

# *MONOGRAFÍAS FILATÉLICAS 33*



## *BAJO DOS BANDERAS*

*TRAS LA GUERRA DE CUBA Y FILIPINAS*

**Manuel García García**

**Septiembre 2019**

**Subastas Europa**

[www.subastaseuropa.com](http://www.subastaseuropa.com) [info@subastaseuropa.com](mailto:info@subastaseuropa.com)

## INTRODUCCIÓN

Como todos los coleccionistas saben, la Filatelia se subdivide en diversos apartados, campos, etc. siendo una de ellos la "Historia Postal", y dentro de ella, la "Marcofilia Naval", que incluye todo tipo de carta, tarjeta o documento enviado desde un barco, sea del tipo que sea, y que se identifica por el matasellos (si dispone de Oficina Postal), el sello oficial, la marcas recuerdo, etc.

Un ejemplo lo tenemos en las Oficinas Postales a bordo de buques de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, (US Navy), dotadas de sus correspondientes matasellos. En algunos de ellos, aparecen nombres de puertos españoles o de buques que antes pertenecieron a España, y tras la guerra de 1898, pasaron a la USN, bien por compra o reflotamiento, conservando el nombre original.

Los buques de superficie y bases navales norteamericanas (excepto submarinos), disponen de Oficina Postal, autorizadas por el Congreso de los EE.UU, según Acta de fecha 27 de Mayo de 1908, y normalizadas por dos órdenes generales del Deptº. de Marina de 27 Junio y 18 Noviembre de ese año. El Acorazado "Illinois" fue el primero en tramitar correo el 8-07-1908, seguido de los "Conneticut", "Georgia" y "Colorado". Poco después, más de 60 unidades disponían de Oficina Postal, las cuales dependían de las Fleet Post Office (FPO) de N.York y San Francisco. Las mismas, están a cargo de uno o varios "Carteros" (Navy Postal Clerk: NPC), dotadas de marcas y matasellos -como las de cualquier población en tierra firme -y se identifican con el nombre, numeral del buque y las letras U.S.S o US Navy. También las hay para el Ejército y Aviación. ¿Motivo? Canalizar la recepción y envío del numeroso correo de los tres Ejércitos, cuando casi el único medio de contacto familiar era la "Carta, Tarjeta o Paquete Postal". Imaginemos el numeroso e intenso tráfico postal en ambos sentidos en las 2 guerras mundiales. El mismo, ha disminuido hoy día por los modernos y rápidos sistemas de telefonía por Internet, móvil, SMS, WhatsApp, etc....pero las Oficinas Postales, siguen hoy día en activo a bordo, para regocijo de los coleccionistas de tema naval. Y no sólo en la USN, si no en otros países, entre ellos España, con matasellos en el "Elcano", "Hespérides", los 3 submarinos serie "70" y el "Sarmiento de Gamboa"( civil, oceanográfico) .

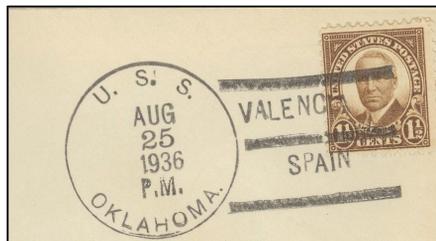
A principio de los años "30" del pasado siglo, surgieron varias agrupaciones filatélicas en EE.UU cuyo objetivo era coleccionar los matasellos y marcas de los distintos buques de la US Navy. Una de ellas, activa a fecha de hoy, es la Universal Ships Cancellation Society (USCS), extendida por todo el país. El sistema para conseguir los diversos matasellos es muy sencillo: Bien canalizado a través de la USCS, enviando directamente "sobre auto dirigido y franqueado" (SAF) al NPC, o si se presentaba la ocasión, entregando los sobres en persona en el puerto. Yo lo he hecho en Barcelona cuando atracaban buques de guerra de varios países, incluida la Armada Española. A ésta última se le han entregaron "marcas recuerdo" (no confundir con matasellos), obsequiadas por Asociaciones como el "Grupo de Trabajo Naval "Poseidón", o el CEAN (Centro de Estudios Aéreos y Navales), la mayoría diseñadas y gestionadas por mí.

El tema naval es muy amplio, ya que suele variar el tipo de matasellos dentro de la vida operativa del buque: Cambio de clasificación y numeral, distribución de textos o siglas, tipos de letra,

---

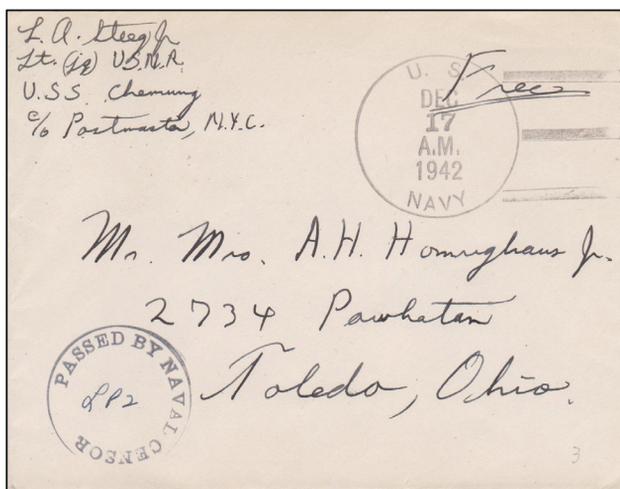
Foto portada: El "Reina Mercedes" visto por babor y casco negro, en La Carraca (Cádiz) hacia 1895, antes de ser enviado al Apostadero de La Habana. (foto del libro: "Buques de la Armada Española a través de la fotografía" de Coello y Rodríguez. Fondo del Museo Naval).

puntos entre siglas, barras canceladoras con o sin texto de “imprentilla” entre ellas, etc. Hay un catálogo con las diversas variaciones antes reseñadas, donde se reseñan los 9 tipos que hay de dichos matasellos, lo que obliga a muchos coleccionistas a centrarse en un tipo de buque, una época o un periodo bélico como puede ser la II G.M. o los buques presentes en la Bahía de Tokio cuando se firmó la rendición de Japón, por ejemplo.



Matasellos de la US Navy.

Como verán por las ilustraciones adjuntas, el matasello manual ordinario norteamericano se compone de dos partes: A la izquierda, un círculo donde consta el nombre del buque o población y la fecha variable, con indicación AM o PM. A la derecha 3 o 4 barras canceladoras llamadas “killer”, pues “matan” o anulan los sellos. Entre esos espacios, a partir de los años 20/30 del siglo pasado, era costumbre de los NPC colocar breves textos alusivos al puerto donde atracaban, Año Nuevo, Pascua, Acción de Gracias, o acontecimiento importante. Muchas veces, estas variaciones de textos estaban influidas por el volumen de correspondencia de los coleccionistas, siendo más raras las enviadas por las dotaciones, que se diferencian en que ponían el remite del mismo buque. Durante las 2 guerras mundiales, por razones de seguridad, se anula nombre y numeral, indicando solo “U.S. Navy” y la fecha. Además, se impuso la censura postal, como en todos los países en guerra. Tras la II GM no se ponen nombres con la “imprentilla” entre las barras.



Matasellos de 1942, de la Oficina Postal del Petrolero USS CHEMUNG AO 30, que solo indica: “US Navy”. Ha pasado por la Censura y lleva escrito “Free”, pues se concedió “Franquicia Postal” a los combatientes.

## EL "REINA MERCEDES" EN LA ARMADA ESPAÑOLA



Crucero "Reina Mercedes" con casco negro en aguas peninsulares, hacia 1895, antes de ser enviado a Cuba. (Foto Museo Naval, del libro: "Buques de la Armada Española 1849-1900" de Coello y Rodríguez. 2001.

Se le puso el nombre en recuerdo de la Reina María de las Mercedes de Orleans, primera esposa de Alfonso XII, que falleció el 1878 a los 18 años.

Era el tercero de los "Cruceros no protegidos de 1ª clase" tipo "Reina Cristina". Tras dejarse la construcción en madera, fue el primer buque "metálico" que salía del Arsenal de Cartagena, siendo colocada la quilla el 02-07-1881. Se entrega en 1892, participando en la "Guerra de Melilla" de 1893. Es interesante destacar, que en la polémica serie de 53 sellos (más "variedades") de Franquicia para el Ejército Expedicionario emitidos por el Gobierno de la Ciudad de Melilla,

hay varios dedicados a la Marina, en color azul. El "Reina Mercedes" hace el número 8.

Tras varias comisiones en España y extranjero, entre finales de 1895 y principios de 1896 pasó a la Estación Naval de la Habana, apoyando al Ejército en la lucha contra los insurrectos mambises.



Magnífica y rara carta circulada desde Cuba a Cartagena, con fechador de llegada 20-06-1896, apoyada en la "Franquicia Postal del "Reina Mercedes". Se concedió "Franquicia Postal" a la correspondencia del Ejército Expedicionario, por Real Decreto del 26.Abril.1896. (Colección Juan Escrigas).

Al iniciarse el conflicto con los EE.UU., se encuentra estacionado en Santiago de Cuba, pero casi inútil para navegar, con su planta propulsora averiada, con 7 calderas inútiles. Por ello, se desembarcan 4 de las 6 piezas de 16 cms., dos de las tres de 57 cms., una de 42 cms., que se emplazan en tierra, en los bastiones de Punta Gorda y Socapa, junto a parte de la dotación.

El 3 de Junio de 1898, junto al Destructor "Plutón" (400 Tn) y la batería de tierra, consiguen frustrar el intento norteamericano de taponar el canal de Santiago con el mercante carbonero "Merrimac", que se hunde como una piedra, pero no en el lugar escogido. El día 6, la escuadra norteamericana dispara sus cañones contra Santiago de Cuba, sufriendo el "Reina" seis bajas,

entre ellas el CF D. Emilio J. de Acosta. Es el primer Oficial de la Armada caído en esta guerra.



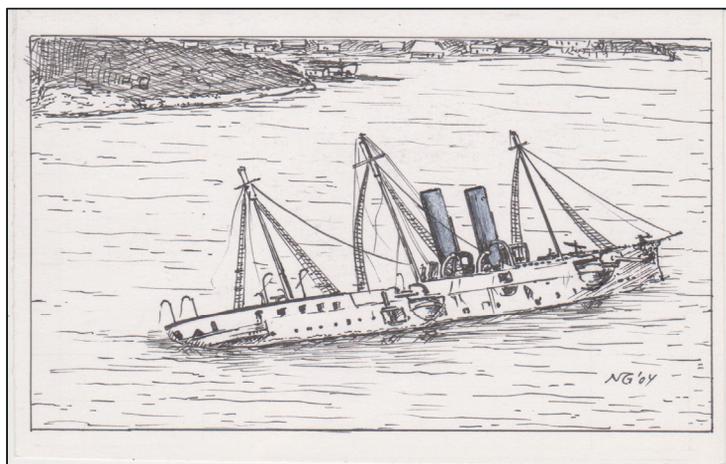
Sello de "Comandancia" del "Reina Mercedes" (1887-1898). Su uso se generalizó hacia 1850.

Algunos llevaban el Escudo nacional, pero otros reproducían una o dos anclas de "cepo", con o sin Corona.

Los enfrentamientos continúan durante un mes hasta llegar el 3 de Julio de 1898. A la voz de "Babor y Estribor de Guardia", con la escasa dotación que quedaba a bordo, cambia los saludos de ordenanza con los Cruceros Acorazados "Infanta María Teresa" (Insignia del Almirante Cervera), "Cristóbal Colón", "Vizcaya" y "Oquendo", así como los destructores "Plutón" y "Furor", que en "Zafarrancho de Combate", desfilan por el canal, para enfrentarse a los poderosos acorazados de la marina norteamericana. El resto es sabido. Toda la Escuadra de Cervera, averiada y con incendios a bordo, se dirige a la costa cubana para embarrancar y evitar su captura. El único hundido es el pequeño destructor "Furor". El balance es de 323 muertos y 151 heridos.

Al día siguiente, tras la destrucción de la Escuadra, perdida toda esperanza, la Comandancia de Marina, de acuerdo con el General Toral, decide hundir al "Reina" en la parte más angosta del Canal.

Se inicia la maniobra la noche del 4 al 5 de Julio. Sin embargo son avistados por los Cruceros USS "Texas" y "Massachussets" que abren fuego contra el buque, siendo atravesado por varios proyectiles. La dotación abre los "Kington" (válvulas del fondo) e inundan el buque que queda semihundido en poco fondo. Allí quedara hasta ser reflotado por los norteamericanos y llevado a los EE.UU.



El "Reina Mercedes" recostado sobre babor en el Canal de Santiago de Cuba, tras ser hundido por la dotación. Se aprecian los pescantes de los botes y algunos cabos sueltos. Dibujo del autor, de una foto de la prensa de la época.

#### Características:

Desplazamiento: 3090 Tn.

Eslora (largo): 84'80 m.

Manga (ancho): 13 m.

Puntal (alto): 9'50 m.

Calado: 6'70 m.

Velocidad: 13 a 15 nudos.

Combustible: Carbón (600 Tm).

Hélices: una.

Superficie velica: 1725 m2.

Dotación: 380 hombres.

Armamento: 6 piezas "Hontoria" de 16 cms., 3 de 57 cms. , 2 de 42 mm "Nordenfeld", 6 revólveres

de 37 mm., 2 ametralladoras y tubos lanza torpedos. Protección del casco, nula. Pintura Casco negro en España, y blanco "colonial" en Ultramar, como se pintaban entonces los buques, hasta 1913 en que se cambió al "gris naval".

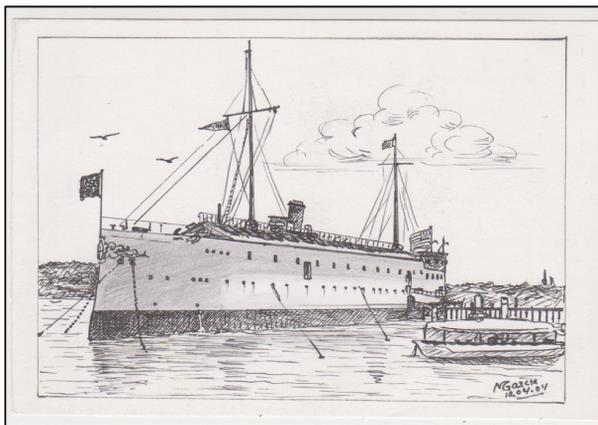
## EL “REINA MERCEDES” EN LA US NAVY.

El Crucero “Reina Mercedes”, uno de los buques destinados en Cuba y que una vez terminada la Guerra de 1898 fue dado de alta en la US Navy, conservando el nombre español, el cual, años más tarde, también se reflejó en los matasellos de las oficinas postales a bordo de unidades de la US Navy, tras ser aprobado su uso por el Congreso el 27-05-1908.

El **USS “REINA MERCEDES”** fue uno de los buques enviados a Cuba. Una vez terminada la guerra de 1898, fue reflotado y dado de alta en la USN, conservado el nombre español.

Después del “Desastre” del 3 de Julio de 1898 en Santiago de Cuba, el buque, junto al resto de unidades hundidas de la Escuadra de Cervera, es dado de baja en la Marina de Guerra Española. Sin embargo, los vencedores, a falta de otro “trofeo” de mayor envergadura, deciden reflotarlo y llevarlo a su país y darlo de alta en su armada. El 2 de Enero de 1899, la empresa “Merrit & Chapman Co.” inicia la construcción, de un “cofferdam” de madera (cajón de dique estanco) para colocarlo en el combés. El 4 de Marzo, flota de nuevo, siendo reparado de emergencia para que navegara remolcado hasta el Norfolk Navy Yard. El 25 de Agosto de 1900, llega también a remolque, a Portsmouth donde inicialmente se piensa convertirlo en Buque Escuela.

Se quitan las antiguas calderas españolas y se le montan 4 del Crucero “Raleigh”, siendo equipado con una chimenea y dos mástiles. El 6 de Febrero de 1901, es dado de “alta” en la Navy como USS “Reina Mercedes”, (conservando el nombre español) y se le clasifica como P-2., pero su utilidad militar era nula, por lo que el 10 de Diciembre de 1902, se vuelve a clasificar como buque de recepción de nuevos marinos o cuartel a flote.



En Anápolis (Md), hacia 1912, como “Ponton”. Dibujo del autor, de una T. Postal de época.

En 1904 es llevado a Newport (Rhode Island) siendo pintado de color blanco y convertido en Buque almacén, residencia, etc. para lo cual le hacen diversas modificaciones para servir de alojamiento. Tras 8 años en Newport, y remolcado por el transporte “Patuxen” y el carbonero “Lebanon”, llega el 30 de Septiembre de 1912 a la Academia Naval de Anápolis (Maryland) para reemplazar a la vieja Corbeta “Hartford”, antiguo buque insignia del Almirante David G. Farragut, (Guerra de Secesión), que como sabemos era de origen balear, y fue el primer Almirante de la USN.

Con su proa hacia el río Severn queda atracado nuestro “Reina Mercedes”...o “*Riina Mercediis*” como pronuncian su nombre los norteamericanos.

Lo usan como buque estación (pontón), lugar de recepción de nuevos marineros y alumnos, cuartel y calabozo, así como residencia del Comandante de la Academia y su familia, siendo el único buque donde se da esta circunstancia. Sus 56 años de “alta” en la Navy, dieron lugar a otras muchas

anécdotas, aparte de la del alojamiento del Comandante y familia, que por su curiosidad relato seguidamente:

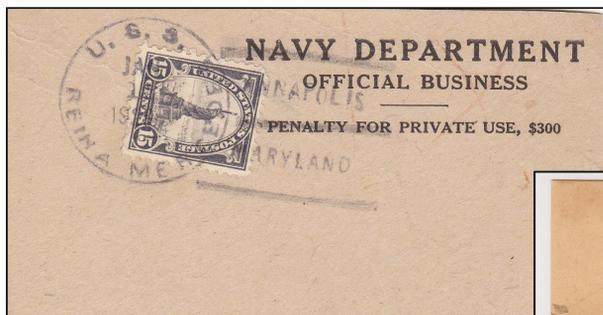
-El 11 de Noviembre de 1912 albergó a los 2 primeros guardiamarinas que cumplieron 56 días de arresto. Se ignora la causa, pero debió "gorda". A los alumnos arrestados, tras una semana en el "Reina", se le colocaba una "N" negra bajo su foto en el libro "The Lucky bag" de la Academia, para distinguirlos de la "N" dorada de los alumnos distinguidos. Cada semana de arresto adicional, se añadía una estrella negra. Algunos alumnos, lejos de sentirse humillados, lucían orgullosos sus "N" y estrellas impresas en camiseras o chándal. Básicamente el buque hacía de calabozo para todos aquellos encontrados culpables de "faltas tipo A": jugar, beber, desaliño, o no cumplir con sus obligaciones. Allí pasaban los fines de semana y las noches, durmiendo en los incómodos "Coys", pero durante el día tenían que seguir asistiendo a todas sus clases, instrucción, etc.

-Con fecha 17 de Julio de 1920, se le clasifica como IX-25 (Buque Auxiliar sin determinar) que se refleja en su nuevo matasellos.

-El 1 de Septiembre de 1920, vuelve a izarse a bordo la Bandera de España, en honor del Acorazado "Alfonso XIII" que llega en visita oficial, procedente de la Bahía de Chesapeake. Todo un detalle.

-Mes y medio después de esta visita, por la mañana, se hunde en el río Severn el USS "Simson" (DD 221) cerca del "Reina". El fuerte viento y la bajamar llevan al Destructor río abajo incrustando su popa contra el viejo Crucero, haciéndole un gran boquete, anegándose el compartimento estanco y escorándose 10 cm. a estribor. Temporalmente se tapan los agujeros con tabloncillos y cemento hasta una reparación posterior.

-En Enero de 1927, se designa como Comandante al Capitán William F. Halsey, y bajo su dirección el buque adquiere una nueva función: Se convierte en instalación aérea para el primer destacamento permanente de aviación en el río Severn, nueva e incipiente rama de la Navy. El Almirante Halsey fue Comandante en Jefe de la tercera flota del Pacífico en la II G.M.



13-Ene-1929.-Matasellos Tipo 3r. Nombre en parte inferior y USS arriba. Letras espaciadas.



Tarjeta Postal color sepia de 1930, en Annapolis, con texto alusivo a su - no cierta- "captura".

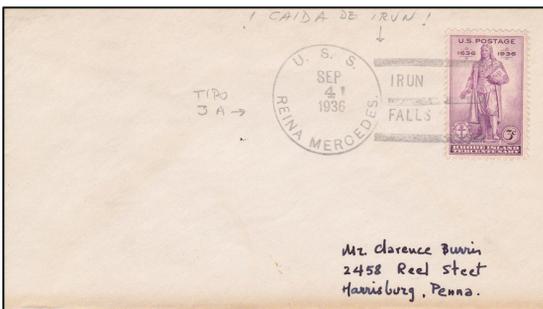
-Una de las historias más recordadas sobre la mala conducta de los cadetes, ocurre el 13 de Julio de 1930 cuando 2 jovencitas fueron llevadas “de contrabando” al comedor, con uniformes de trabajo y peladas como chicos. El “pato” lo pagó el que luego fuera Contraalmirante Francis D. Foley que como guardiamarina mayor a cargo de la mesa, no informó de las “intrusas”, siendo duramente castigado con 100 deméritos y 60 días a bordo del “Reina”. Al resto de comensales, 50 deméritos y 30 días de Calabozo, siendo expulsados, sin más contemplaciones los “anfitriones”. La historia salió en todos los periódicos del país. El buque dejó de funcionar como “correccional” el 5 de Septiembre de 1940.



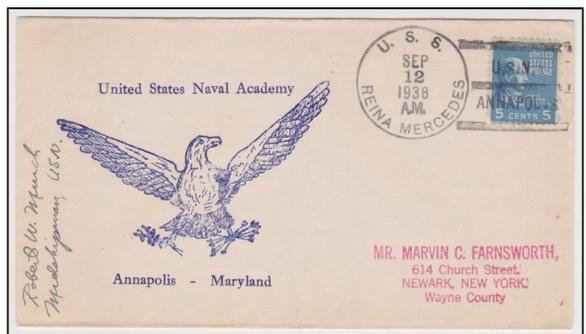
25-Abr.1933.-Matasellos tipo 5 hrs. Circulo grueso. USS y nombre en parte superior. Ilustración y fecha alusivas a la declaración de Guerra de los EE.UU. a España.



17-Jul-1935. Matasellos Tipo 3 acb. Nombre parte inferior y USS arriba. Punto detrás de Mercedes. Ilustración y fecha alusivas a la rendición de 24.000 españoles en Santiago.



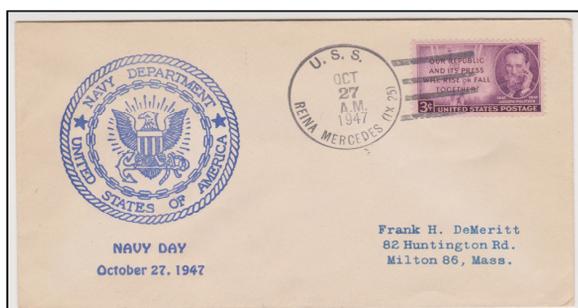
4-Sep-1936. La caída de Irún en plena Guerra Civil Española, se refleja en el texto. Matasellos tipo acb con punto tras “Mercedes”.



12-Sep-1938. Matasellos Tipo 3 ac. Sin punto tras “Mercedes” y letras más grandes.



27-Oct-1947 y 3-Ago-1936: Son matasellos del Tipo 9, usados solo para Correo Certificado y Paquetes Postales. En el de 1947, se indica que es una "rama" de la Ofic. de Correos de New York.



27-Oct.1947. Matasellos Tipo 2 n. Se añade, tras el nombre la nueva clasificación como (IX-25). Tiene 4 barras canceladoras en lugar de 3, como los otros tipos, por lo que no se puede poner ningún texto. Son las nuevas normas, tras la II G.M. Usado hasta el día de la Baja en 1953.

En esta ocasión, la anécdota está relacionada con España. A finales de la II GM, el viejo pontón estaba al mando del Comandante Donald I. Thomas, que 19 años atrás había sido uno de los castigados con 50 deméritos y 30 días de calabozo en el "Reina" por el caso de las "Julietas" llevadas por sus "Romeos" a bordo, con el pelo cortado "a lo chico" y uniforme de faena.

En abril de 1949, la nave se usa para fines diplomáticos cuando se invita al B/E "Juan Sebastián de Elcano" y dotación a Annapolis. La ceremonia de bienvenida tuvo un mal comienzo, como luego recordaría el comandante Thomas, que pensaría "Tierra, trágame", cuando los señaleros del "Reina" izaron en el trinquete la enseña nacional de España, y un diplomático español, muy serio y circunspecto, levanta el brazo y señalando a la bandera, dijo: "¡Creo que están izando los colores de la parte que perdió la Guerra Civil hace 10 años!". Alguien, mal informado, trajo del almacén una bandera de la II República. Imaginen la bronca que el Comandante echaría al responsable....

A pesar del mantenimiento rutinario, el viejo casco se fue deteriorando, y según un "Informe" de inspección, la cantidad de pintura acumulada había ido escondiendo sus verdaderas condiciones: cubiertas, mamparos y estructuras estaban oxidados, y había filtraciones en la cubierta principal. Por ello, cuando el 15 de Octubre de 1954 el huracán Hazel azota la bahía de Chesapeake con vientos de 88 mph. (141,62 k/h) se rompen las estachas y se queda en medio del río Severn con 52 hombres a bordo que intentan por todos los medios echar las dos anclas que estaban "casi soldadas" por la cantidad de capas de pintura. Al final lo consiguen, y según relatan los que lo vieron, parecía "un barco fantasma" en medio del río.

Aunque había sido llevado a Norfolk para reparaciones en 1916, 1932, 1939 y 1951, el viejo casco ya no aguantaba más. El 25 de Abril de 1957, el Superintendente CA William R. Smedberg III informó al VA Jamen L. Holloway Jr., Jefe Naval de Personal, que se necesitaban 305.000 \$ para nuevas reparaciones durante 1958/59, y que "si se devolvía a España, se ahorrarían algo de dinero".

Otra carta del 10 de Mayo de 1957, firmada por el CA John F. Davidson, recomendaba devolver el barco a España por los gastos que ocasionaba su mantenimiento y mejorar las relaciones con el Gobierno de Franco, con vistas a la futura Base de Rota, pero fue desechada ya que no podía navegar

En 1954, D. José M<sup>a</sup> de Areilza, recién posesionado de la Embajada de España en Washington, visitó la Academia, donde vio el viejo "trofeo de la Guerra de Cuba". Junto al Agregado

naval, Almirante González López, inician las gestiones para la "Baja" del buque, pues como es lógico, no les hacía ninguna gracia este ingrato recuerdo, encontrando incluso aliados entre los miembros de la US Navy. Se eleva petición al Presidente, que como Jefe supremo de las FF.AA. tenía que autorizar la "Baja", y un día el Almirante Carney comunicó a Areilza que el "Reina Mercedes" sería dado de "Baja" y desguazado. El acto se haría en una emotiva ceremonia, a la que le invitaba.



6-Nov.-1957: Ceremonia del último arriado de bandera del USS "Reina Mercedes" en la Academia Naval de Annapolis (Maryland). Se conservaron algunos recuerdos. El resto, se desguazó. (foto del libro: "Buques de la Armada Española, a través de la fotografía" de Coello y Rodríguez. Fondo del Museo Naval)

6 de Noviembre de 1957. En brillante acto castrense, con desfile de guardiamarinas y en presencia del Embajador de España, se procedió a leer los decretos de Baja, siendo arriada la bandera de las "Barras y Estrellas". Acto seguido, el Almirante Jefe de la Base, ofreció a Areilza un recuerdo de aquel acto de confraternidad, entregándole la Campana, bruñida y reluciente con la inscripción:

"Reina Mercedes - Cartagena 1887". El 31 de Enero de 1958, el Embajador Areilza la entrega al Museo Naval de Madrid, y luego, por gestión del Académico y Almirante Julio Guillen Tato, se trasladó al Archivo General de la Armada "Álvaro de Bazán", en el Viso del Marqués(Ciudad Real).

Años después, en una visita de los Guardiamarinas de la US Navy a Santander, entregaron a su Real Club Náutico, una sección de uno de los palos del "Reina". Del resto no quedó casi nada, pues el casco fue vendido como chatarra a la Boston Metals Company de Baltimore por 42.866 \$ y desguazado en 1958. Solo se salvó el artístico "mascaron de proa" comprado por suscripción entre los alumnos de Annapolis. Sirvan estas líneas de recuerdo y homenaje a los marinos españoles que desgraciadamente, les tocó vivir y morir en el "Desastre del 98".

#### Bibliografía consultada:

- "Bajo dos Banderas "Los últimos Buques de la Marina Española en Filipinas". Crónica Filatélica, Abril 2006 (Manuel García).
- Varios Boletines del "Grupo de Trabajo Naval Poseidón".
- "Clasificación de los matasellos de la Armada de los Estados Unidos" de José P. Gómez- Agüero, Octubre 1983.
- Internet.
- Colección del autor.

## LOS DE “FILIPINAS”

En este capítulo trataré los diversos buques españoles destinados en Filipinas, que tras la guerra pasaron a formar parte de la US Navy. Algunos fueron reflotados posteriormente, como el “Don Juan de Austria” (hundido el 1-05-98 en Cavite), otros fueron apresados o capturados, como las Cañoneras “Leyte”, “Callao” “Otalora” y el Transporte “Manila” y otros fueron vendidos de acuerdo con el artículo 5 del Tratado de París de fecha 10 de diciembre de 1898. Según el mismo *“Serán propiedad de España, banderas y estandartes, buques de guerra no apresados, armas portátiles, cañones de todos los calibres...etc”*. Y para saber la ubicación de los buques, veamos que dice el Telegrama que con fecha 11 de Mayo de 1898 envía el Almirante D. Patricio Montojo al Ministro de Marina: *En Iloilo el “Elcano”, en Mindanao y Joló el Transporte “Álava”, y en las Carolinas “Villalobos” y “Quiros”*. Este grupo de buques, está muy distante del resto de unidades concentrados en Cavite (Bahía de Manila), donde el 1-05-1898 el Comodoro Dewey destruyó la Escuadra del CA Montojo. En el Tratado de París de ese mismo año, se incluyen el “General Álava” y los 13 cañoneros de Mindanao, de variado tonelaje. Son la única fuerza naval española en el Pacífico, que a través de intermediarios, pasan a poder de los EE.UU. al precio conjunto de 2.500.000 pesetas de la época. Al fin y al cabo, de poca utilidad hubieran servido en España, con el sobrecoste añadido de su traslado desde tan lejanas latitudes. A los nuevos “libertadores”, les iban a servir muy bien para luchar contra los insurrectos filipinos, que habían “caído de la sartén al fuego”.

Conviene aclarar esto, ya que es muy frecuente leer que los historiadores norteamericanos les coloquen la etiqueta de “Captured”, metiendo en el mismo saco los comprados, capturados o reflotados. Es un error que repiten, al copiar datos de unos a otros. Justo en decir, que a ninguno se le cambió el nombre español, que llevaron hasta su baja y desguace.

Mientras son entregados a los nuevos dueños, quedan fondeados en Zamboanga (Isla de Mindanao), a la espera del pequeño Crucero “USS Petrel” para hacerse cargo de ellos. En Abril de 1899, los insurrectos filipinos, considerados “piratas” al no pertenecer a ningún Estado reconocido, se apoderan de varios pequeños Cañoneros y los conducen a lugar seguro. Las dotaciones filipinas que estaban con los españoles ya habían sido licenciadas, y apenas quedan unos pocos Oficiales españoles, que hacen del tema “cuestión de honor”. El TN Cano y Puente con 20 soldados del Ejército, en un bote, recuperan 4 Cañoneros, y con ellos el CF Pascual de Bonanza y el TN Quintas, recuperan el resto, que poco después entregan al “Petrel”. Por esta acción, fueron propuestos para la Cruz de San Fernando. Gallardía, valentía y honor, hasta en la adversidad.

Salvo error o desconocimiento por mi parte, los buques que tuvieron Oficina Postal, con el nombre original español en sus matasellos, fueron lo siguientes: “Elcano”, PG- 38, “Quiros” PG -40, “Villalobos” PG- 42 y “General Álava” AG -5. Del resto, “Austria”, “Samar”, “Manila”, “Leyte”, etc. se conocen piezas con “marcas” o “remites” administrativos, en violeta o negro. Los sobres con estos matasellos o marcas, tanto de unos como otros, son sumamente “raros”, por varias razones.



Acuarela del Cañonero “General Lezo”, en aguas filipinas, pintada por el autor. Fue hundido el 1 de Mayo de 1898, en la batalla de Cavite. Era gemelo del “Elcano”.

Una, es que hasta la década de los años “30”, del siglo pasado, no empieza el coleccionismo masivo por parte de los filatelistas norteamericanos de los matasellos de “sus buques”, creándose diversas “Asociaciones” a lo largo y ancho del país. Otra, es que la mayor parte de las cartas, tras leer el texto se tiraba el sobre, y si se conservaba la carta completa, con el paso del tiempo, los herederos hacían limpieza y todo iba a la basura o se destruía. Como suele ocurrir, las piezas que se conocen son fruto de la buena suerte al aparecer viejos archivos familiares, empresas, centros oficiales, etc.

Detalle a continuación los 4 que conozco con Oficina del Servicio Postal de los EE.UU, haciendo una breve reseña de cada buque en la USN, desde su “Alta”, hasta su “Baja” . Para no alargar más el artículo, no incluyo la etapa bajo la Bandera de España.

### USS “ELCANO” PG-38

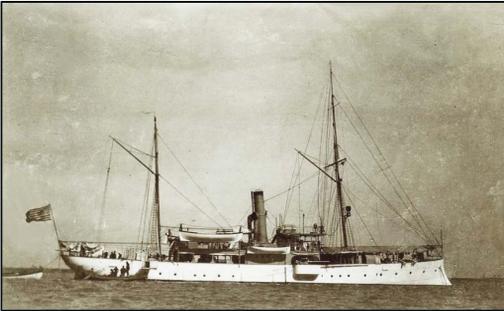


Foto del USS Elcano, con pabellón de EEUU. Se ignora puerto, aunque casi seguro es Shangháí.

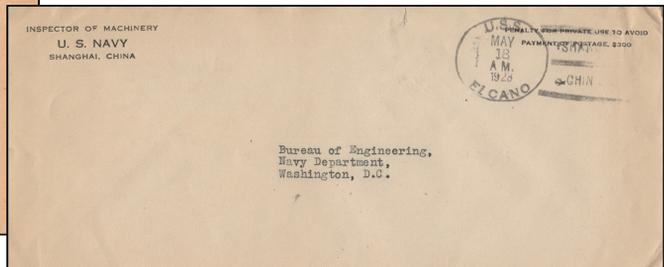
Adquirido el 9 de Noviembre de 1898, y comisionado el 20-11-1902, como USS Elcano prestando servicio en aguas filipinas. Destinado a Shanghayen Febrero de 1903, junto al “Villalobos” y el “Pompey” inauguran la citada “Patrulla del Yang-Tse”. Dado de Baja el 1-11-1907 temporal, es reactivado el 5-12-1910. En Marzo de 1911, se destina a Amory (China) donde permanece desde el inicio de la I G.M, hasta Abril de 1917 regresando a Manila, patrullando por Mariveles, Bataan y Corregidor hasta el final de la I G.M. El 3-02-1920 regresa Shanghai con la ya

conocida “Patrulla del Yang-Tse”. Con fecha 18-07-1920 es re clasificado como PG-38 (Patrullero Cañonero), tomando parte en 1921 en el desembarco de Ichang y en numerosas escaramuzas contra los “señores de la guerra” y “piratas” chinos, recogiendo refugiados durante la revolución china entre 1926 y 1927. El 24 -03- de ese año, bombardea la Base Socony Hill en Nanking para proteger al Cónsul de los EE.UU. y otros ciudadanos.

En Noviembre de 1927, se convierte en barco receptor de las dotaciones para las nuevas Cañoneras que se están construyendo. Ha estado operativo casi 43 años, 14 bajo pabellón español y 29 norteamericano. Son muchos años para un buque de guerra, por lo que se decide darlo de “Baja” con fecha 30 de Junio de 1928, siendo usado como “blanco” y hundido a cañonazos el 4 de Octubre de 1928.



Sobre circulado a Buffalo (NY) en 1927 con matasellos Tipo 3 A, del USS Elcano. (Col.



Sobre enviado desde el “Elcano” en 1928. Matasellos Tipo 3 S. No lleva sello de correos por tratarse de “Correo Oficial”. Aviso de sanción de 300 \$, por uso privado. (Col. autor)

## USS "QUIROS" PG 40

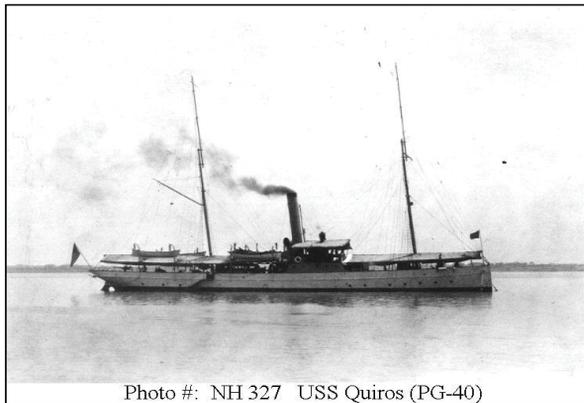


Photo #: NH 327 USS Quiros (PG-40)

El USS Quiros. Foto Naval History.

Dado de Alta en la USN el 14 de Marzo de 1900, es destinado a la costa del Este de Luzón para apoyar al ejército de los EE.UU. en la guerra contra los filipinos. Transporta tropas, cañonea posiciones y aldeas rebeldes y realiza levantamientos hidrográficos. Sigue colaborando con las fuerzas de tierra en las zonas de Ulgán, Samar, Luzón, etc. hasta su regreso a Cavite el 24-01-1904, para reparaciones y "baja temporal". Comisionado de nuevo el 2-09-1904, es destinado a China, arribando a Shangháí el 3-08-1905, para formar parte de la llamada "Patrulla del Yang-Tse-Kiang".

El 27-02-08, zarpa hacia Cavite para otra revisión y "baja temporal" el 11 de Marzo. Vuelta de nuevo al Servicio el 11-10-1910, patrulla tanto aguas filipinas como chinas, donde permanece hasta el 5-05-1917, en que es "Internado" en Shangháí tras la entrada de los EE.UU. en la Primera Guerra Mundial, pero, dada la situación de peligro e inseguridad en la zona y al objeto de proteger a los extranjeros y civiles chinos, se le permite de nuevo volver a patrullar.

Es dado de "Baja" el 10-08-1923, y utilizado como "blanco" para ejercicios navales en la costa china, siendo hundido el 16 de Octubre de 1923.

Como en casos similares, se conocen muy pocas cartas o tarjetas postales de la época con el matasellos de su Oficina Postal. Encontré una de ellas en Internet de fecha 19 de Febrero de 1912.



Tarjeta Postal circulada en 1912 con matasellos del USS Quiros.

Dicho matasellos se clasifica como Tipo 2r. con las letras U.S.S. mas espaciadas, y 4 barras canceladoras, sin textos entre ellas, por falta de espacio.

## USS "VILLALOBOS" PG 42

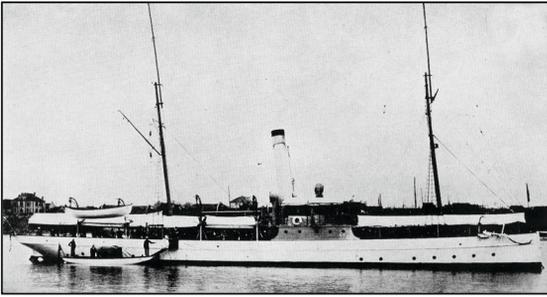
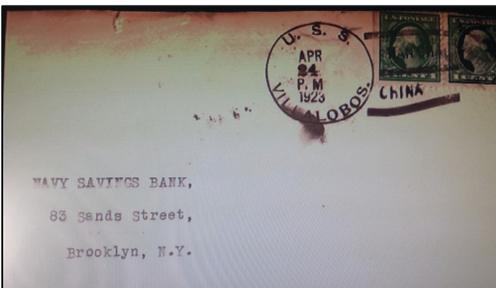


Foto del USS Villalobos. (Foto Naval History)

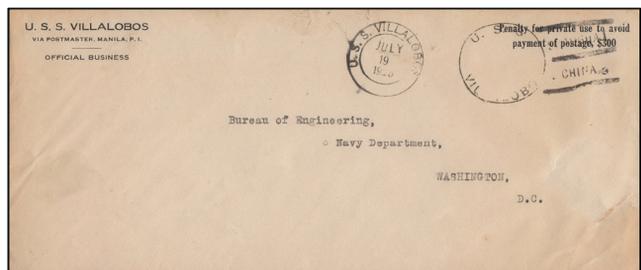
“cañoneras”, queda “Internado” en Shanghái al entrar los EE.UU. en la I G.M., hasta el 16-08-1917 en que vuelve a su actividad de patrullas, pues China entra en guerra junto a las potencias aliadas. Pero los años no pasan en vano para estos veteranos Cañoneros, y el 1927, un informe de la USN dictamina que el “Villalobos” estaba en malas condiciones, tanto el casco como la maquinaria, sin valor de venta, por lo que se propone su “Baja”. Con fecha 23-12-1927, el Presidente Calvin Coolidge autoriza la destrucción del “Villalobos” en ejercicio naval, siendo dado de Baja el 28-05-1928 y hundido el 9 de Octubre de ese año en la costa china.

Vendido a los EE.UU, el 5 de Marzo de 1900 lo dan de “Alta” en la “Navy” como “Villalobos” y se le asigna el numeral PG 42, siendo destinado -como otros cañoneros- a las costas de Luzón y Cebú en apoyo de las operaciones contra los filipinos. El 20-11-1902 llega a Cavite para equiparse en su nueva misión en la “Patrulla del Yang-Tse-Kiang”, zarpando el 7-02-03 hacia su nuevo destino, donde permanece en aguas chinas hasta 1928. Igual que otras

Como complemento de la historia de éste Cañonero, añadir que su actuación durante la Guerra Civil China inspiró la novela de Richard McKenna “El Yang-Tse en llamas”, ambientada en 1926, aunque el buque que se construyó en 1965 para la película del mismo nombre, con un coste de 250.000 \$., no se parecía en nada al “Villalobos”, ni tampoco el nombre, pues lo llamo “USS San Pablo”, conocido familiarmente entre los marinos de la “Navy” (según la novela, claro) como “Sand Pebbles”, o sea “Gujarros de Arena”. Para comparación, se reproducen un par de imágenes de “verdadero” y el “de la película”, que se parece más, a las nuevas Cañoneras de 1928.



Sobre con matasellos del USS Villalobos en 1923, tipo 3R. (Col. Gómez-Agüero)



Correo “Oficial” con matasellos del USS Villalobos en 1926, con dos fechadores diferentes. Uno, Tipo 9, sin barras canceladoras. Otro, Tipo 3 R, con barras canceladoras entre las que se indica “Shanghái China”, y fecha ilegible. (Col. Gómez-Agüero)

El sobre reproducido con el nombre de USS Villalobos, está matasellado a bordo con fecha 24-04-1923. Es del Tipo 3r, con letras U.S.S. espaciadas y tres barras canceladoras, entre las que se podía poner un texto, que en esta ocasión es “Shanghái- China”, o sea el puerto donde estaba en esa fecha.

Tanto el Tipo 2, como el tipo 3, son los matasellos más usados en la US Navy entre 1913 y 1942 siendo sustituidos todos ese año por uno común que sólo indicaba “U.S. Navy”, por razones de seguridad con motivo de la entrada de los EE.UU. en la II G.M., estableciéndose la “Censura Postal”.



Foto de la dotación del USS Villalobos. Se ignora lugar y fecha.

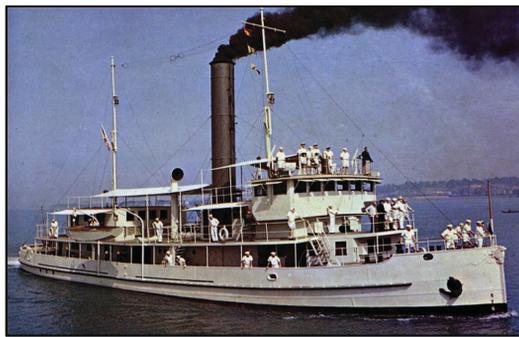
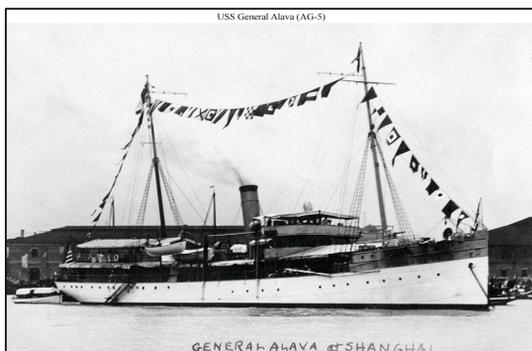


Foto del "San Pablo", construido para la película "El Yang-Tse en llamas".

### USS "GENERAL ÁLAVA".

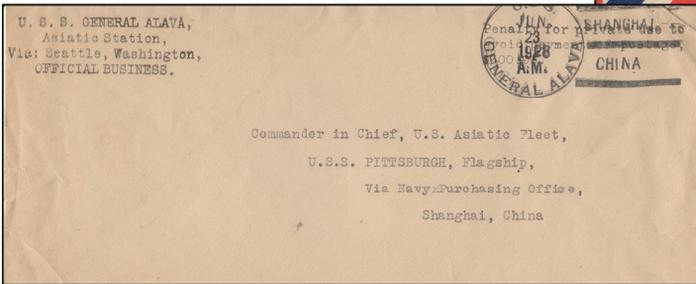


El USS General Álava en Shanghái, con pabellón USA.

1904 y enviado a la costa china, hasta Noviembre de 1905. En 1920 se le clasifica como AG-05 (Cañonero Auxiliar) y entre otras misiones, transporta personal militar entre Cavite y Ologapo, hasta Noviembre de 1925. También formo parte de la "Patrulla del Yang-Tse", tras ser destinado a Shanghai el 24-08-1927. Como otros buques de la US Navy, dispone de Oficina Postal desde 1912, con su nombre español.

El 3-06-1929 realiza su última patrulla por el Yang-Tse y regresa a Nanking (China). De allí navega hacia Shanghai donde el 28 es dado de "Baja" en las listas de la U.S.Navy. Se intenta vender a China, pero los tratados internacionales lo prohíben, por lo que su casco es remolcado a una posición fuera a Tsingtao, donde sirve de blanco para prácticas de tiro los días 15 y 16 de Julio de 1929, siendo hundido el 17.

Todos estos "Cañoneros", tenían un perfil muy parecido, con el puente en el centro y alta chimenea. No eran buques de "primera línea de combate", sino guardacostas, control de la piratería, contra-bando, etc.



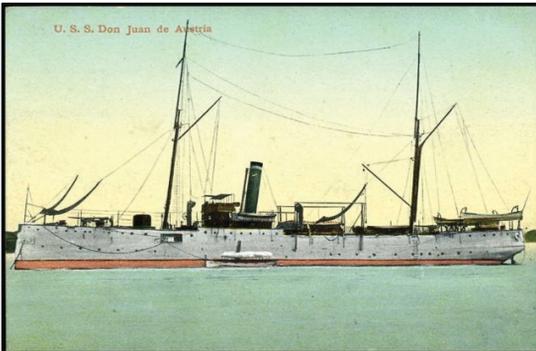
Correo "Oficial" enviado al Comandante en Jefe de la Flota Asiática, a bordo del USS Pittsburgh en 1928. (Col. Gómez-Aguero).



Sobre "por Vía Aérea" a USA, en 1928 con matasellos del USS General Álava. Entre barras Shanghai, China. (Col. Gómez-Aguero)



Carta con mat. tipo 3 s. (letras "Seriph") del USS "General Álava" en 1928 a USA. Clasificado como AG-5 (Auxiliar Gum) o sea "Cañonero".



TP. del USS Don Juan de Austria (ex-español del mismo nombre). No se conoce matasellos de la US Navy.

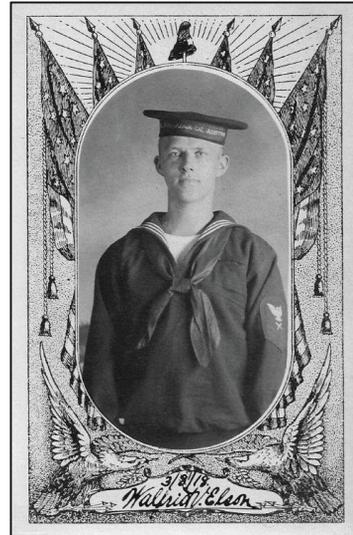


Foto de un marinero del USS Don Juan de Austria, en 1918, con el nombre del mismo en la gorra. No creo le fuera asignada Oficina Postal.

Sobre el autor: Manuel García García

Coleccionista e investigador de "Marcofilia Naval" en general y en especial de la Armada Española desde hace más de 50 años. Dibujante y pintor acuarelista, ha diseñado y confeccionado la mayoría de las "marcas" que diversos colectivos a los que pertenece, tales como el Grupo de Trabajo Naval "Poseidón", la Soc. Española de Filatelia Polar o el Centro de Estudios Aéreos y Navales, han entregado a diversas unidades de la Armada. Sus acuarelas de tema naval, se han publicado en la Revista Gral. de Marina, en la que colabora, y diversos libros de tema naval. Le cabe la satisfacción, que un dibujo suyo del B.I.O. "Las Palmas" A 52, sea el motivo central del sello de 55 Ptas. dedicado al "Tratado Antártico", emitido el 27-12-1991 (Edifil 3151). También ha escrito diversos artículos sobre el tema, publicados en RGM, "El Eco" y "Crónica Filatélica". Por último, es colaborador del Archivo Fotográfico del Museu Marítim de Barcelona, para documentar viejas fotos o postales.