudales y otros delitos graves, pendientes de consejo de guerra en la capital gaditana. Y en compañía de

71 *La Correspondencia de España*, 5 de enero de 1899, p.2. Vienen a bordo 41 soldados enfermos, 21 de ellos graves, que serán trasladados al hospital militar tras el desembarco.

72 Este será el único buque de la repatriación final que haga escala en Ferrol, siendo los destinos habituales para el norte peninsular -como hemos visto-, Santander, Coruña y Vigo.

73 *El Correo Gallego*, 7 de enero de 1899, p.2. Se trata del fogonero Lino Lage Pita y de Juan Martínez Arriaga, músico de dicho batallón.



sus cinco hijos llega también el sargento Estanislao López Díaz, autor de la muerte del general mambí y segundo jefe del ejército rebelde cubano, Antonio Maceo.⁷⁴

Excluido como enclave receptor de la repatriación final tras los graves desórdenes acaecidos durante el arribo del *León XIII*, Vigo volverá a ser testigo de la llegada de nuevos barcos a partir del 11 de enero, día en que entra en la dársena el vapor *Puerto Rico*. Durante la travesía se han producido nueve defunciones, despedidas todas ellas con honores militares. La última tendrá lugar durante el desembarco.⁷⁵ Y el 25 de enero hace escala en Coruña el *Covadonga*, con destino Santander.⁷⁶

El 8 de febrero fondea por tercera vez en Coruña el *Ciudad de Cádiz*, en esta ocasión con 1.782 pasajeros, y a mediados de febrero entra en Vigo proveniente de Cienfuegos el vapor *Montevideo*. Tras él llega a Coruña con 1.295 almas el vapor *Cataluña*, en su mayoría con tropas de procedencia gallega. A bordo viene el antiguo capitán general de la isla, Adolfo Jimenez Castellanos, encargado de llevar a cabo las últimas gestiones con los

74 *La Época*, 6 de enero de 1899, p.2. El citado suboficial formaba parte de la columna española protagonista de aquella escaramuza y a él se atribuyen los dos disparos que acabaron con la vida del líder independentista.

75 *El Imparcial*, 12 de enero de 1899, p.2. Sus identidades son las siguientes: Mateo Castro Fernández, Antonio Fernández Fernández, Antonio García Fernández, Antonio González Díaz, Juan Martínez Villarino, Ramón Pascual Matos, Marcos Pampín Incógnito, Manuel Peña y Peña, y Francisco Puntelleiro Padín. Ya en tierra, e incapaz de soportar el trasiego del desembarco, fallecerá también el sargento de ingenieros Joaquín García Llerena.

76 *La Reforma*, 31 de enero de 1899, p.,1. Durante el trayecto han causado baja Salustiano Díaz Fernández y Justo Insuci Amalazurre. Tras la llegada a tierra se registraron numerosas reclamaciones en relación con la alimentación y el aforo del buque, en el que han tenido que habilitarse literas hasta el sollado del entrepuente para alojar a las mujeres y a buen aparte de la oficialidad.



norteamericanos.⁷⁷ Solos, en compañía de varios facultativos y enfermeros españoles, quedaban en el hospital de Alfonso XIII, 43 soldados enfermos. Otros seis -prácticamente desahuciados- recibían la extremaunción en Cienfuegos. Su gravedad era tal, que no permitía ni siquiera el embarque. Eran los últimos entre los últimos. Aquellos que nunca se fueron.

El último buque de la repatriación final en arribar a Galicia fue el *Colón*, que hizo escala en la dársena coruñesa la tarde del 5 de marzo de 1899. En él llegaron a la patria nueve sargentos, 34 soldados licenciados, varios agentes de policía y los últimos guerrilleros y guardias civiles que para entonces todavía permanecían en la isla.⁷⁸

Con objeto de honrar y concentrar los restos mortales de sus repatriados fallecidos, la Cruz Roja lucense propondrá a las autoridades locales la construcción de un panteón en una de las parcelas del cementerio. El proyecto -una estructura modesta y económica, de planta de cruz latina- será dirigido por el arquitecto municipal, Juan Álvarez Mendoza, al que asiste en los trabajos el maestro de obras Pedro Gil Taboada. El 11 de marzo de

77 *El Correo Español*, 20 de febrero de 1899, p.4. A bordo han tenido lugar las defunciones de Manuel Álvarez González, Vicente Caseiro González y Diego García Cumplido. Castellanos trae a bordo, fuertemente custodiados, 2.127.000 pesos de oro con destino al Ministerio de la Guerra, con los que se prevé saldar parte de los haberes de las tropas.

78 *La Izquierda Dinástica*, 6 de marzo de 1899, p.2. Aparte de los buques hasta aquí mencionados, entre el 23 de septiembre de 1898 y el 26 de febrero de 1899 llegarían a Coruña procedentes de Cuba otros seis vapores -cinco de ellos galos- con repatriados exclusivamente civiles. La relación es la siguiente: *Catalina* (23/09/1898) procedente de la capital cubana, con 136 civiles a bordo; *Lafayette* (28/09/1898) con 300 pasajeros, entre los que se incluye el presidente del Centro Gallego de La Habana, Waldo Álvarez Ínsua. El buque registrará dos bajas por fiebre amarilla y se verá obligado a permanecer 15 días en lazareto; *Versailles* (31/10/1898) con 137 civiles y un cargamento de 90 cajas conteniendo monedas de plata; *Saint Germain* (01/12/1898), con 153 pasajeros; *Fournel* (18/02/1899) con 124 civiles y 24.000 pesos en monedas de plata; y *La Navarre* (segundo viaje, 26/02/1899), con 286 pasajeros.



1899 se coloca la primera piedra, y dos meses después se declara inaugurado. La misma institución será quien proponga la construcción de un monumento similar en la ciudad olívica, en unos terrenos facilitados por el ayuntamiento en el cementerio de Pereiro. El encargo recae sobre el escultor asturiano Julio González Pola, quien trabaja sobre una figura alegórica al esfuerzo y sufrimiento padecido por las tropas retornadas, encarnada en un soldado español encogido y cabizbajo, apoyado sobre una roca y abrazado a una bandera española con el asta rota.⁷⁹ A solicitud de uno de sus delegados -Ricardo Morales Varona- a principios de 1899 Vigo recibirá la denominación oficial de “Siempre Benéfica” en su emblema local, en reconocimiento a los servicios prestados durante la repatriación final. La resolución del gobierno, concedida el 3 de enero de 1900, previa aprobación de Su Majestad la Reina regente -publicada en la Gaceta de Madrid del 26 de diciembre de 1898-, otorgaba el título de “Fiel, Leal, Valerosa y Siempre Benéfica Ciudad de Vigo”, denominación que ostenta actualmente.

Entre agosto de 1898 y marzo de 1899 regresaron a España 146.511 hombres, restos de nuestro ejército en Cuba, Puerto Rico y las Filipinas. De ellos, 41.743 (el 28,5%) lo hicieron a través de los principales puertos del norte y noroeste peninsular. La Coruña, Vigo, Santander, y en mucha menor medida Ferrol, fueron el destino de veinticinco buques implicados en la denominada repatriación final. Veintiuno de ellos eran de procedencia española, propiedad en su mayoría de la *Compañía Trasatlántica*, aunque dado el ingente volumen de desplazados y el ajustado margen de tiempo para llevar a cabo tanta operación, se haría preciso contratar los servicios de alguna otra naviera nacional y extranjera. El grueso de la operación recayó

79 *El Eco de Galicia*, 14 de julio de 1900, p.6. La inauguración tendrá lugar la fría mañana del 1 de noviembre de 1906. Los restos mortales de los repatriados fallecidos serán trasladados años después, el 8 de junio de 1913.



sobre la mencionada consignataria nacional (84%), aportando el porcentaje restante su homóloga gala (16%).⁸⁰

Coruña se convertiría en el principal puerto receptor de todo el norte peninsular, contabilizando 18.681 desembarcados. Le seguiría muy de cerca Vigo, con 11.330 almas, y de forma puntual, Ferrol, con apenas 300. El resto tendría como destino final Santander, por cuyas calles desfilaron más de diez mil hombres.⁸¹

Si bien el contingente mayoritario de retornados -37.385- eran militares en activo o licenciados (en torno al 90%), no resulta en absoluto menospreciable el de civiles, el cual representó cerca de un 10% del total. En casi todos los buques implicados, junto a la oficialidad y la tropa viajó cierto número de civiles. Su porcentaje -si bien pequeño-, altera por completo la imagen que tenemos sobre el desarrollo de la operación, focalizada como es lógico en el contingente militar. En la repatriación hacia el norte y noroeste peninsular regresaron a la patria 3.165 civiles -4.274 de incluir al *Catalina*, *Lafayette*, *Versailles*, *Saint Germain*, *Fournel* y *La Navarre*, cuyo pasaje era únicamente civil- en su mayoría esposas, hijos y familiares directos de algunos de los mandos y oficiales repatriados. Por las descripciones puntuales, realizadas en las enumeraciones de desembarcados en cada buque, sabemos que muchos de ellos eran comerciantes y empresarios, funcionarios de hacienda y de administración general, y en mucha menor medida periodistas, mandos de la Cruz Roja, ingenieros, artistas, maestros, empleados, criadas de servicio doméstico y mendigos. En su mayoría, gente

80 Se trata del *Cheribón*, *Notre Dame de Salut*, *Chateau Laffite* y *La Navarre*. De tener en cuenta aquellos que solo trajeron repatriados civiles habría que añadir cuatro mas: *Lafayette*, *Versailles*, *Saint Germain* y *Fournel*.

81 A las cifras aportadas habría que añadir casi otro millar de repatriados, cuyos vapores, a pesar de haber recalado en puertos gallegos, tenían como destino Cadiz - tal fue el caso de buena parte del pasaje del *Alfonso XII* tras su escala en Ferrol- o del *J. Jover Serra*, en ruta hacia Málaga y Barcelona.



económicamente acomodada que huía de las islas por temor a la inseguridad en que estas quedaban, pero también personas con escasos o nulos recursos, como vemos. Mención especial dentro de este grupo merecen los 84 religiosos -sacerdotes, capellanes, diáconos y monjas-, retornados (0,2%), a los que asimismo suele obviarse en la mayoría de los documentos. Muchos de ellos ejercieron su labor a bordo de los buques oficiando funerales, cuidando a los enfermos y en menor medida, celebrando bautizos. Su papel fue siempre abnegado y silencioso, en especial el de las Hermanas de la Caridad, y que supusieron en no pocos casos el principal apoyo a bordo de cirujanos y farmacéuticos.

En el interior de aquellos barcos viajaron 5.253 enfermos -el 12,6% respecto del total de repatriados llegados a Vigo, Coruña y Ferrol-, falleciendo 579 de ellos durante las travesías (11%) y 33 durante las operaciones de desembarco (0,6%). Esto arroja un total de 612 defunciones, es decir, un 11,6% de los enfermos transportados perecieron a lo largo del viaje o durante el descenso a tierra. De proyectar estas cifras sobre el volumen total repatriado al noroeste peninsular, los porcentajes descienden abruptamente, situándose en un 1,4%, un 0,08%, y un 1,5%, respectivamente. Cuestión aparte sería -sin duda- la cifra de fallecidos *a posteriori* en hospitales militares, sanatorios, cuarteles, centros asistenciales, fondas, pensiones y domicilios familiares. Conocer la cifra exacta se presume tarea harto compleja, pues de muchos de estos establecimientos no se conservan registros, y la prensa no recoge sistemáticamente todos los óbitos producidos en cada localidad. Es posible sin embargo aproximar algunas cifras. Así sabemos que en Santiago de Compostela solo consta la defunción de un repatriado en el Hospital Real, lo cual tratándose de una localidad de paso -pobremente comunicada- hacia la península del Barbanza y la Ría de Arosa, resulta plausible; de entre 448 y 536 en el conjunto de instalaciones sanitario-asistenciales coruñesas, y en torno a 185- 207 en el área metropolitana de Vigo.



Las cifras de fallecidos en los sanatorios de la Cruz Roja en Galicia son francamente bajas en relación con el volumen de ingresados. En Ferrol, por ejemplo, donde se llegó a tener 113 soldados enfermos, se registran cuatro defunciones (3,5%). Vigo arroja cifras superiores, con 107 ingresos y 22 óbitos (20,5%). En Santiago de Compostela, la cifra de fallecidos tras cinco ingresos es nula, al igual que en Lugo y Orense, estaciones de tránsito hacia el interior peninsular, donde la organización carece incluso de sanatorio local.

Los buques con mayor número de bajas son coincidentes con aquellos llegados con un mayor volumen de enfermos: el *Alicante*, en el primero de sus viajes, con un 94% del pasaje convaleciente; el *Cheribón*, con el 83% en idéntica situación, y el *Notre Dame de Salut*, con el 62% encamado o en enfermería. Sus cifras de fallecidos son las más altas de la repatriación al noroeste y norte peninsular, acumulando más de un centenar de muertos en cada uno de ellos. La anemia, la disentería, el paludismo y la tuberculosis se cobraron muchas más vidas de las que lo habían hecho las balas.

El perfil del repatriado enfermo es casi siempre el de un muchacho joven, menor de veintiún años de edad, con uno o dos años de servicio en la isla.⁸² Esa fue la víctima propiciatoria de aquellas enfermedades, y la que llegó en los primeros barcos que surcaron el océano. *Los barcos de la muerte*, como llegarían a ser conocidos. La decisión de evacuar primero a los enfermos de Cuba respondió en buena medida a las exigencias norteamericanas por quitarse de encima cuanto antes focos adicionales de contagio. Infestación que, dicho sea de paso, hasta sus propias tropas padecían en igual o mayor medida que las nuestras. Pero la huella que la llegada de aquellos hombres anémicos, cubiertos con mantas, sucios y descalzos descendiendo de los buques va a dejar en el imaginario colectivo nacional será imborrable. Imagen magnificada y amplificada hasta la saciedad

82 ULECIA Y CARDONA, Rafael: *Revista de Medicina y Cirugía Practicas* (Real Academia de Medicina de Madrid. Extracto de la sesión del día 4 de Febrero de 1899). Tomo XLIV. Imp. de Nicolás Moya, Madrid, 1899. p.258.



por unos medios que, por razones ideológicas o económicas solo supieron -o quisieron- sacar rédito de aquella iconografía extrema, creando una imagen absolutamente distorsionada de la repatriación final, que encarnaba la derrota militar en el hundimiento moral y material de la nación. Y en parte -solo en parte-, no les faltaba razón. A la insuficiencia más absoluta de equipamientos e infraestructuras para acoger y asistir adecuadamente a los repatriados, y a la farragosidad administrativa, con procesos tan garantistas como extremadamente lentos y poco eficientes, vendría a sumarse el abandono de un gobierno depauperado que veía en la pérdida de los últimos bastiones ultramarinos el reflejo de su propia ineptitud e incapacidad. Quizá a causa de esa mala conciencia terminaría por darle la espalda al problema, dando carpetazo al asunto y abandonando a su suerte -y a la caridad pública- a una generación entera de jóvenes que lo habían dado todo por su patria. Si la última fase de la repatriación final fue en buena medida solventada, lo fue gracias a una pronta descongestión de los principales focos receptores mediante el empleo de las infraestructuras viarias existentes, en especial de la red de ferrocarriles -y dentro de ella, de los trenes hospitales-, generando un flujo constante de hombres desde la periferia hacia el interior del país, donde una red asistencial de centros hospitalarios civiles y militares se harían cargo de buena parte de ellos desde el mismo momento de su llegada.

La repatriación final, tanto en Galicia como en el resto de España, fue un episodio extremadamente rico en historias humanas. De intrahistorias que nos hablan de dolor, terror, enfermedad y derrota, pero también de una enorme solidaridad, abnegación y patriotismo. De mujeres enlutadas, rostros enjutos, corazones rotos, viajes imposibles y pañuelos empapados en lágrimas. De encuentros y soledades. De condecoraciones que rememoran acciones heroicas, más allá del valor y del sacrificio exigido. Nuestra prensa y revistas de la época están repletas de relatos al respecto. De todas aquellas historias, dos destacan por su especial intensidad. La primera, la de aquel joven repatriado que una fría noche de invierno murió delante de su casa, en la aldea de Nemenzo, próxima a Santiago, tras golpear el pomo de la puerta sin obtener respuesta alguna. Sus padres -dos pobres ancianos-, se habían



negado a abrir dado lo avanzado de la noche, por temor a ser víctimas de un robo.⁸³ La escena al día siguiente, al ver a su propio hijo, escuálido, envuelto en una manta y muerto, tuvo que ser, sin duda, desgarradora.

La última imagen grabada en la mente del teniente general Jimenez Castellanos sobre la cubierta del *Cataluña* mientras el barco -el último vapor de la repatriación final- abandonaba Cuba, nos retrotrae al segundo relato. En una entrevista concedida a un conocido diario, diría el militar a su regreso a España que el último recuerdo que guardaba de la gran Antilla, ya bajo control norteamericano, era el del muelle que lo vio partir, lleno de gente ondeando banderas independentistas y profiriendo burlas e insultos hacia los últimos españoles que abandonaban la isla. Entre toda aquella vorágine, atisbó el teniente general a una muchachita, sola, valiente y anónima que ondeaba entre el tumulto una bandera de España despidiendo al último barco de aquel imperio que durante siglos fue dueño de los mares, y ahora partía cabizbajo, derrotado y hundido.⁸⁴

Aquella isla tan querida, que durante tanto tiempo había formado parte del ser y la esencia misma de España, comenzaba a partir de entonces una nueva andadura en solitario.

Fuentes hemerográficas

Prensa española. El Áncora (Pontevedra), El Correo Español (Madrid), El Correo Gallego (Ferrol), El Correo Militar (Madrid), El Día (Madrid), El Diario de Pontevedra, El Eco de Galicia (Lugo), El Eco de Orense, El Eco de Santiago (Santiago de Compostela), El Faro de Vigo, El

83 *El Eco de Santiago*, 28 de diciembre de 1898, p.2.

84 *La Voz de Galicia*, 21 de febrero de 1899, p. 1.



Globo (Madrid), El Heraldo de Madrid, El Imparcial (Madrid), El Nuevo País (Madrid), El País (Madrid), El Siglo Futuro (Madrid), El Regional de Lugo, Gaceta de Madrid, La Atalaya (Santander), La Correspondencia de España (Madrid), La Dinastía (Barcelona), La Época (Madrid), La Izquierda Dinástica (Madrid), La Reforma (Madrid), La Voz de Galicia (La Coruña), Semy-Weekly Graphic (Arkansas), *The Evening Star* (Washington DC, Virginia), *The Indianapolis Journal* (Indianapolis, Indiana), *The Morning News* (Savanah, Georgia), *The News and Observer* (Raleigh, North Carolina), *The New York Daily Tribune* (New York), *The Record-Union* (Sacramento, California), *The Sun* (Washington DC, Virginia), *La Correspondencia de Puerto Rico* (San Juan), *La Democracia* (Ponce). **Revistas.** *Blanco y Negro*, *Nuevo Mundo*, *La Ilustración Artística*, *La Ilustración Española y Americana*, *Revista de Navegación y Comercio*, *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*. (1898-1899)

Fuentes archivísticas

- Archivo Histórico Provincial de Ourense. Caja 24115-11. “*Memoria acerca del primer tren hospital organizado en Coruña para transportar enfermos repatriados de Cuba al Hospital militar de Burgos*”.

- Archivo Municipal de la Coruña. Caja 2722/10. “*Expediente relativo a que los cadáveres de los soldados repatriados que fallezcan en los hospitales y sanatorios de esta ciudad, sean conducidos indistintamente al cementerio en los coches fúnebres de pobres y de 3ª clase*”.



Bibliografía

-CRUZ ROJA: *Memoria de la Delegación de la Asamblea Española en la Isla de Cuba*. La Habana, Imp. de Torrecilla y López, 1899.

- DAVIÑA SÁINZ, Santiago: *La Coruña protagonista en la Guerra del 98. Los barcos hospitales*. Librería Arenas, La Coruña, 1998.

- ULECIA Y CARDONA, Rafael: *Revista de Medicina y Cirugía Practicas* (Real Academia de Medicina de Madrid. Extracto de la sesión del día 4 de Febrero de 1899). Tomo XLIV. Imp. de Nicolás Moya, Madrid, 1899.

***Historia Digital*, XXIV, 44, (2024). ISSN 1695-6214**

© José Antonio Tojo Ramallo, 2024⁸⁵

⁸⁵ Nota del autor. Ninguna parte de este artículo puede ser citada o publicada sin autorización previa y por escrito de la editorial (*Historia Digital*) y del autor.





ANEXO

REPATRIACIÓN FINAL. CORUÑA, VIGO Y FERROL (Agosto 1898-Marzo 1900)

Fecha ⁸⁶	Buque	Nac	Origen	Destino ⁸⁷	Dn ⁸⁸	Oficial al mando ⁸⁹	Total ⁹⁰	Enf ⁹¹	Btr ⁹²	Bd ⁹³	Bt ⁹⁴
23/08/1898	Alicante	E	Santiago de Cuba	Coruña	13	General Ruiz Ranay	1133	1068	96	9	105
28/08/1898	Montserrat	E	Matanzas y La Habana	Coruña	11	Capitán de navío Sr. Manuel Deschamps	779	62	3	0	3
28/08/1898	Isla de Luzón	E	Santiago de Cuba	Vigo	14	General Antonio Rubín Homent	2215	494	32	2	34
31/08/1898	Isla de Panay	E	Santiago de Cuba	Coruña	12	General Salvador Díaz Ordoñez	1854	175	18	1	19
03/09/1898	Reina María Cristina	E	La Habana y Cienfuegos	Coruña	17	Capitán de fragata Justo Arejula	879	27	8	0	8
04/09/1898	M. L. Villaverde	E	Santiago de Cuba	Vigo	16	Tte. Coronel Ramón Arana	662	49	17	2	19
07/09/1898	Montevideo	E	Santiago de Cuba	Coruña	14	Coronel Servando Rodríguez	2417	80	18	0	18
13/09/1898	Cheribón	F	Santiago de Cuba	Vigo	17	Coronel Juan José Molina Pérez	949	790	107	6	113
15/09/1898	León XIII	E	Santiago y Guantánamo	Vigo	14	General José Toral Velázquez	2487	60	22	0	22
18/09/1898	San Ignacio de Loyola	E	Santiago y Guantánamo	Coruña	14	Comandante Luis Álvarez	1389	863	123	4	127

⁸⁶Fecha de arribo a España.

⁸⁷Primer puerto de arribo en España, con independencia de posteriores escalas peninsulares y/o extranjeras (Santander, Cádiz, Saint Nazaire)

⁸⁸Días de navegación.

⁸⁹Caso de no figurar el responsable de la expedición, se incluye el oficial de mayor graduación o, en su defecto, el capitán del buque. El jefe de la expedición a Coruña no siempre es coincidente con el responsable del tramo entre esta y Santander.

⁹⁰Total repatriados. Incluye civiles, no pudiéndose determinar su número exacto en la mayor parte de los casos.

⁹¹Enfermos a bordo aquejados de distintas dolencias.

⁹²Fallecidos -civiles y militares- durante la travesía y estancia en el buque anterior al desembarco.

⁹³Fallecidos durante el desembarco.

⁹⁴Cifra total de fallecidos previa hospitalización (no incluye los fallecidos a posteriori en lazaretos, hospitales u otras instalaciones sanitarias).





20/09/1898	<i>Notre Dame de Salut</i>	F	Santiago y Puerto Rico	Coruña	19	Tte. Coronel Fermín Idoate	986	27	4	0	4
21/09/1898	<i>J. Jover Serra</i>	E	La Habana	Coruña	14	Coronel Fernando Aubrián	276	18	0	0	0
26/09/1898	<i>Ciudad de Cádiz</i>	E	La Habana, Guantanamo y P. Rico	Coruña	16	General Ramirez Bruna	970	18	3	0	3
02/10/1898	<i>Alfonso XII</i>	E	La Habana	Coruña	12	Coronel Eduardo Guichot Romero	1049	24	10	0	10
03/10/1898	<i>Chateau Laffite</i>	F	La Habana y Puerto Rico	Coruña	12	Comandante Antonio Ferrando	1097	215	21	0	21
05/10/1898	<i>San Francisco</i>	E	Guantanamo y Puerto Rico	Vigo	14	Tte. Coronel Eustasio González Liquiñano	1275	120	3	1	4
15/10/1898	<i>Pio IX</i>	E	New Orleans, Veracruz, Habana	Coruña	17	Capitán Ugarte	210	10	4	0	4
17/10/1898	<i>Alicante</i>	E	La Habana y Puerto Rico	Coruña	12	Capitán José Marroquín	1311	258	19	0	19
03/11/1898	<i>J. Jover Serra</i>	E	New Orleans y La Habana	Coruña	9	Capitan Enrique Espinosa	247	80	0	0	0
04/11/1898	<i>Colón</i>	E	La Habana	Coruña	15	General Fernando Areces	1834	236	36	5	41
14/11/1898	<i>Conde Wifredo</i>	E	La Habana y Puerto Rico	Coruña	14	General José Ordoñez	282	0	1	0	1
24/11/1898	<i>Chateau Laffite</i>	F	La Habana y Gibara	Coruña	14	Comandante Enrique Páramo Constantino	1195	45	6	1	7
29/11/1898	<i>Miguel M Pinillos</i>	E	New Orleans y La Habana	Coruña	19	Capitán Francisco Mengual	144	0	0	0	0
30/11/1898	<i>Alicante</i>	E	Santiago de Cuba	Coruña	16	General Ernesto Otero	1299	8	3	0	3
05/12/1898	<i>Isla de Panay</i>	E	La Habana y Nuevitas	Coruña	13	Tte. Coronel Federico Fossi Ortíz	1902	200	2	0	2
28/12/1898	<i>La Navarre</i>	F	Veracruz y La Habana	Coruña	10	General Calixto Ruiz Ortega	1067	0	0	0	0
02/01/1899	<i>Ciudad de Cadiz</i>	E	Puerto Rico y La Habana	Coruña	13	Coronel Francisco Zamora	1316	41	0	0	0
05/01/1899	<i>Alfonso XII</i>	E	La Habana y Fayal	Ferrol	22	Capitán Manuel Elisa Vergara	1179	41	2	0	2
11/01/1899	<i>Puerto Rico</i>	E	La Habana	Vigo	17	Coronel Julián García Castell	1192	40	8	1	9
25/01/1899	<i>Covadonga</i>	E	La Habana y Matanzas	Coruña	15	Coronel Francisco Serrano Martínez	2174	36	2	0	2
08/02/1899	<i>Ciudad de Cádiz</i>	E	La Habana y Cienfuegos	Coruña	13	Coronel Jenaro Ochoa	1782	63	4	1	5
15/02/1899	<i>Montevideo</i>	E	Cienfuegos	Vigo	16	Comandante José Borbón Fernández	2550	86	4	0	4
20/02/1899	<i>Cataluña</i>	E	Cienfuegos	Coruña	14	Coronel Wenceslao Bellod	1295	10	3	0	3
05/03/1899	<i>Colón</i>	E	Cienfuegos	Coruña	14	Capitan Luis Camps	347	9	0	0	0





Retornados. La repatriación final a Coruña, Vigo y Ferrol (agosto de 1898...

Media días travesía:	14,5		41743	5253	579	33	612
----------------------	------	--	-------	------	-----	----	-----

Historia Digital, XXIV, 44, (2024). ISSN 1695-6214

© José Antonio Tojo Ramallo, 2024

