

Las expediciones mambisas

El armamento adquirido en el exterior, contra todas las vicisitudes, constituyó una fuente notable para el sostenimiento de la capacidad combativa de los insurrectos

Por **GUSTAVO PLACER CERVERA***

La ausencia de un basamento local que permitiera asegurar los elementos necesarios para librar la lucha armada contra las fuerzas colonialistas, principalmente armamento y municiones, constituyó desde el mismo comienzo de las hostilidades una preocupación para los líderes independentistas cubanos. Aunque a lo largo de toda la lucha contra el régimen colonial se organizaron sistemas de producción y abastecimiento ubicados en remotas prefecturas, alejadas del alcance del enemigo, lo escaso de los recursos con que contaban y lo limitado de sus producciones, obligaron a buscar soluciones de otro tipo.

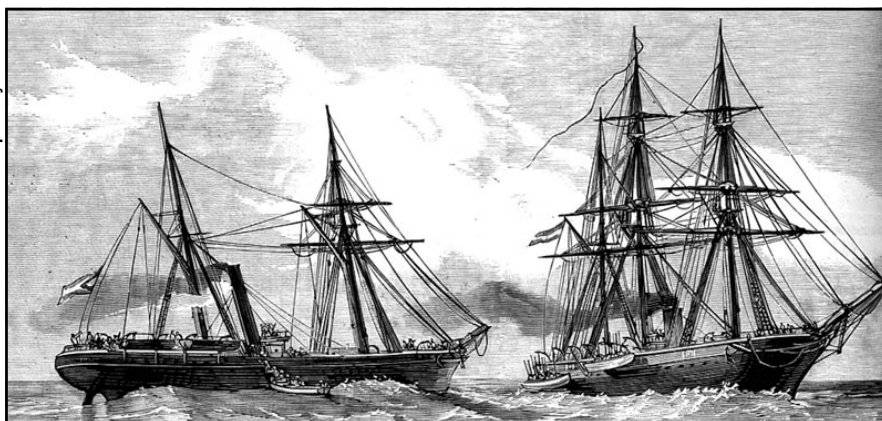
El imperativo geográfico de la insularidad fue determinante en la decisión de dónde recurrir para equipar a los cubanos que se enfrentaban a las bien dotadas fuerzas del poder colonial hispano. En consecuencia, se pensó en la posibilidad de adquirir una buena parte de los pertrechos en el exterior y hacerlo llegar al país por vía marítima, mediante expediciones organizadas al efecto.

Esa opción, como nos indica la continuidad histórica, se mantuvo vigente en lo relativo al abastecimiento de las fuerzas independentistas cubanas a lo largo de todas las contiendas. El envío de armamento adquirido en el exterior sería una fuente importante para el sostenimiento de la capacidad combativa de los insurrectos, si bien ello no excluía la obtención de material bélico de cualquier tipo en el mismo campo de batalla arrebatándose al adversario.

Las expediciones en 1868

Durante la Guerra de los Diez Años no fue creada ninguna dependencia de la República en Armas que atendiera la organización de las expediciones. La ausencia de un aparato

La Ilustración Española y Americana



Grabado que reproduce la captura en alta mar del vapor *Virginus* en 1873 por una nave española. De sus cerca de 150 tripulantes y expedicionarios, 53 fueron fusilados.

Autor no identificado



El buque idóneo para conducir las expediciones debía ser un vapor mediano, tipo remolcador, con velocidad promedio de unas 12 millas náuticas por hora, como el *Three Friends* en la foto.

que dirigiera estas actividades en consonancia con los recursos disponibles, las necesidades de las fuerzas en campaña y las prioridades de las diferentes regiones, incidió negativamente en la puesta en práctica de los planes expedicionarios.

Por lo general, ellos se organizaban alrededor de alguna figura prestigiosa (Manuel de Quesada, su hermano Rafael, Francisco Javier Cisneros y otros), quien colectaba fondos y reclutaba el personal, mantenía vivo el proyecto y lo consumaba. No obstante esas circunstancias

desfavorables, a las que pronto se unieron la vigilancia española de inteligencia, el incremento de las fuerzas navales hispanas en aguas cubanas, la persecución de los agentes federales estadounidenses y las profundas divisiones entre los emigrados cubanos, no fueron pocas las expediciones que lograron hacerse a la mar y desembarcar con éxito. Sobreponiéndose a dificultades y fracasos, la insurgencia cubana perseveró en el esfuerzo de allegar recursos para continuar la lucha armada contra el colonialismo.

En la contienda las expediciones emplearon un abigarrado surtido de embarcaciones. Junto a vapores de mediano andar, se fletaron goletas rápidas, aunque con menor capacidad de carga y transporte de expedicionarios. Algunos de los vapores mencionados realizaron varios viajes a la Isla. Desde un inicio –y sobre todo a partir de que se comenzara a desechar el empleo de buques con mayor capacidad de carga–, se utilizaron embarcaciones menores que, a vela o remo, recorrían largas distancias afrontando condiciones muchas veces riesgosas.

Puntos de embarque y desembarco

En la primera guerra era frecuente utilizar lugares situados en la costa del Golfo de México, como Nueva Orleans, y hasta Charleston, en el Atlántico. Una importancia especial, por su ubicación, tuvieron los parajes de la península de la Florida. En el tránsito hacia Cuba, era usual hacer escala en alguna de las Islas Bahamas. En el Caribe, el puerto panameño de Colón y diferentes enclaves del litoral venezolano fueron empleados como estaciones por las expediciones cubanas.

Como es sabido, la conflagración se concentró en la mitad oriental de Cuba. En consecuencia, las expediciones solían desembarcar en varios tramos del litoral de esas regiones: Sector A: costa norte, desde Cayo Coco hasta la Bahía de Levisa; incluía las jurisdicciones de Puerto Príncipe (zona norte), Nuevitás, Tunas y Holguín. Sector B: costa norte y sur, desde Bahía de Levisa hasta la Ensenada de Birama, en el Golfo de Guacanayabo; a él pertenecían las jurisdicciones de Guantánamo, Cuba (Santiago) y Manzanillo. Sector C: costa sur, desde el Golfo de Guacanayabo hasta la Bahía de Cochinos; contenía las jurisdicciones de Puerto Príncipe (zona sur), Sancti Spiritus, Trinidad y Cienfuegos. Los desembarcos fueron más numerosos en los sectores A y B.

Los puntos escogidos para efectuar los desembarcos eran poco frecuentados, protegidos por cayerías y bajíos que ocultaban el trasiego, o localizados al pie de las cadenas montañosas de la Sierra Maestra y el Escambray, en caletas y ensenadas casi inaccesibles, que permitían rea-

Autor no identificado



El general Emilio Núñez, jefe del Departamento de Expediciones en la Guerra del 95.

lizar las actividades con un margen de relativo ocultamiento y seguridad. En varias ocasiones, sobre todo al comienzo de las hostilidades, algunos buques lograron burlar la vigilancia enemiga y efectuar sus alijos en grandes bahías.

La coordinación y apoyo de las fuerzas en tierra representó un factor imprescindible para el éxito de las expediciones que lograron cumplir sus objetivos. Durante la primera de ellas, la del vapor *Galvanic*, que arribó a la ensenada de La Guanaja, en la costa norte de Camagüey, el 27 de diciembre de 1868, los insurrectos garantizaron la seguridad del lugar de desembarco. Igual proceder se siguió a la llegada del vapor *Anna*, el 19 de enero de 1870, en la zona de Manatí, al norte de Oriente, y en las llegadas del vapor *Upton* (24-26 de mayo y 12-13 de junio de 1870). También el arribo de la segunda expedición del vapor *Virginus* (6 de julio de 1873) contó con fuerzas considerables para su protección.

Influencia en el curso de las campañas militares

La crónica escasez de armamento y municiones que padecieron siempre las fuerzas independentistas hizo que por lo general, los cargamentos transportados a Cuba consistieran en fusiles, carabinas y revólveres así como machetes y municiones de las más diversas procedencias y facturas. Este material de guerra desempeñó en no pocas oportunidades un notable papel

en el éxito de acciones combativas importantes.

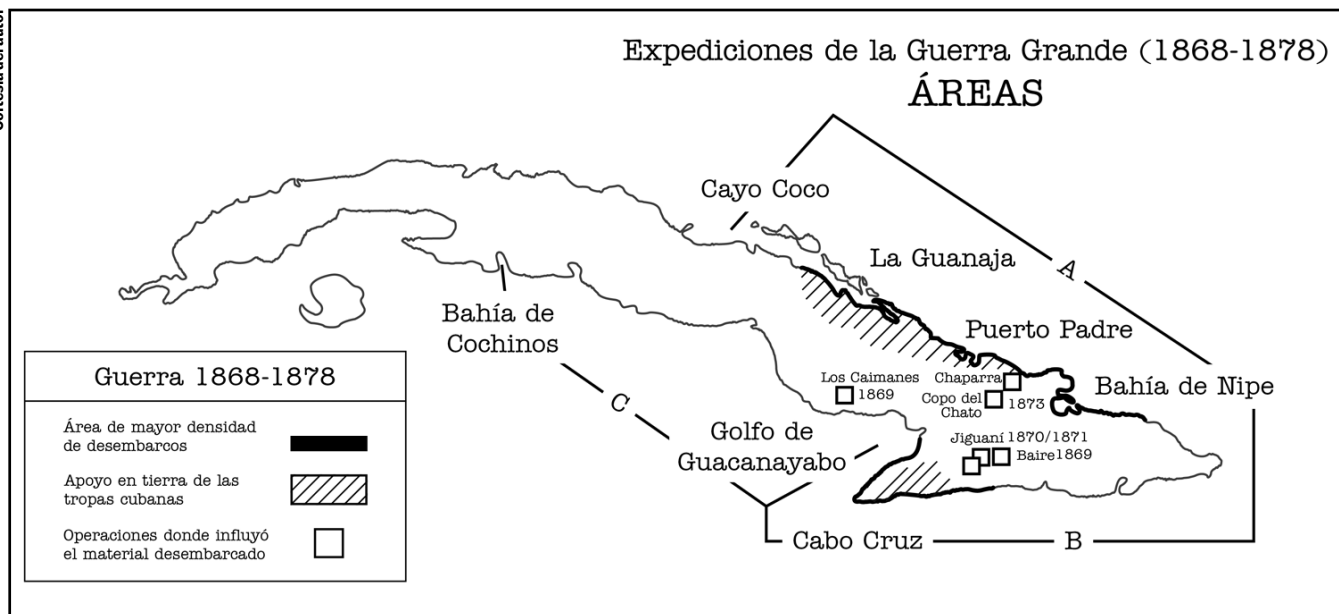
Veamos algunos ejemplos elocuentes: las armas y municiones (860 fusiles Springfield, 360 fusiles Enfield, 40 fusiles Remington, dos cañones de campaña, 50 revólveres, 80 000 cápsulas para Remington, 161 000 cartuchos para fusil y 10 000 para revólver; 2 000 libras de pólvora) desembarcadas por el vapor *Anna*, permitieron equipar a las tropas mambisas que operaban en la zona Bayamo-Jiguaní y llevar a cabo la campaña con ese nombre.

La denominada expedición venezolana de vanguardia o “de los burros” llegada en el navío *Virginus* a Boca de Caraballo, actual Chivirico, en la costa sur de Oriente, el 21 de junio de 1871, proporcionó 400 fusiles a las fuerzas comandadas por Máximo Gómez, mientras otra parte del cargamento fue empleado por Calixto García en el asalto a Jiguaní el 15 de septiembre de ese año.

Los cerca de 800 fusiles, 1 400 000 cápsulas y 2 500 libras de pólvora que trajo el *Virginus* en su segundo viaje, hasta la ensenada de Mora, en Pílon, costa sur de Oriente, el 6 de julio de 1873, fueron determinantes en el éxito de los insurrectos al mando del general Calixto en el combate de Santa María de Ocuja (también conocido por el nombre de Copo del Chato), el 26 de septiembre de 1873, y en las operaciones realizadas en la región de Holguín a partir del combate de Chaparra (2 de octubre de 1873).

Las expediciones en el 95

Una vez reanudada la lucha armada por la independencia, el 24 de febrero de 1895, volvió a plantearse ante los revolucionarios cubanos el grave problema del abastecimiento, sobre todo de material bélico. En vista de ello, el Gobierno de la República en Armas, el 2 de agosto de 1896, aprobó la constitución del Departamento de Expediciones, con una jefatura radicada en Cayo Hueso (en abril de 1897 se trasladó a Tampa) y plenos poderes para organizar y dirigir las misiones marítimas. Se designó para el cargo al entonces coronel Emilio Núñez (terminó la contienda con el grado de general de división), quien, desde inicios de ese año cumplía esas tareas, sin estar nombrado oficialmente.



Tomando en cuenta las experiencias de la Guerra de los Diez Años y las nuevas condiciones de la lucha, el general Carlos Roloff elaboró un proyecto y lo presentó el 19 de marzo de 1896; en él se establecían las características básicas que debían reunir las embarcaciones. Se le daba importancia primordial a la velocidad y maniobrabilidad. El buque idóneo para conducir las expediciones –según la propuesta de Roloff– era un vapor mediano, tipo remolcador. Su velocidad promedio debía ser de unos 12 nudos (millas náuticas por hora) para que pudiera evadir la persecución de las naves de patrulla costera, tanto estadounidenses como españolas.

Este vapor debía operar en combinación con dos goletas que serían destinadas a la carga de combustible y pertrechos, respectivamente. Se planteaba que el buque no retornaría a su base sin haber cumplido, al menos, seis misiones en Cuba y que cada cierto tiempo cambiaría de identificación.

Asimismo, se disponían los puntos de reunión de las goletas y los vapores en aguas de Bahamas, Yucatán o América Central, siempre fuera del radio de acción de los buques enemigos.

Los sitios principales de salida o intermedios en el trayecto inicial eran Charleston, Jacksonville, Fernandina y Cayo Hueso. Asimismo, se mantuvieron las recaladas furtivas en Las Bahamas. Como consecuencia de la extensión del conflicto armado a todo el país después del éxito

de la Campaña de la Invasión, se ampliaron las zonas de posible desembarco de expediciones a todo el litoral cubano. De los antiguos tramos de arribada siguió siendo uno de los preferidos el comprendido entre las bahías de Nuevitas y Nipe. Otro espacio utilizado con frecuencia, pese a estar situado en un área más peligrosa, fue la franja comprendida entre Bahía Honda y Cárdenas. También la península de Guanahacabibes, sobre todo la ensenada de Corrientes.

Apoyo de tierra a las expediciones

De manera análoga a lo ocurrido en la Guerra Grande, la cooperación con las fuerzas terrestres resultó decisiva. Ejemplos de ello: el apoyo de las tropas del general Carlos Rojas al desembarco de la segunda expedición del vapor *Comodoro*, en Playa Camacho, al oeste de Varadero, Matanzas, el 21 de junio de 1896; y la colaboración del general José María Aguirre y sus hombres, determinante en el éxito de la cuarta expedición del vapor *Three Friends*, cuyo arribo tuvo lugar el 7 de julio de 1896 en Boca Ciega, costa norte de La Habana.

También el remolcador *Dauntless*, en sus viajes culminados exitosamente en la desembocadura del río Sevilla, en el sur de Oriente, los días 22 y 24 de agosto de 1896, recibió la protección de las tropas mambisas comandadas por el general Higinio Vázquez. Las previsiones del general Calixto García, al ocupar

los alrededores de Banes y sitiar la guarnición, permitió la feliz llegada, el 21 de marzo de 1897, y por cuarta vez, del vapor *Laurada*, víctima en su trayecto hacia Cuba del hostigamiento de un crucero y varias cañoneras españolas.

Aportes

Las expediciones organizadas por el general Emilio Núñez y sus colaboradores aportaron fusiles y carabinas, armas blancas, revólveres, abundantes municiones, así como algunas piezas de artillería que desempeñaron un papel determinante en varias acciones de las fuerzas cubanas en campaña. Debemos recordar que, en septiembre de 1896, el general Antonio Maceo batió a los españoles en Montezuelo, Pinar del Río, con un cañón neumático transportado en el sexto viaje del *Three Friends*, que había desembarcado días antes. A su vez, la artillería recibida en la expedición del *Dauntless* facilitó al general Calixto García barrer los fortines de Las Tunas en agosto de 1896.

Dentro de la experiencia combativa de las guerras cubanas por la independencia, las expediciones tuvieron singular trascendencia, al constituir un importante factor en el aseguramiento material y un apreciable estímulo político-moral a la lucha que se libraba en el interior del país. ●

*Doctor en Ciencias Históricas. Miembro de la Academia de la Historia.