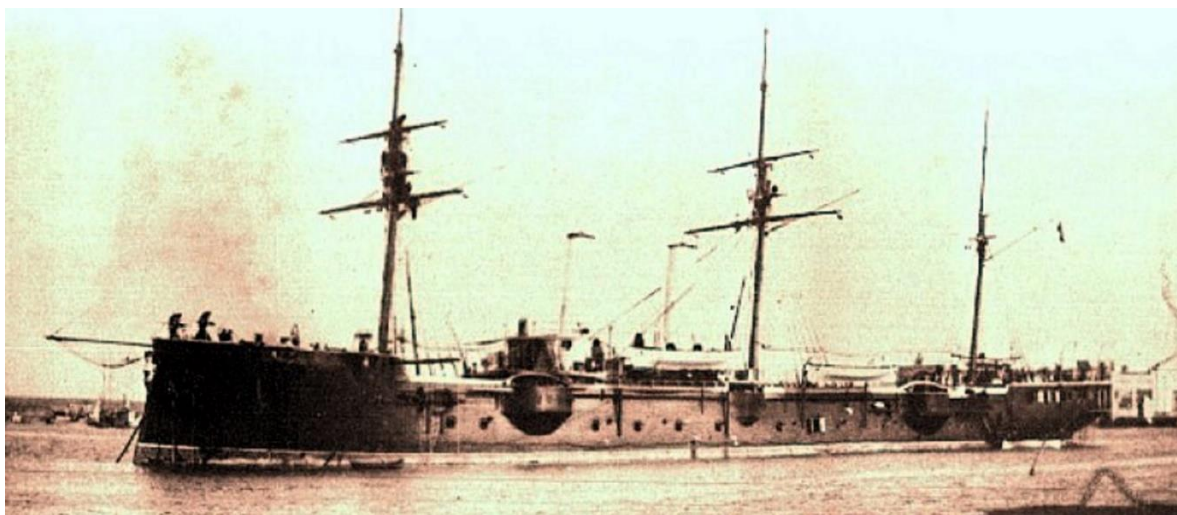


El USS Reina Mercedes

José Ángel Arbizu Moral (Josean)

Socio de AFINET



En la imagen, fotografía (circa 1898) del crucero español Reina Mercedes. (Foto del Museo Naval de Madrid).

Como es conocido, la mayoría de las unidades navales de la armada de Estados Unidos han estado dotadas de oficina postal para atender al correo de los tripulantes; como es lógico, estas oficinas estaban dotadas de matasellos para la cancelación del correo. En estos matasellos se detallaba el nombre y el código de clasificación del buque (excepto en épocas de guerra que se utilizaban matasellos numerales), y muchas veces también, aprovechando el espacio entre las líneas canceladoras, se colocaban ahí diversos mensajes, como por ejemplo los puertos que se visitaban, mensajes navideños, etc.

Todo esto como preámbulo para conocer el final de un buque de la armada española que, tras ser hundido en aguas de la bahía de Santiago de Cuba, fue reflotado por la armada de Estados Unidos, remolcado a ese país y utilizado como buque alojamiento de la armada hasta casi los años 60 del siglo XX. Lógicamente hablamos del crucero Reina Mercedes, o USS Reina Mercedes como estaba catalogado por la armada de Estados Unidos, ya que mantuvieron el nombre original del buque.

El crucero Reina Mercedes se construyó en el Arsenal Naval de Cartagena y fue botado en septiembre de 1887. Con un armamento principal compuesto por seis cañones de 160 mm, y cinco tubos lanzatorpedos fijos de 356 mm, este buque formaba parte de la clase de cruceros Clase Reina Cristina. Al igual que sus dos gemelos (Reina Cristina y Alfonso XII), sufrió grandes retrasos en su construcción, debido a la falta de materiales.

En 1893 fue destinado a Santiago de Cuba como parte de la escuadra de instrucción y en 1895 fue designado como buque insignia de las fuerzas navales españolas en Cuba.

En 1898, aunque estaba integrado en la flota española, debido a la falta de mantenimiento y fallos en sus calderas estaba imposibilitado para navegar, por lo que fue destinado como defensa fija a la entrada de la bahía de Santiago de Cuba. Cuatro de sus cañones de 160 mm fueron utilizados en la batería alta de Socapa, que estaba equipada con piezas de más de 300 años de antigüedad.



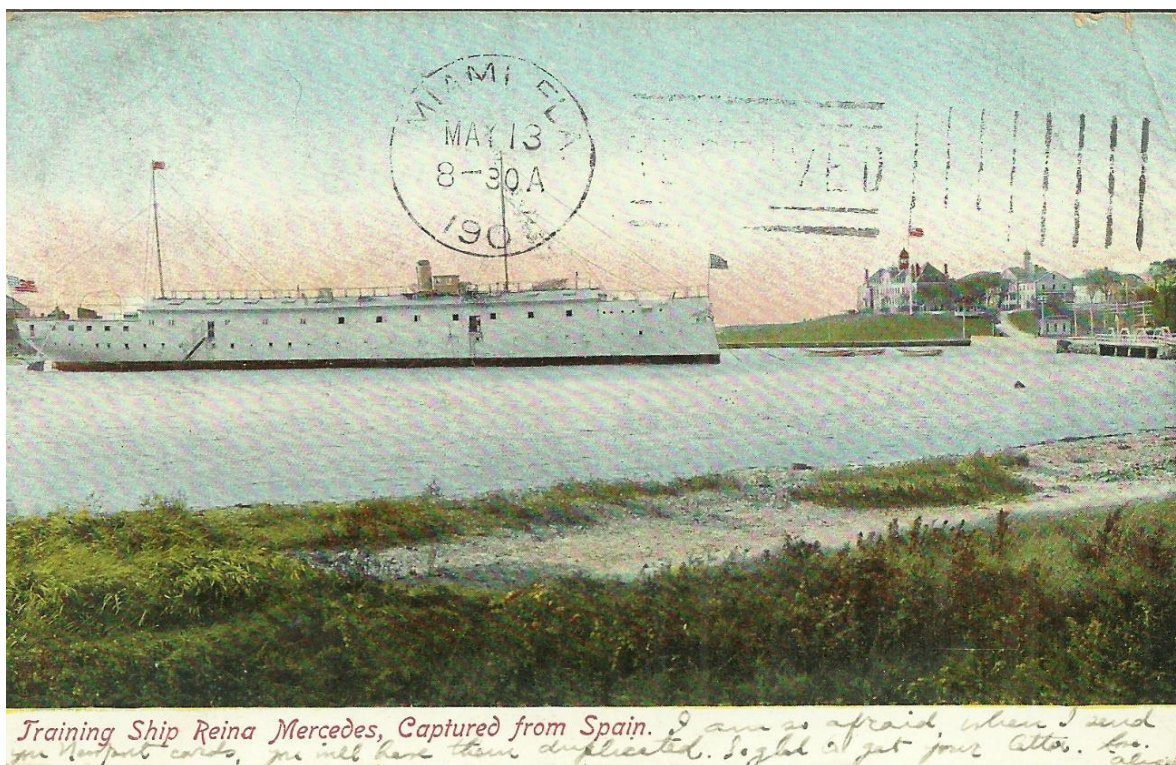
El Reina Mercedes hundido en la bahía de Santiago de Cuba en 1898. (US Army photo).

Comenzadas las acciones bélicas por los norteamericanos contra la bahía de Santiago de Cuba, éstos trazaron planes para encerrar a los buques españoles a la espera de un desenlace favorable en los combates terrestres, que permitiese capturar intacta toda la escuadra española. Así, la noche del 2 al 3 de junio, intentaron bloquear la entrada a la bahía de Santiago hundiendo en ella el viejo buque carbonero Merrimack, que fue avistado por el Reina Mercedes y el Plutón, que lograron hundirlo antes de que bloquease el canal.

El Crucero Reina Mercedes fue hundido por su tripulación en Santiago de Cuba el 4 de julio de 1898 para taponar el canal de entrada al puerto tras el hundimiento de la escuadra del almirante Cervera para impedir la entrada de la

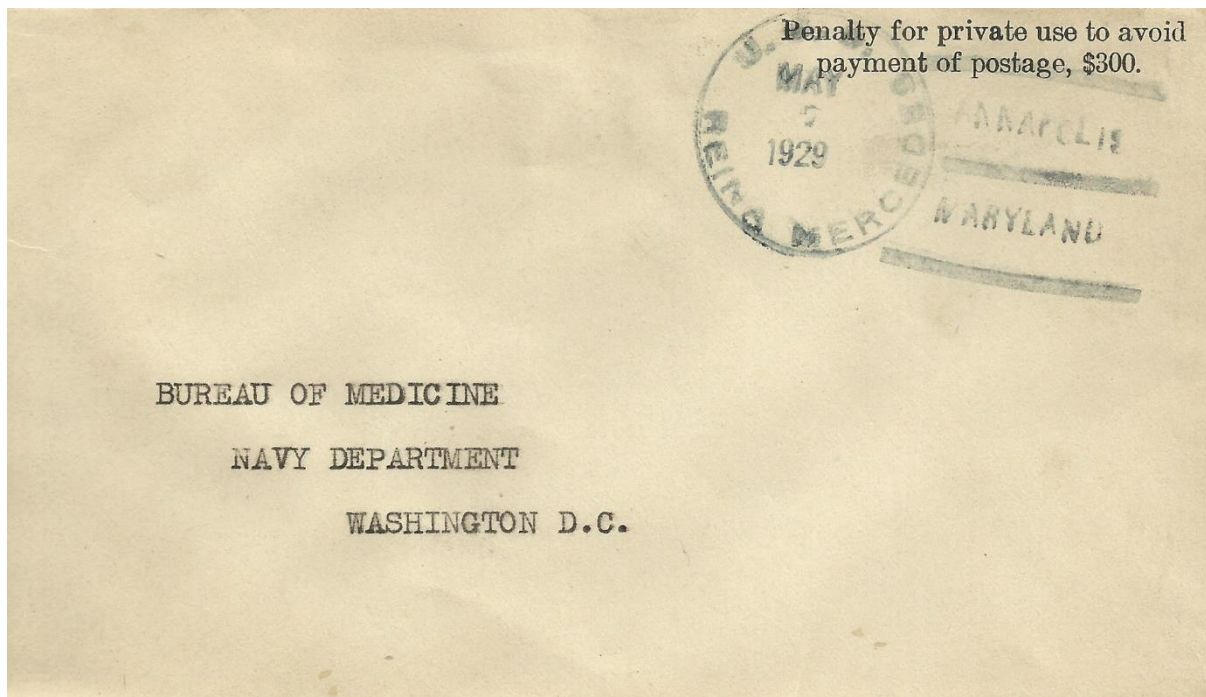
escuadra norteamericana, hecho que consiguieron a pesar del bombardeo al que fue sometido por los cruceros de Estados Unidos Texas y Massachusetts.

El Reina Mercedes fue capturado el 17 de julio cuando se rindieron los defensores de Santiago de Cuba. Posteriormente fue reflatado por la US Navy entre el 2 de enero y el 1 de marzo de 1899, y remolcado hasta el Astillero Naval de Norfolk (Virginia), y luego al Astillero Naval de Portsmouth para su reparación. Fue transformado en un pontón, sin propulsión ni armamento, y en 1905 fue destinado a Newport (Rhode Island). En 1912 volvió a los Astilleros Navales de Norfolk, para su transformación en buque alojamiento, destinado a Annapolis, donde sirvió como buque de alojamiento de los cadetes con la designación IX-25.

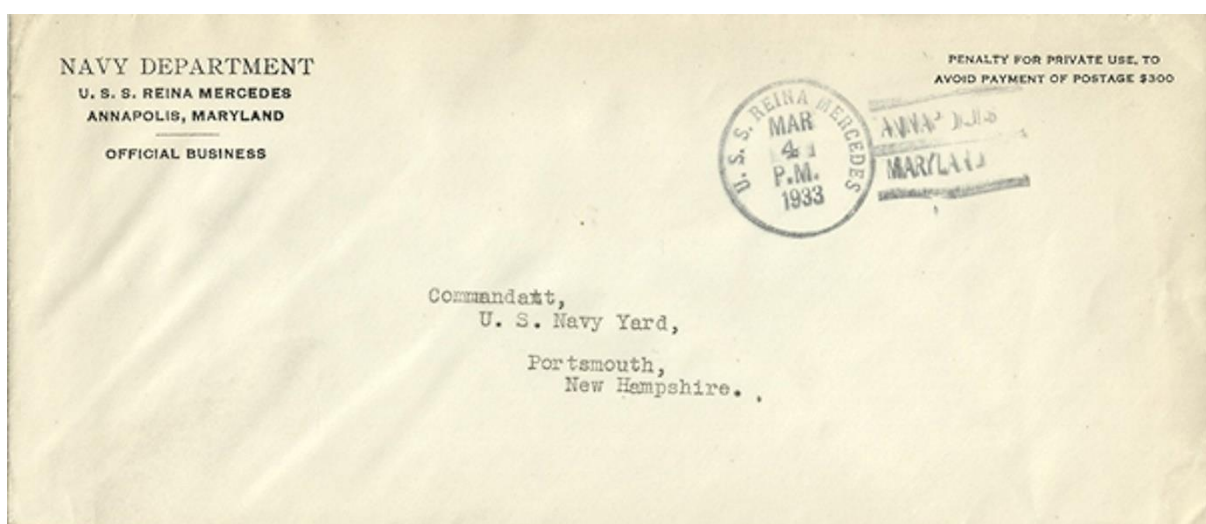


Postal circulada en 1903. El buque desarbolado y sin armamento.

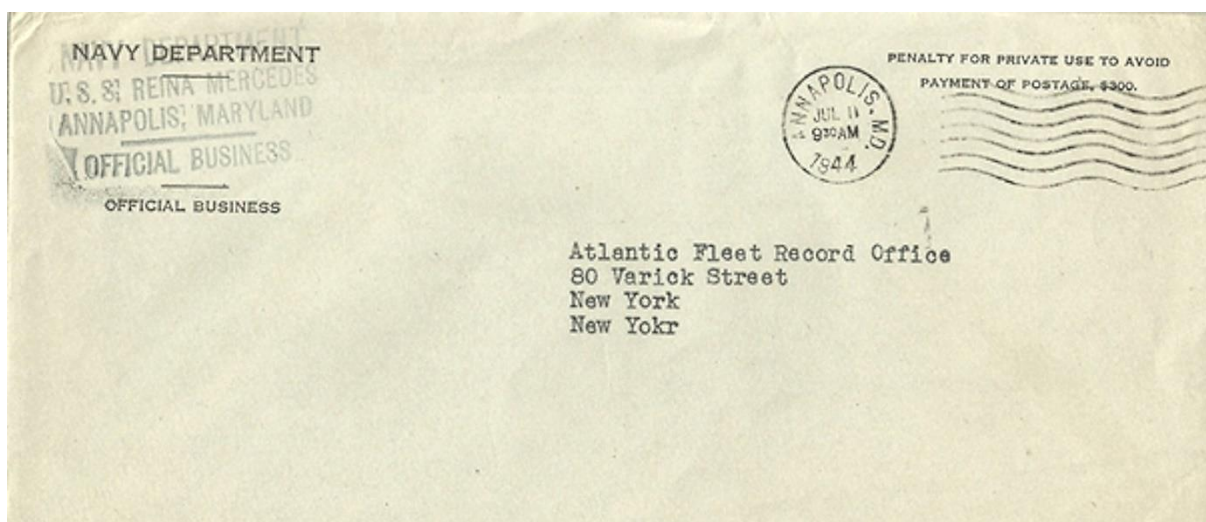
Las reparaciones necesarias en 1957 para hacer que siguiera siendo útil eran tan elevadas que se decidió finalmente su venta para chatarra. Fue desguazado en Baltimore.



Carta circulada en franquicia en 1929 desde el buque USS Reina Mercedes.

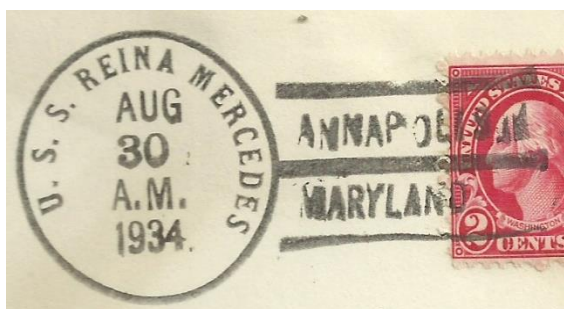


Carta circulada en franquicia en 1933 desde el buque USS Reina Mercedes.

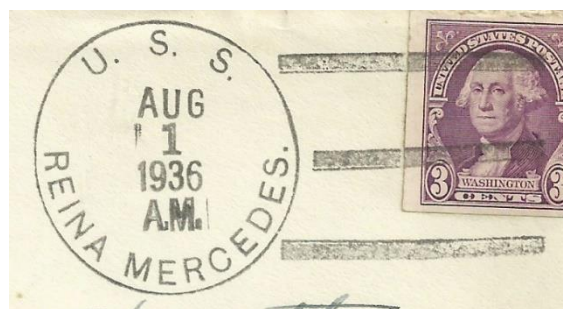


Carta circulada desde el buque durante la segunda guerra mundial, 1944, matasellos de Annapolis.

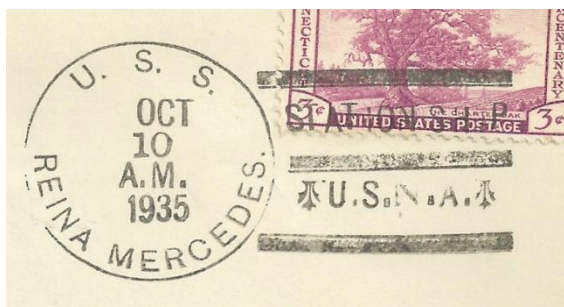
MATASELLOS UTILIZADOS DESDE EL USS REINA MERCEDES



Tipo 1, con texto Annapolis Maryland



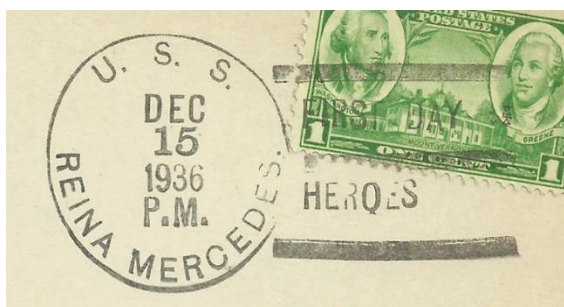
Tipo 2



Tipo 2, con texto STATION SHIP U.S.N.A.



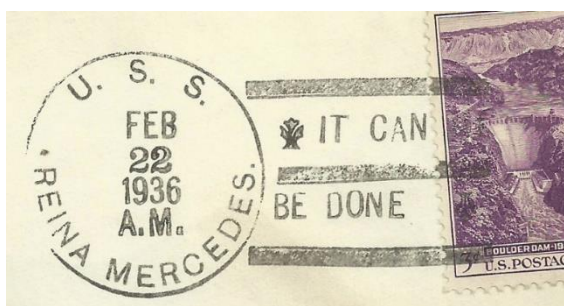
Tipo 2, con texto U.S.N.A. Annapolis



Tipo 2, con texto FIRST DAY HEROES



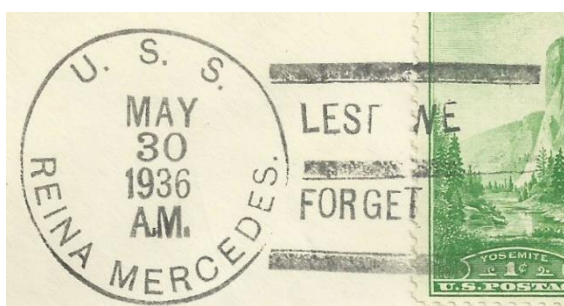
Tipo 2, con texto VIKINGS CREW NO. 8



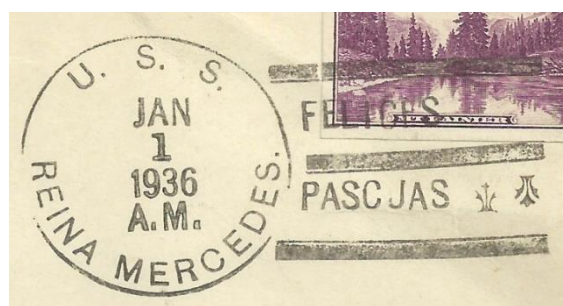
Tipo 2, con texto IT CAN BE DONE



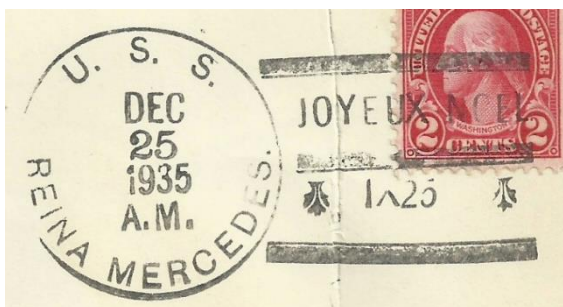
Tipo 2, con texto TURKS & DARDANELLES



Tipo 2, con texto LETS WE FORGET



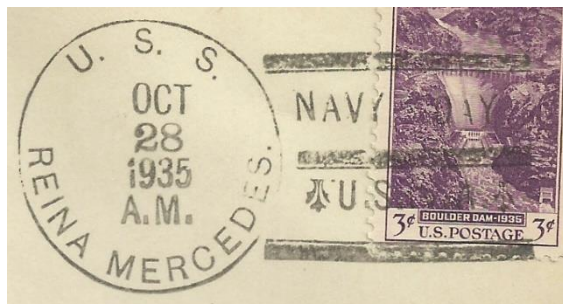
Tipo 2, con texto FELICES PASCUAS



Tipo 2, con texto JOYEUX NOEL



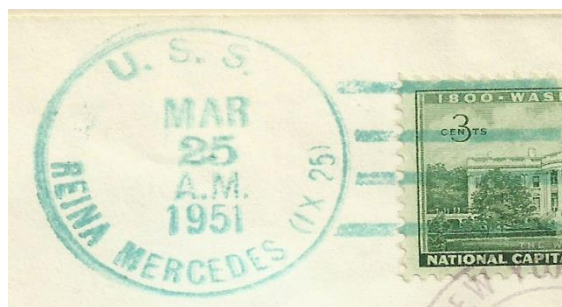
Tipo 2, con texto U.S. NAVAL ACADEMY



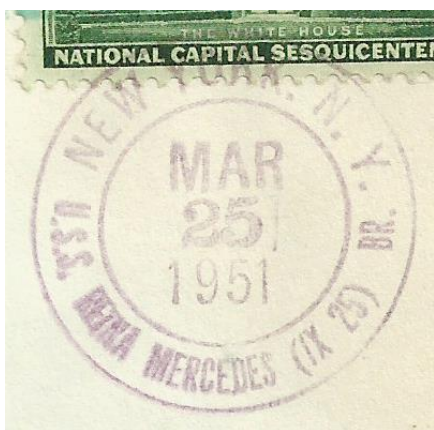
Tipo 2, con texto NAVY DAY U.S. NAVY



Tipo 3



Tipo 3, tinta color verde



Matasellos para correo certificado.



Matasellos para paquetes postales.

OTROS ARTÍCULOS DEL AUTOR EN 6 CU@RTOS DE AFINET

JOSÉ ÁNGEL ARBIZU MORAL (Josean).-Expeditionary Forces Message [nº 9]. Flota ballenera alemana en la Antártida [nº 10]. Censura química en la segunda guerra mundial [nº 10]. El Willem Barendsz [nº 11]