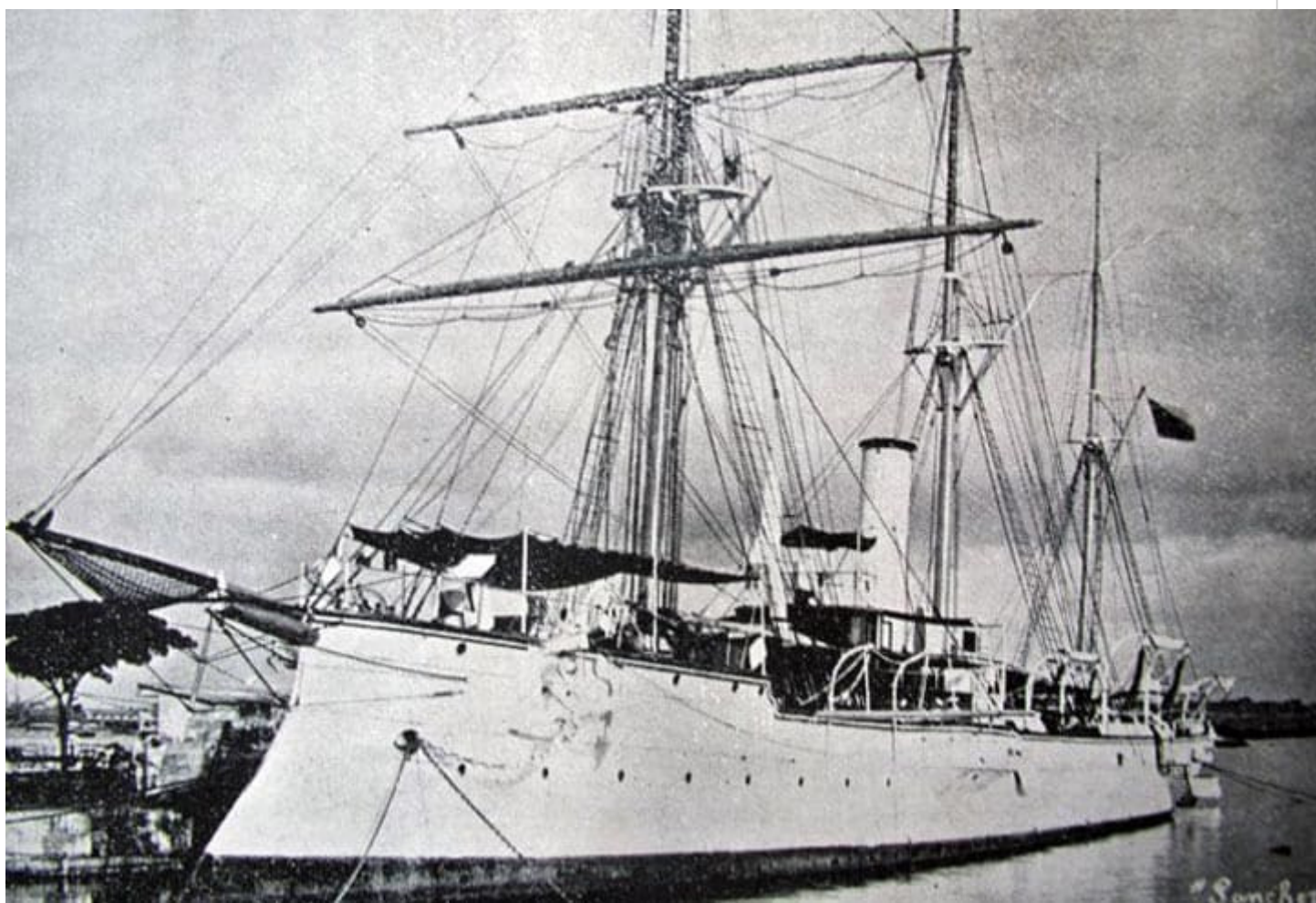


El Naufragio del Crucero Sánchez Barcaíztegui en el puerto habanero



crucero Sánchez Barcaíztegui

Por: Guadalupe Yaujar Díaz

El puerto de La Habana constituyó la pieza fundamental en el desarrollo del imperio español en el Nuevo Mundo, durante más de 400 años y su presencia se mantuvo como fuerza dominante.

Las características del puerto habanero aumentaron el valor que tenía para España la colonial urbe, sitio de reunión de las Flotas de Indias para partir hacia Europa, principalmente España, cargadas de tesoros.

También fue reunión de las líneas de vapores que viajaban hacia América del Sur, por eso es bien llamada la Llave del Golfo.

Naufraga el crucero Sánchez Barcaíztegui

Al filo de la madrugada del 18 de septiembre de 1895, a la vista de los estupefactos transeúntes que a esa hora tomaban el fresco cerca de la entrada de la rada habanera, se hundió el buque de guerra español Sánchez Barcaíztegui.

Se ha afirmado que, con el objetivo de burlar la inteligencia mambisa, el “Barcaíztegui” iba saliendo del puerto sin las luces necesarias para ser avistado y reconocido por otro buque.

“(…) doblaba sigilosamente el Barcaíztegui la boca del Morro habanero con las luces apagadas y en plan de guerra tratando de sorprender y capturar, según confidencias tenidas, a una expedición mambisa mandada por Collazo”, refiere el prestigioso investigador Alfredo Aguilera en su libro Buques de guerra españoles.

Tal punto de vista es compartido por el periodista cubano Marcelino Ortiz, quien, en el artículo En busca del crucero español, publicado en el diario Juventud Rebelde el 26 de septiembre de 1982, escribe: “No querían ser delatados por las luces del barco y por ello decidieron salir a oscuras. Los ojos escrutadores de los mambises cubanos en la capital estaban atentos, y, de descubrir su salida, Collazo tal vez sería avisado”.

Al rato, las aguas del mar se llenaron de cuerpos humanos que nadaban desesperadamente tratando de alcanzar la costa, huyendo de una muerte segura y rápida, al ser devorados por los grandes tiburones que en esa época poblaban el lugar.

El “Sánchez Barcaíztegui”, que salía de la bahía, quedó completamente a oscuras por un accidente y trató de avisar mediante señales sonoras de su presencia al Conde de Mortera, que en ese momento se acercaba a la entrada del puerto.

Pero es otra la versión que se infiere de lo publicado en el periódico El Fígaro en los días posteriores al accidente, pues se afirma que, “para colmo de males y desdichas, en aquellos críticos momentos en que se jugaba la suerte del buque, quiso la fatalidad que un fogonero fuese cogido por la correa de transmisión del dinamo, lanzándolo violentamente contra el techo y saltando la correa, por lo cual se apagaron inmediatamente todas las luces del crucero; debiendo advertirse que hasta las luces de situación, que como es sabido indican el sentido en que marcha el barco, eran también eléctricas, y se apagaron, por tanto, desapareciendo el Barcaíztegui de la vista de Mortera”.

Días posteriores, la versión del periódico El Fígaro afirma que la causa del hundimiento del crucero fue un accidente en el cuarto de máquinas cuando un fogonero fue alcanzado por la correa de transmisión del dínamo, la cual se desprendió del dispositivo y ocasionó la ausencia de electricidad, provocando que se apagarán todas las luces del navío. Al suceder esta situación, el crucero desapareció de la vista del mercante Conde de La Mortera, produciéndose el trágico accidente.

De los 150 tripulantes que formaban parte del buque de guerra, fallecieron 31, algunos ahogados, y otros, víctimas de los tiburones.

Entre los fallecidos en el accidente se contaron el capitán del crucero Francisco Ibáñez y el contralmirante Manuel Delgado Parejo, comandante del apostadero de La Habana. El capitán Varela murió heroicamente, al perpetuar la tradición marina de quedarse a bordo del buque hasta su último

instante.

La conmoción por la tragedia y la delicada ubicación del “Sánchez Barcaíztegui” provocó que se activara rápidamente un complejo mecanismo para eliminar su conflictiva presencia. Se temía por la suerte de otros buques, pues la mastelería y el casco constituían un serio peligro para la navegación en una zona tan importante como es el canal de acceso a la bahía, por el que transitaba entonces el 80 % de las importaciones y exportaciones de la Isla. Además, se pretendía recuperar parte de los objetos que se encontraban a bordo.

Por su ubicación y acceso relativamente fácil (el “Barcaíztegui” estaba hundido a aproximadamente 100 o 200 metros del Castillo del Morro, y yacía a unos 20 metros de profundidad), era posible bucearlo en esos momentos.

En la actualidad, se conoce que la pequeña fortuna fue rescatada por los buzos del Real Arsenal de La Habana, poco después del naufragio.

Un mito arqueológico

La caja de caudales que portaba el “Sánchez Barcaíztegui” en el momento de naufragar, ha constituido un verdadero mito de la arqueología subacuática en Cuba, toda vez que se ha pensado que - su contenido: 66 mil monedas de oro- no ha sido rescatada todavía. Quizás se haya extendido esta conjetura por causa de artículos publicados en la prensa cubana, que sugieren la posibilidad de hallar esa caja.

Sin embargo, más de un siglo después del naufragio del crucero, en un texto enviado de La Habana a Madrid con fecha del 10 de abril de 1896, se especifica que, documentos hallados en el Archivo General de Indias evidencian que la misma fue rescatada por los propios españoles, pocos meses después del desastre.

Desaparece así una de las más famosas leyendas sobre tesoros sumergidos en la rada habanera; esta vez relacionada con el “Barcaíztegui”, uno de los sitios sumergidos de incalculable valor patrimonial para la cultura cubana.

<https://www.radiohc.cu/de-interes/caleidoscopio/234454-el-naufrago-del-crucero-sanchez-barcaiztegui-en-el-puerto-habanero>



Radio Habana Cuba