

1898/1998

Boceto del monumento que se levantó en el Parque del Oeste de Madrid a los soldados y marineros muertos en Cuba y Filipinas.



Museo del Ejército

LAS CAUSAS de la derrota naval

RESULTA EVIDENTE QUE LA DERROTA DE España ante los Estados Unidos en 1898 fue fundamentalmente naval, ya que lo que se dirimía en la guerra era la posesión de unos archipiélagos e islas muy lejanos de la Península y en los que se desarrollaba una insurrección contra el dominio español, caso de Cuba y pretexto formal de la guerra; o sólo temporalmente vencida, caso de Filipinas. Gracias al dominio del mar, y aunque con grandes sacrificios, España había podido contener la primera y derrotar a la segunda, pero la injerencia de otra potencia que arrebató ese dominio hizo que tales posesiones se perdieran inevitablemente.

Ha sido un tópico en nuestro país atribuir la derrota en el mar a la enorme potencia del enemigo, o a mitos tales como que los buques de la Armada eran anticuados cascarones de madera cuyos cañones no alcanzaban siquiera a los, por otra parte, prácticamente invulnerables acorazados enemigos. Tales razones, tal vez válidas en su momento para explicar la derrota a una opinión poco formada, deben ser hoy rotundamente rechazadas, pues ni la superioridad americana tuvo por qué ser tan aplastante, ni los buques españoles eran de madera, ni sus cañones tan inofensivos, ni, por último, los barcos enemigos eran invulnerables.

Se ha repetido hasta la saciedad que la Historia debe ser maestra de la vida, y ello es especialmente evidente en la historia militar y naval, pues, por encima de los detalles propios del momento, los acontecimientos, si son debida-

mente conocidos y evaluados, muestran unas enseñanzas que pueden ser muy útiles a la hora de evitar caer en errores semejantes. Y si ello se hace incluso en medio de la euforia de una victoria, con tanta más razón debe de hacerse si lo que se analiza es una derrota.

Vaya por delante que las causas de la derrota naval española en 1898 fueron mucho más complejas de lo que pudieran sugerir los tópicos tan inexactos como repetidos. Errar es humano, pero suponer tal grado de incompetencia, desidia e irresponsabilidad a los hombres de Estado de la época, entre ellos a alguien del relieve de Cánovas, o a los altos mandos de la Armada de

Los tópicos que califican de anticuados a los buques de la Armada o a los estadounidenses de invulnerables deben ser rotundamente rechazados

entonces no sólo es erróneo, sino hasta injusto para unos hombres que, con mejor o peor criterio, creyeron poner los medios necesarios para que España no perdiera su imperio colonial.

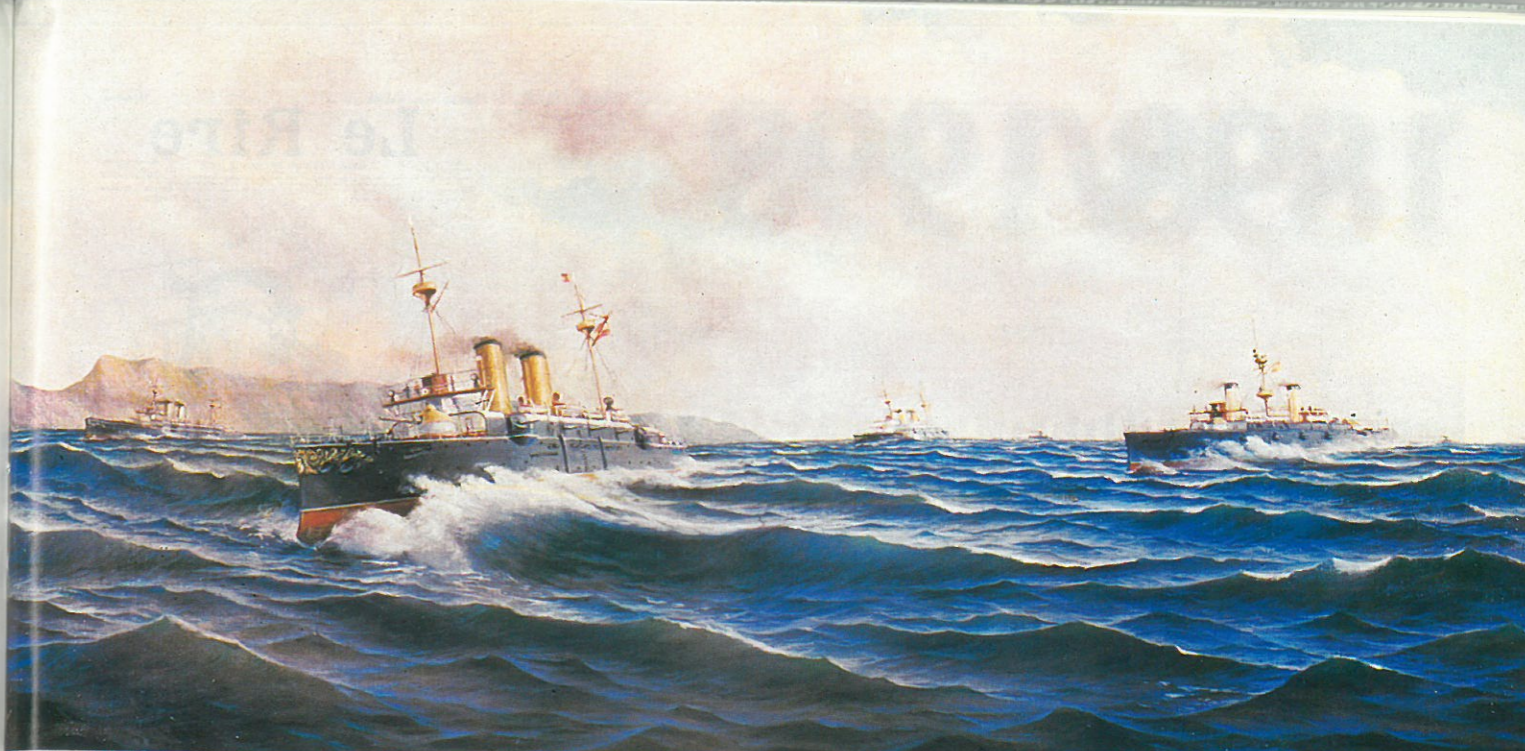
Y algo muy a tener en cuenta es que la guerra del 98 fue la primera en la que se enfrentaron modernas escuadras con buques de hierro o acero movidos exclusivamente a vapor, con nuevas armas como la mina y el torpedo o con medios como la iluminación eléctrica. Faltaba experiencia contrastada tanto en los aspectos técnicos como logísticos y operativos, por no hablar de los tácticos y estratégicos, y aunque los dos bandos cometieron se-

rios errores, estos errores fueron decisivos para el adversario más débil.

Lo más sorprendente es que, pese a cuanto se ha dicho, la escuadra española no tuvo por qué resultar muy inferior a su enemiga en 1898. Aunque ya por entonces los EEUU eran un gigante económico, industrial y demográfico, lo cierto es que tal potencia no se había concretado ni en el plano militar ni en el naval por diversos factores que aquí no podemos tratar.

Tras la gran crisis de la guerra de Secesión no se vio la necesidad de una gran escuadra, y mucho menos de alta mar, capaz de intervenir a grandes distancias de las costas norteamericanas. Pese al influjo de las teorías de Mahan, lo cierto es que la *Navy* sólo había empezado a recibir alguna atención en la década de los ochenta, y sólo muy recientemente, y ya en el segundo lustro de los noventa, se estaba convirtiendo en una fuerza

apreciable. Con todo, el resultado era poco espectacular: aparte del desdichado *Maine*, sólo podía alinear entre sus unidades principales a cinco acorazados y dos cruceros acorazados, una docena de cruceros protegidos y un número algo mayor de pequeños cruceros y grandes cañoneros, además de una docena de torpederos. De hecho, y en la eventualidad de una guerra contra España, se tuvo que recurrir a armar una docena de grandes vapores mercantes como cruceros auxiliares y más de 70 pequeños vapores, yates y remolcadores para reforzar unas fuerzas navales que complementasen una escuadra apenas suficiente.



La escuadra española en Santiago de Cuba el 3 de julio de 1898. En primer plano, el buque insignia María Teresa, seguido del Cristóbal Colón.

F. Portela de la Liera. Museo Naval

Por contra, en España, y dados sus grandes intereses marítimos, desde el Pacífico al Caribe, la necesidad de una escuadra se había hecho sentir antes. Ya a principios de la década de los ochenta, gobiernos liberales y conservadores habían sometido a las Cortes sucesivos planes para reconstruir la escuadra, que si bien no fraguaron hasta el de Rodríguez Arias de 1887, mostraban la preocupación por dar el adecuado relevo a las viejas unidades isabelinas. De hecho, y mientras tales planes no se concretaron, se fueron encargando unidades en gran número: el acorazado *Pelayo*, tres cruceros protegidos tipo *Reina Regente*, seis grandes cruceros coloniales y otros ocho más pequeños, diversos cañoneros y un total de doce torpederos.

El plan de escuadra de Rodríguez Arias se propuso no sólo acabar tales unidades, empezadas hacía poco, sino construir otras muchas, que las insuficiencias presupuestarias redujeron a siete cruceros acorazados y a no menos de diez cañoneros-torpederos, las unidades que, en la senda del por entonces botado *Destructor* de Villamil, parecían ser no sólo los mejores antidotos contra el entonces temible torpedero, sino, a su vez, los auténticos torpederos de escuadra, capaces de largas navegaciones y de operar en alta mar. Posteriormente, y ya iniciada la insurrección en Cuba, se adquirió en Italia un nuevo crucero acorazado, el *Colón*, y seis modernísimos destructores en Gran Bretaña, entre los encargos principales, aparte de enviar a Francia a modernizarse a los tres acorazados.

Todas estas unidades, de haber estado disponibles en 1898, hubieran supuesto un serio desafío para la *US Navy*, pues, frente a los cinco acorazados y dos cruceros acorazados enemigos, se hubieran podido alinear nada me-



Retrato al óleo de un marinero español de finales del siglo XIX.

C. Pissencia y Masette. Museo Naval

nos que tres acorazados y ocho cruceros acorazados y, frente a los doce torpederos, nada menos que siete destructores, diez cañoneros torpederos y doce torpederos. No hubo, pues, imprevisión, y los modelos escogidos tampoco eran malos, pues se basaban en diseños británicos de la época, entonces todavía la mejor garantía de calidad. Lo que sucedió fue bien distinto.

Por un plausible deseo de que la reconstrucción de la escuadra sirviera al desarrollo económico del país y posibilitara su despegue técnico, se encargaron la mayoría de las unidades a una industria nacional que, entonces, en el sector naval, o era inexistente o no estaba en condiciones de hacer frente a tal tarea, al menos en un plazo y grado razonables. Por ello, las construcciones se retrasaron y encarecieron considerablemente y resultó inevitable que algunos buques salieran poco menos que inútiles, mermando considerablemente la fuerza disponible en 1898. También tuvo su parte de culpa la tan popular como irresponsable política de «presupuesto de la paz», que, buscando reducir los gastos estatales, cercenó considerablemente las partidas para gastos tan imprescindibles como maniobras y prácticas, reparaciones y mantenimiento en general.

Y esto se hacía cuando la Armada, que estaba recibiendo sus nuevos buques con cuentagotas, tenía grandes responsabilidades en dos océanos, en el Pacífico con Filipinas, Carolinas y Marianas, y en el Atlántico, con Cuba y Puerto Rico, pero también en el recientemente adquirido protectorado sobre el Sáhara o en Guinea, por no hablar de la constante «cuestión marroquí». En todos aquellos lejanos puntos había indígenas dispuestos a luchar contra la domina-

1898/1998

SOLIDARIDAD CON ESPAÑA

AUNQUE España no estaba integrada por entonces en alianza militar alguna (lo que era también el caso de nuestros enemigos), obtuvo la solidaridad y el apoyo de muchas personas que se identificaron con su causa.

En primer lugar, y por motivos obvios, los emigrantes españoles en América se volcaron en actos de apoyo y suscripciones para ayudar a la comprometida patria ya desde el comienzo de la insurrección cubana. Con los fondos recaudados se pudo financiar la construcción de numerosas unidades de la Armada, entre ellos el cañonero *Nueva España* y los cruceros *Río de la Plata* y *Extremadura*. Incluso la modesta colonia en Nueva York regaló el cañonero *Delgado Parejo*. Muchos de estos emigrantes, aunque nada les obligaba excepto su propio patriotismo, se presentaron voluntarios para luchar en Cuba.

Aquello tuvo sus repercusiones en los gobiernos, para los que el prestigio de España estaba entonces muy alto, pues se había recurrido recientemente a su arbitraje en numerosas cuestiones de límites que enfrentaban a las repúblicas. Aunque declaradamente neutrales, sus simpatías en el conflicto con los EEUU estuvieron muy claras, como lo mostró el hecho de que numerosos militares y civiles se presentaron en nuestras embajadas y consulados solicitando servir como voluntarios en nuestras Fuerzas Armadas. El gesto conmovió a la opinión española, pero las Reales Ordenanzas prohibían por entonces el reclutamiento de extranjeros.

El oficial e ingeniero de la Marina brasileña Emilio J. Hess ofreció su proyecto de submarino (que sería realidad en 1905) a la Armada española, comprometiéndose la colonia española en Brasil a sufragar su construcción. Igual oferta hizo el ingeniero argentino Teobaldo Ricaldoni, pero no hubo tiempo ni ocasión para afrontar lo que todavía implicaba un largo desarrollo.

En general, se asistió a una explosión de hermandad, paralela por otra parte a la de estadounidenses y británicos, que ofreció pocos años después su consagración poética con la sarcástica *Oda a Roosevelt* de Rubén Darío.

En Europa cabe anotar la amistosa actitud portuguesa, que, entre otras cuestiones, permitió prolongar la estancia de Cervera en Cabo Verde mucho más de lo que consentían las leyes de neutralidad. En otro orden de cosas, esas simpatías latinas estuvieron presentes en el novelista Salgari, con su obra *La capitana del Yucatán*, en la que, por excepción, el héroe, mejor dicho, la heroína, es española y no duda en luchar con su vapor armado contra los buques estadounidenses. Edmundo D'Amicis, el creador de *Corazón*, dedicó la edición del año de su obra a los niños españoles, tal vez porque considerase que ese tiempo dietario de civismo y patriotismo liberal les iba a ser muy necesario en el futuro.



Embarque en Buenos Aires de los cerca de 800 voluntarios alistados para combatir en la guerra de Cuba.



Caricatura de McKinley en un semanario francés del 21 de mayo 1898. «Se acabó el tiempo de la Caballería, de Don Quijote y de los molinos de viento. Hoy en día sólo cuentan el hierro y el oro».

Colectión Manuel Gramunt de Moragas

ción española o que lo hacían de hecho y potencias deseosas de aprovechar cualquier incidente para su propio beneficio y expansión. La consecuencia inevitable fue un rápido desgaste del material, escaso todavía y poco atendido.

Las cosas se pusieron aún peor cuando estalló la rebelión en Cuba y poco después en Filipinas. Aunque la situación presupuestaria mejoró, las cantidades fueron realmente no a la escuadra, sino a los pequeños cañoneros indispensables para la vigilancia de costas y para la cooperación con el Ejército en operaciones contrainsurgencia. Sólo en Cuba hubo que disponer de unas sesenta pequeñas lanchas cañoneras de vapor, y aquellas pequeñas embarcaciones que tantos esfuerzos, hombres y dinero desviaban serían poco menos que inútiles en un combate naval. Realmente, a primeros de 1898, España estaba exhausta y necesitada de recuperar fuerzas. De hecho el gobierno de Sagasta, ante las crecientes presiones del de McKinley, estaba haciendo concesiones que iban desde la autonomía a Cuba y la anulación de la «reconcentración» dispuesta por Weyler hasta una oferta de armisticio a los rebeldes. Tal vez la crisis, tras amenazar con una guerra, se volvería a superar pacíficamente, como tantas veces en el pasado...

Pero había personas y grupos de presión en los EEUU que no iban a dejar pasar la oportunidad, ahora, que por primera vez, la Marina norteamericana superaba a la española. Ni siquiera se esperó al desgraciado accidente del *Maine*, pues las órdenes de movilización de la flota, debidas al subsecretario de la Navy, T. Roosevelt, se habían dado antes de la explosión unas, e inmediatamente después, y cuando no se conocían aún sus causas, el resto.

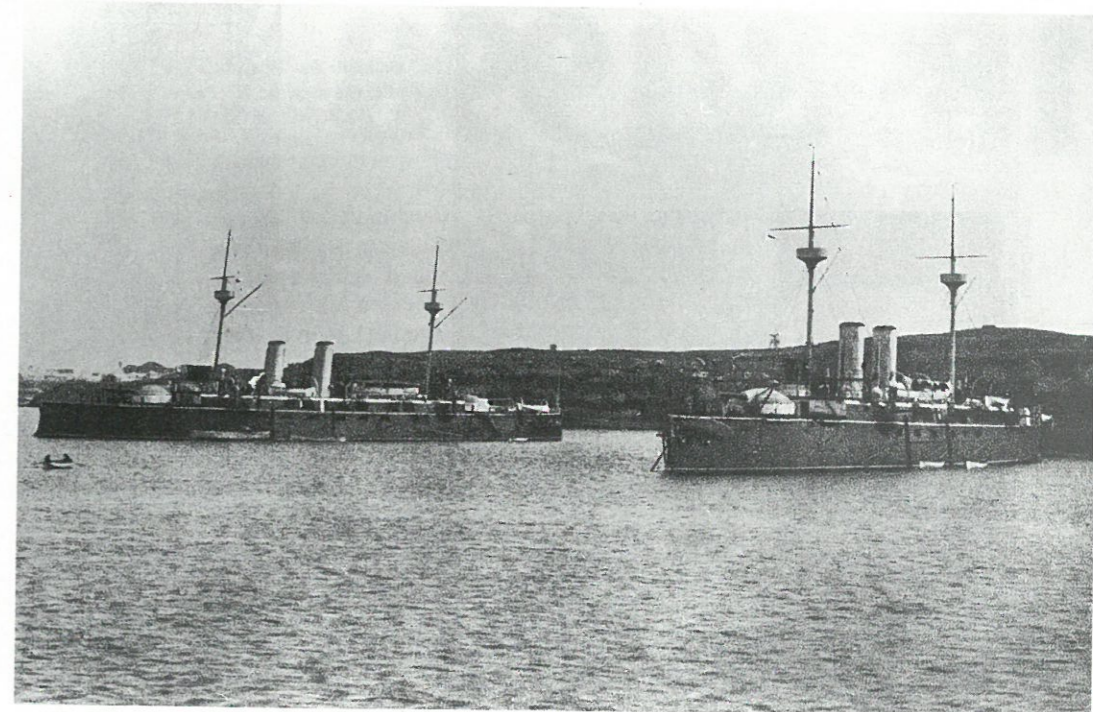
De hecho, los estrategas navales americanos

estaban muy preocupados porque los españoles, que no deseaban una guerra contra los EEUU y no la preparaban, tuvieran tiempo de alistar o reparar muchos de sus buques, con lo cual el margen de superioridad americano se reduciría considerablemente. Por ello insistieron reiteradamente a McKinley para que iniciara la guerra antes de que los preparativos españoles pudieran completarse. Así se dio el caso de que las operaciones navales americanas de bloqueo de Cuba comenzaran el 21 de abril capturando buques mercantes españoles, aunque la declaración de guerra se retrasó hasta el 25.

Realmente no se pudo elegir mejor el momento: los tres acorazados españoles estaban entonces modernizándose en Francia, teniendo que ser repatriados al estallar la guerra sin finalizar sus obras. De ellos, a duras penas y con retraso, sólo el *Pelayo* pudo alistarse durante la guerra.

De los ocho cruceros acorazados, sólo los cuatro al mando de Cervera, aunque con deficiencias, podían considerarse listos. Tres más todavía estaban lejos de ser terminados en los arsenales, y el *Carlos V*, el mayor buque de guerra construido hasta entonces en España, estaba igualmente en Francia instalando los mecanismos eléctricos de sus torres de artillería pesada, y tuvo que volver sin haberlos completado.

Los dos cruceros protegidos *Lepanto* y *Alfonso XIII*, copias nacionales del desgraciado *Reina Regente*, seguían en pruebas, aunque ya resultaba evidente que aquellos buques habían sido en su momento un reto excesivo para la débil base técnica e industrial del país y resultaban poco me-



El crucero Vizcaya y el buque insignia María Teresa, fondeados en la bahía de Santiago de Cuba días antes del combate.

Colectión de R. Fernández de Latorre

nos que inútiles. El primero fue relegado tras el 98 a funciones de buque escuela y el segundo condenado al desguace sin apenas haber prestado servicio.

De los doce torpederos, ocho eran demasiado pequeños para atravesar el Atlántico, y uno de los tres mayores precisaba de reparaciones,

lo mismo que el *Destructor*. De los seis destructores, la industria británica sólo había entregado los tres primeros, y se esperaba al resto, por cierto, con retraso sobre el contrato. Con sólo tres destructores y los tres torpederos grandes se formó la escuadrilla de Villamil, que partió hacia La Habana el 13 de marzo. Un pequeño crucero y tres grandes cañoneros-torpederos, pese a lo avanzado de su construcción, tampoco pudieron estar a punto para la guerra, y había algunos otros pequeños cruceros apenas iniciados.

Y aquello era todo lo que había en puertos peninsulares, salvo algunos cañoneros, transportes, buques escuelas y otros navíos sin importancia en un combate naval, pues el resto de las unidades estaba ya en Cuba, Puerto Rico y las Filipinas.

Descontando las pequeñas unidades, en Cuba y Puerto Rico, estaban destacados seis cruceros y dos grandes cañoneros. Pero el desgaste en la campaña contra la insurrección había sido tal que sólo podían navegar dos de los cruceros y un cañonero. El resto estaba en reparación al menos hasta junio. Los seis cañoneros-torpederos allí enviados para, con su rapidez, dar buena cuenta de los buques filibusteros, habían perdido su velocidad con el intenso uso y también precisaban de reparaciones.

En Filipinas la situación era parecida, pues de los siete cruceros y tres grandes cañoneros allí destacados, tres de los cruceros y uno de los cañoneros no podían navegar por estar sometidos a grandes reparaciones, y el resto también las precisaba aunque menos importantes. Uno de estos cruceros averiados, el *Castilla*, era el único de



Alegoría de autor anónimo, impresa en 1898 en la Imprenta del Comercio en La Habana.

Colectión Santiago Gramunt

1898/1998



Medalla de la Constancia de los voluntarios de Cuba



Antes de partir hacia Cuba, oficiales estadounidenses dan una fiesta en Tampa (Florida) a la que asisten agregados militares británicos.

la Armada con casco de madera que llegó a combatir en la guerra, y origen del mito que generalizó tal característica al resto.

Es bien sabido que la conducción de una crisis en las semanas anteriores a una guerra puede ser decisiva para el resultado del combate. En este sentido, la defectuosa gestión española facilitó las cosas al enemigo.

Como ya sabemos, sólo dos limitadas fuerzas navales españolas podían reforzar sensiblemente a las desgastadas fuerzas navales de los apostaderos de Cuba y Filipinas, la escuadrilla de Villaamil y la Escuadra de Instrucción, pronto denominada «de operaciones», al mando de Cervera. De la primera ya sabemos que, alistada en La Carraca, y convoyada por un vapor artillado de la Transatlántica, el *Ciudad de Cádiz*, había partido rumbo a Cuba a mediados de marzo. Pero, con anterioridad a esa partida, la US Navy, había concentrado en Lisboa a los buques de su «estación europea» y a otros en tránsito, entre ellos al crucero protegido *San Francisco* y otros tres menores, a los que se pensaba que pronto se unirían otro protegido, el *New Orleans*, y alguno menor, recién adquiridos en astilleros británicos.

El motivo de tal concentración era el de atacar en ruta a la escuadrilla española para impedir su llegada a Cuba, incluso sin declaración de guerra. Se pensaba que tales buques serían muy peligrosos para los bloqueadores de La Habana, y los mandos navales americanos llegaron a presionar a McKinley para que tomara aquella decisión. El presidente, tras serias dudas y consultas, se negó a tal cosa, pero los

mandos españoles siguieron con el temor de que pudiera hacer algo semejante.

Durante la travesía, los destructores y torpederos irían con la artillería desmontada, aparatos auxiliares y en una condición general poco apta para el combate, escoltados sólo por el mercante armado, lo que les convertía en una presa fácil. El ministro de Marina, contralmirante Bermejo, llegó a proponer a Cervera que les escoltara el *Colón* para más seguridad, ya que el buque era muy superior a los posibles enemigos, pero aquello era forzar demasiado las cosas, pues la escuadra de Cervera estaba ya, en plena crisis, completamente desperdigada, con dos de los cruceros en Cuba, el *Vizcaya*

La escuadra de Cervera tuvo que prepararse para la contienda no en sus propias bases, sino en un puerto neutral

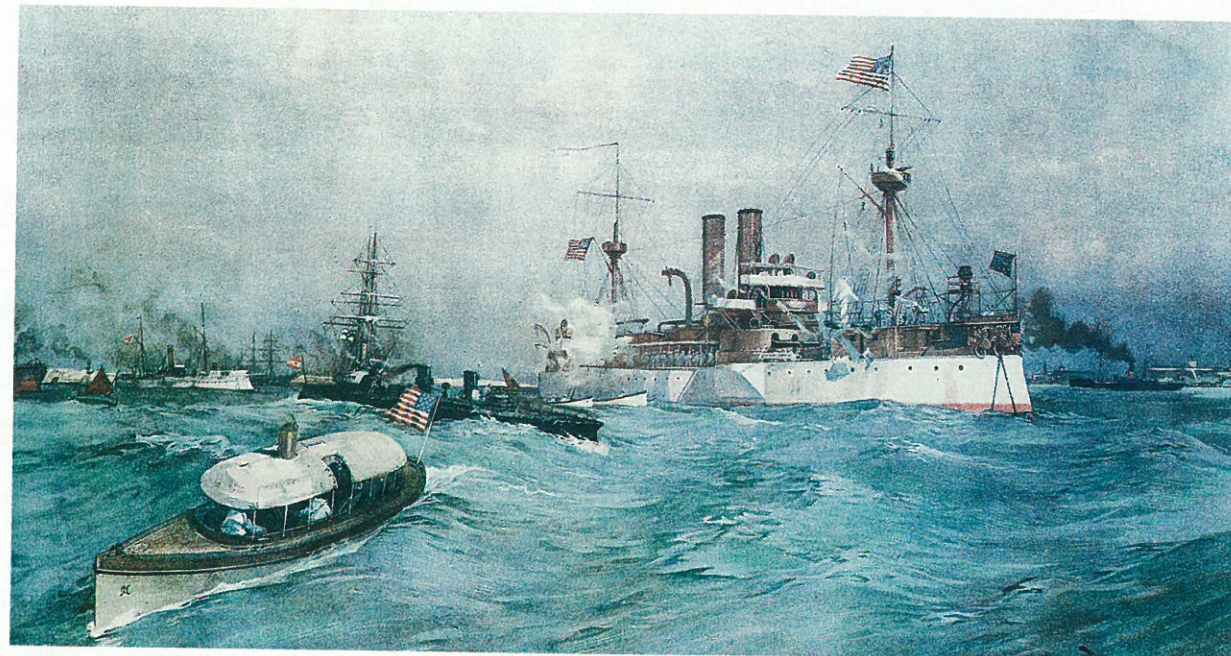
tras su frustrada visita de cortesía a Nueva York para devolver la del *Maine*, y el *Oquendo*. Si Cervera se desprendía también del *Colón*, su escuadra se reduciría a su buque insignia, el *Infanta María Teresa*.

Dadas las circunstancias, tal vez lo mejor fuera que los dos cruceros de Cervera acompañaran a Villaamil hasta La Habana, donde se reuniría con los otros dos cruceros, y allí la fuerza concentrada, con el apoyo de los buques del apostadero, de la numerosa guarnición y, sobre todo, de las poderosas baterías de costa, constituiría una seria amenaza para el enemigo. Pero tal vez se pensó que aquello sería una provocación, y se dejaron estar las cosas.

El resultado no pudo ser peor. Los pequeños buques de Villaamil se debieron enfrentar a un duro temporal, y creyendo que los cruceros americanos se disponían a cazarlos inermes en medio del océano, se desviaron a la colonia portuguesa de Cabo Verde. Y allí, poco después, se ordenó la concentración de los buques de Cervera para escoltar a la escuadrilla, para lo cual dos de ellos debieron volver a cruzar el Atlántico. De esta forma poco meditada, la escuadra se tuvo que preparar para la contienda no en sus propias bases y arsenales, sino en un puerto neutral. Los torpederos fueron devueltos a la Península, junto con dos transportes, y sólo siguieron viaje los cuatro cruceros y los tres destructores, que ya fueron más una rémora para los primeros que una efectiva ayuda.

Así, por el *bluff* americano en Lisboa quedaron alterados los planes españoles, quedando la escuadrilla reducida a la mitad, sin los dos transportes, y en vez de realizar la travesía en tiempos de paz lo hizo ya con la guerra declarada y tras las insistentes presiones de los hospitalarios pero obviamente preocupados portugueses. El resto es bien conocido: cómo Cervera supo burlar a sus perseguidores llegando a Santiago para ser allí bloqueado por una escuadra superior, los bombardeos de la plaza y puerto, el asedio terrestre de las tropas de Shafter y la salida desesperada del 3 de julio que significó la total destrucción de la escuadra.

Recordemos, sin embargo, que los planes señalaban que la flotilla de Villaamil iría a La Habana, donde en ataques nocturnos intentaría desgastar a los bloqueadores, mientras que Cervera, con los cruceros y con base en San Juan de Puer-



Lienzo de Henry Reuterdahl que muestra al acorazado Maine un día antes de su voladura y hundimiento.

to Rico, iniciaría una serie de *raids* sobre la costa y tráfico enemigos, evitando, gracias a su mayor velocidad, un encuentro con fuerzas superiores del adversario. Aunque aquello no condujera a la destrucción de la escuadra enemiga, se suponía que podría causar las suficientes pérdidas y desasosiego como para que se aviniera a una solución negociada. En lo que nadie pensaba era en un combate frontal, que, evidentemente, los buques de Cervera no podían ganar.

Curiosamente, ninguno de los dos enemigos enfrentados pertenecía por entonces a alianza militar alguna. Sin embargo, la actitud de apoyo de Gran Bretaña a los Estados Unidos durante el conflicto, aunque teóricamente neutral, resultó ser decisiva.

A principios de junio, y con los buques disponibles, se formó en Cádiz la llamada Escuadra de Reserva, puesta al mando del contralmirante Cámara. Con ella se pretendió dar un giro a la guerra.

La escuadra de Cervera bloqueada en Santiago fijaba allí el grueso de la escuadra enemiga, quedando sólo unidades menores o auxiliares para el bloqueo de Cuba o la vigilancia de la costa Este de los EEUU. Un afortunado contragolpe podía aliviar la situación de Cervera, permitiéndole romper el bloqueo y dañar seriamente al enemigo. Para ello, Cámara dividió su escuadra en tres divisiones: una, con el *Pelayo* y *Vitoria*, poderosos

buques pero de corta autonomía, como todos los acorazados de la época, acompañados del otro trío de destructores, haría una falsa salida para confundir al enemigo y volvería a proteger las costas españolas. Con ella se cubriría a las otras dos divisiones. Una, al mando del propio Cámara, compuesta del *Carlos V* y de cuatro cruceros auxiliares, atacaría los puertos y tráfico enemigo; la otra, con otros tres cruceros auxiliares, haría lo propio cerca de las costas brasileñas, en las rutas oceánicas norteamericanas, que entonces, aún sin el canal de Panamá, debían contornear el continente entero para ir, por ejemplo, de Nueva York a San Francisco.

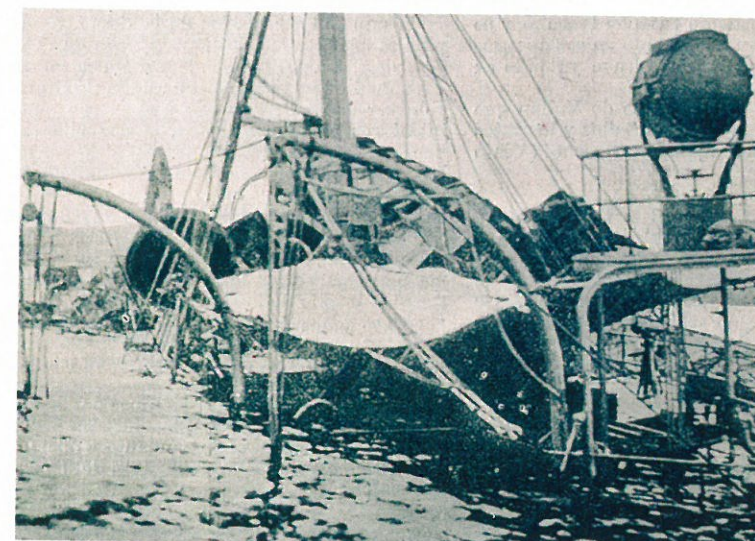
Aunque los cruceros auxiliares no podían afrontar un combate con unidades regulares,

podían causar un enorme daño al tráfico enemigo, como demostró su empleo por los alemanes en las dos guerras mundiales del siglo XX, y más si iban reforzados como un buque como el *Carlos V*, que sólo podía ser afrontado por uno de los siete buques principales que bloqueaban a los cuatro cruceros de Cervera. Aquello podía llevar al enemigo a su suicida tendencia a la dispersión del comienzo de la campaña, y se consideraba que el caos y la confusión producida por los corsarios al menos enfriarían el entusiasmo bélico del enemigo.

Para toda la operación los españoles contaban con la red de información establecida en Canadá y otros puntos. De hecho, Cámara debía dirigirse a Bermudas, enlazada por cable a

Halifax, recibir allí instrucciones, remontar en su *raid* la costa americana hasta el puerto canadiense, para esperar allí nuevas informaciones y decidir el curso posterior de las operaciones. Como es sabido, entonces aún no se disponía de radio, y las únicas comunicaciones posibles eran por los cables submarinos del telégrafo, lo que hacía indispensables las recaladas.

Pero, en aquel momento, el ya alertado espionaje americano hizo saber a las autoridades británicas la existencia de la red española en el Canadá entonces británico y de sus planes, y con la expulsión de los dos jefes de la red española, Dubosc y Carranza, Gran



Restos del buque norteamericano Maine, hundido tras una explosión frente a las costas cubanas.

SANTIAGO DE CUBA, 3 de julio de 1898



Crucero acorazado Cristóbal Colón

Año 1896; 7.350 toneladas; 20 nudos; blindaje de 150 mm
Armamento: 2x254 mm*, 10x152, 6x120, 20 cañones ligeros,
2 ametralladoras, 4 tubos lanzatorpedos

* No se instalaron por problemas técnicos

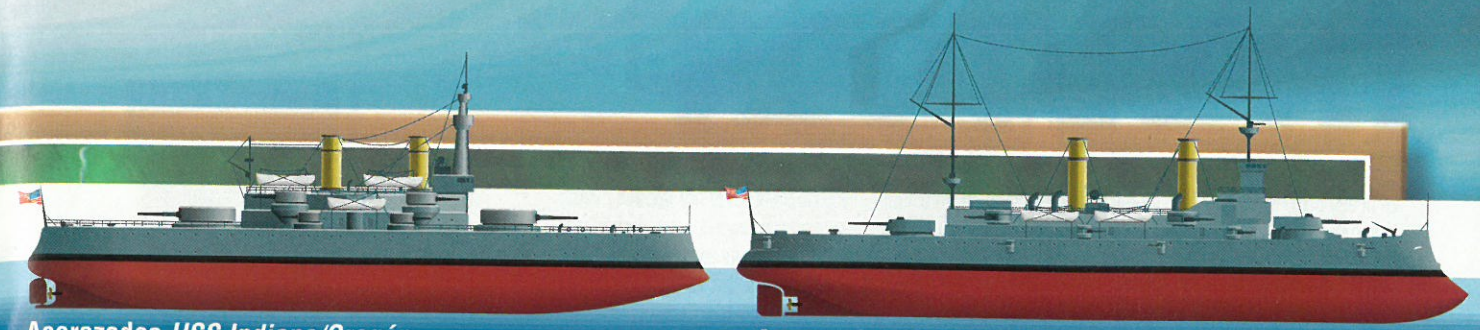
Crucero acorazado Infanta M^a Teresa (buque insignia)

Año 1890; 7.000 toneladas; 20 nudos; blindaje* de 305 mm
Armamento: 2x280 mm, 10x140, 2x70, 16 cañones ligeros,
2 ametralladoras, 8 tubos lanzatorpedos

* Blindaje parcial por la cintura, torres de artillería y puente de mando.

Destruyores Plutón/Furor

Año 1896/7; 380 toneladas; 27 nudos
Armamento: 2x75 mm, 2x57, 2x37
2 tubos lanzatorpedos

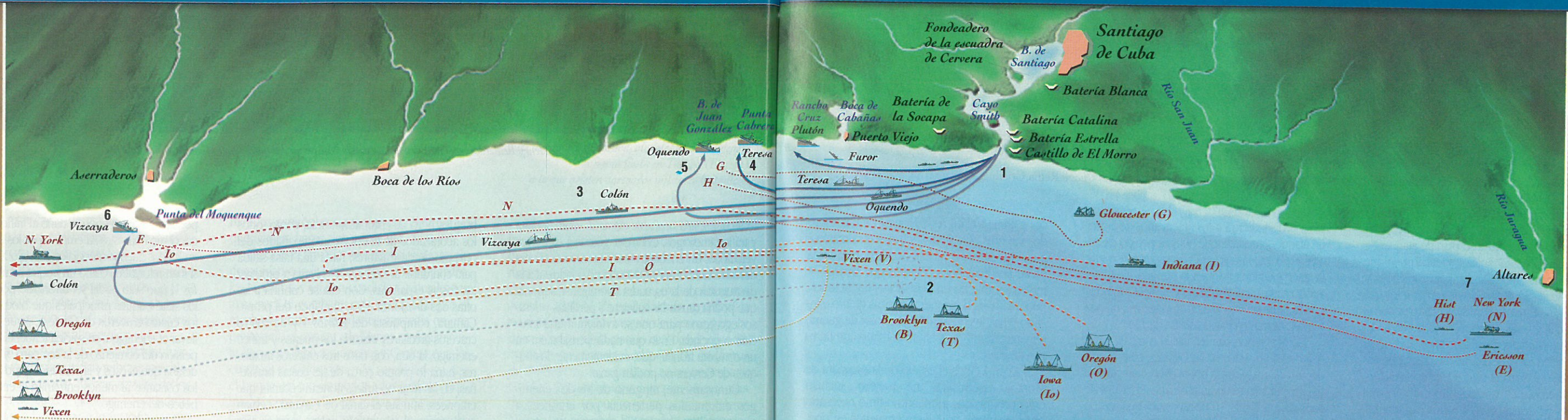


Acorazados USS Indiana/Oregón

Año 1891; 10.288 toneladas; 15 nudos; blindaje de 457 mm
Armamento: 4x320 mm, 8x203, 4x152, 26 cañones ligeros, 6 tubos lanzatorpedos

Acorazado USS Iowa

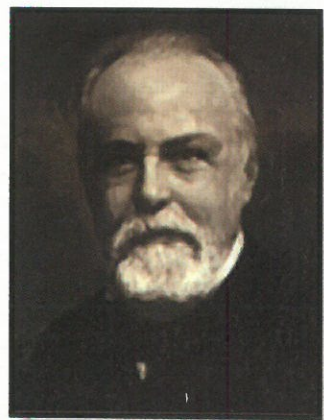
Año 1893; 11.410 toneladas; 16 nudos; blindaje de 355 mm
Armamento: 4x305mm, 8x203, 6x152, 24 cañones ligeros, 4 tubos lanzatorpedos



1. A las 9,35 de la mañana el *Infanta M^a Teresa* sale de la boca del puerto; quince minutos después sale el último de los buques españoles.
2. El *Teresa* se dirige contra el *Brooklyn*, el buque más rápido del enemigo, para permitir la huida del resto de la escuadra; el *Brooklyn* vira en redondo para evitarlo y describe un círculo completo, casi colisiona con el *Texas* y desorganiza momentáneamente la línea norteamericana.
3. El *Colón* y el *Vizcaya* aprovechan para huir hacia el oeste, separándose del combate.
4. El *Teresa*, aislado y rodeado de enemigos, es averiado e incendiado, embarrancando a las 10,15.
5. El *Oquendo*, que ya ha recibido impactos antes de salir de la boca, es averiado e incendiado, muriendo su comandante, Lazaga, y embarranca a las 10,30. El *Furor*, al mando de Villaamil (muerto también en el combate) se hunde y el *Plutón* embarranca.
6. El *Vizcaya* es alcanzado por sus perseguidores, embarrancando a las 11,05.
7. El almirante Sampson se incorpora a la batalla con su buque insignia, el *New York*.
8. El *Cristóbal Colón*, al comprobar que es alcanzado por sus perseguidores, embarranca a las 13,15.



Ruta seguida por el crucero acorazado español *Cristóbal Colón* hasta su hundimiento



Escuadra española Al mando del almirante Pascual Cervera y Topete

Además de los buques arriba reseñados, la escuadra española incluía los cruceros *Almirante Oquendo* y *Vizcaya* (unidades gemelas del crucero *I. M^a Teresa*), botados en 1891 y 1892.

Las bajas en la escuadra española, entre muertos y heridos, sumaron unos 350 hombres.

- *Almirante Oquendo*: 57 impactos
- *Infanta María Teresa*: 29 impactos
- *Vizcaya*: 25 impactos
- *Cristóbal Colón*: 6 impactos
- *Furor*: número desconocido
- *Plutón*: número desconocido

Todos los buques españoles a excepción del destructor *Furor* fueron embarrancados por sus propias tripulaciones para evitar su captura.

Unos 160 naufragos de los buques *Teresa*, *Oquendo*, *Furor* y *Plutón* se negaron a entregarse a las fuerzas estadounidenses y lograron regresar a Santiago, uniéndose a la defensa de la plaza.



Escuadra estadounidense Al mando del almirante William T. Sampson

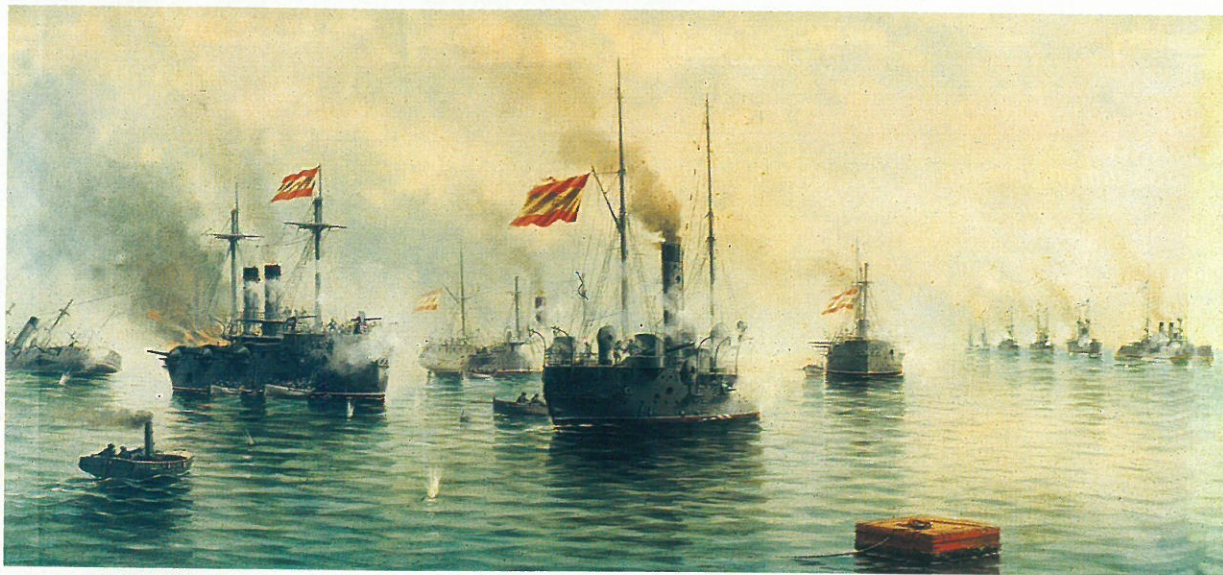
Además de los arriba reseñados, intervinieron en el combate los siguientes buques:

- Crucero acorazado *Brooklyn*, botado en 1895. 9.215 toneladas; 20 nudos; blindaje de 76 mm. Armamento: 8x203 mm, 12x127, 16 cañones ligeros, 5 tubos lanzatorpedos.
- Acorazado *Texas*, botado en 1888; 6.700 toneladas; 17 nudos; blindaje de 305 mm. Armamento: 2x305 mm, 6x152, 15 cañones ligeros, 4 tubos lanzatorpedos.
- Cañonero auxiliar *Gloucester*, 790 toneladas; 17 nudos. Armamento: 6 cañones ligeros.

También estuvieron presentes el crucero acorazado *New York*, insignia de Sampson, los cañoneros auxiliares *Hist* y *Vixen* y el torpedero *Ericsson*, aunque apenas tomaron parte.

Las bajas en la escuadra estadounidense fueron de un muerto y 10 heridos.

- *Brooklyn*: 46 impactos
- *Iowa*: 11 impactos
- *Oregón*: 3 impactos
- *Texas*: 2 impactos
- *Indiana*: 2 impactos
- Resto de los buques: sin daños



El combate de Cavite. A la izquierda, la escuadra española, con el buque insignia, el crucero Reina Cristina, en llamas.

Bretaña envió una clara advertencia a España de que debía renunciar a su plan de ataque.

Los mandos españoles tuvieron pues que utilizar la escuadra de Cámara para otros fines, y aunque se siguió pensando en enviar a los tres cruceros auxiliares de Barrasa, lo cierto es que el armisticio llegó cuando no se había hecho nada.

Ya que el anterior y prometedor plan no se podía llevar a cabo, se ordenó a Cámara que, esta vez con el *Pelayo*, el *Carlos V* y tres auxiliares, con numerosos transportes, llevando dos mil hombres de desembarco y varios carboneros, socorriera a Filipinas navegando vía el canal de Suez. Hasta allí le acompañarían los tres destructores que luego volverían a España. Pero de nuevo se interpuso la actitud británica, favorable a los primos americanos, y las dificultades legales y burocráticas para el paso del Canal hicieron que la escuadra se retrasara considerablemente, y cuando apenas entraba en el mar Rojo, y ante la derrota de Cervera, se le ordenó volver a la Península.

El motivo fundamental es que se temía un ataque de la victoriosa escuadra enemiga sobre las costas españolas, y los pocos buques que quedaban en España eran insuficientes para afrontar tal amenaza. Se organizó a los torpederos en tres divisiones, se minaron puertos y se instalaron baterías de costa, se demuyeron o apagaron faros y otras señales marítimas para quitar referencias a los atacantes. En Canarias, que se temía fueran objeto de un golpe de mano para asegurar una base intermedia para la escuadra atacante, incluso se llegó al oscurecimiento nocturno de las poblaciones. Al final, los mismos bri-

tánicos disuadieron a los americanos de lanzar un ataque semejante, que hubiera podido desestabilizar la ya tensa situación europea y convertir la guerra en una contienda general. El 12 de agosto se firmó el armisticio y con él terminó la guerra, aunque las duras negociaciones de paz se prolongaron en París hasta fin de año.

Hemos dejado para el final el combate naval que decidió la suerte de las Filipinas, pese a suceder el 1 de mayo, a los pocos días de empezar la guerra, por tratarse de un escenario relativamente secundario y apartado que tuvo poco que ver con la estrategia global de la guerra y para no complicar el curso de nuestra narración. De nuevo, la ac-

El decidido apoyo británico a los planes estadounidenses abortó las iniciativas españolas

titud británica fue decisiva: convencida de que España no podría retener por mucho tiempo las Filipinas, y temiendo que terminaran por caer en manos de otra potencia rival en una zona de tanto interés como el Extremo Oriente y cerca de China, Inglaterra decidió apoyar a la escuadra de Dewey, que tenía como misión destruir a la española y atacar Manila. De hecho, la actitud británica hizo posible el ataque, pues entonces los EEUU no disponían en el Pacífico de más bases que las de su propia costa oeste, a más de 7.000 millas náuticas, fuera de la autonomía de los buques americanos y demasiado lejanas para mantener el adecuado apoyo logístico durante la campaña.

Así, la escuadra de Dewey se preparó tranquilamente durante casi dos meses en la enton-

ces colonia británica de Hong Kong, compró dos vapores como transportes y otro más como aviso e incluso reclutó hombres para completar las dotaciones. Y no es que Dewey se molestara mucho en ocultar sus intenciones, pues realizaba constantes prácticas de tiro e incluso pintó sus buques de gris, color de guerra, en vez del entonces habitual blanco de tiempos de paz.

Ya conocemos el estado de la escuadra de Montojo, pero éste no mejoró, incluso empeoró, porque el mando estimó necesario que los cruceros siguieran envueltos en operaciones de contrainsurgencia que les impidieron alistarse convenientemente y adiestrar a sus dotaciones en las muy distintas operaciones que les esperaban frente a la escuadra americana.

Aunque la escuadra española era netamente inferior, tanto por su potencial teórico, como y principalmente, por su estado, se esperaba que combatiendo a la defensiva y con el apoyo de minas y baterías costeras, podría rechazar a la atacante. Se pidieron cañones y minas a España, que nunca llegaron, pero con los existentes en el archipiélago tal vez hubiera suficiente, pues, al fin y al cabo, los atacantes sólo contaban con cinco cruceros protegidos y un cañonero. Pero la ausencia de un plan definido de defensa y las visiones enfrentadas del Ejército y la Armada hicieron que se desperdiciaran casi totalmente los no muy abundantes recursos, distribuyéndolos en diversos puntos, por lo que sólo dos piezas de costa y unas pocas minas pudieron apoyar a los siete buques que finalmente Montojo fondeó



Medalla de la campaña de Filipinas, 1896-1898.

en Cavite dispuestos a afrontar el combate. Si recordamos que dos de los siete buques no podían moverse y tuvieron que combatir al ancla, el resultado no podía ser dudoso.

Aquel combate decidió la suerte de Manila, de Filipinas y hasta de los otros archipiélagos españoles en el Pacífico, y más por cuanto ya sabemos que el líder rebelde Aguinaldo, llegado en un buque americano, no tardó en encender de nuevo la revuelta. Por heroica que fuera la resistencia, los defensores ya sabían que era sin esperanza, sobre todo cuando se supo que la expedición de socorro de Cámara ya nunca llegaría.

Tal vez Cámara no hubiera podido reconquistar la base central de la rebelión, la isla de Luzón, y su capital, Manila, pero hubiera podido salvar muchas otras islas. Lo cierto es que sólo sus dos buques principales, el *Pelayo* y el *Carlos V*, tenían tanto poder militar como los seis de la escuadra de Dewey, y, por otra parte, el comodoro americano no podía esperar sustanciales refuerzos.

Así sucedió, finalmente, que los dos buques mayores y más potentes de la Armada en 1898 no llegaron a disparar un tiro en la guerra, y ése, como sabemos, no fue el mayor servicio prestado por los británicos a sus virtuales aliados.

Como se habrá podido deducir, las enseñanzas de la derrota fueron muy otras de las que se han venido señalando: pese a ser conscientes de la necesidad del poder naval y planear una escuadra que hubiera tenido un notorio efecto disuasivo frente a un enemigo claro desde hacía mucho, distintos factores hicieron que la mayoría de los buques no estuvieran terminados o no estuvieran operativos cuando estalló la crisis; la crisis misma se condujo mal,

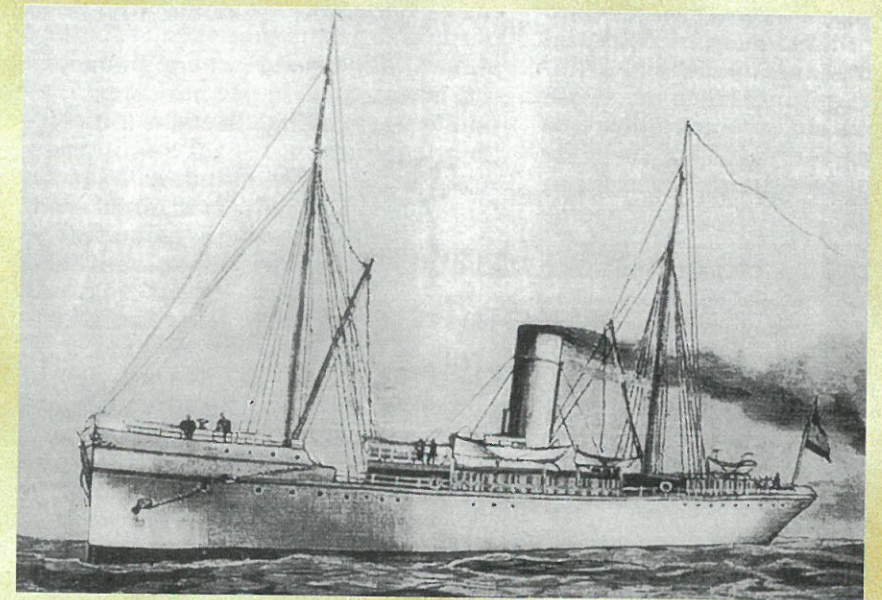
LOS «ÚLTIMOS DE FILIPINAS» DE LA ARMADA

PARECERÍA que con el combate de Cavite terminaran las operaciones navales en las Filipinas. Es cierto que la escuadra de Dewey apenas salió de la bahía de Manila, pero los insurrectos se posesionaron de un gran número de pequeños vapores y veleros a los que armaron con cañones sacados del arsenal de Cavite y se dedicaron con ellos a extender la insurrección por el archipiélago. Pero quedaban aún buques de guerra españoles en el Pacífico, los mandados por el capitán de navío de 1ª clase José Ferrer y Pérez de las Cuevas, casi todos ellos encuadrados en la División Naval del Sur de Mindanao y que incluían el pequeño transporte armado *General Álava* (insignia), el cañonero *Elcano*, otros nueve cañoneros más pequeños y tres cañoneras. El *Elcano* apresó a fines de abril a la fragata americana *Saranac* con carbón para Dewey, pero las mayores luchas fueron con los buques insurrectos. Los buques españoles empezaron a dar caza a los que legalmente eran piratas, pues no pertenecían a ningún Estado reconocido, hundiendo o apresando a un buen número de ellos, al tiempo que auxiliaban a los pequeños y aislados puestos del Ejército diseminados por las islas, llevándoles provisiones o la posibilidad de evacuación o prestándoles el apoyo de sus cañones y de sus trozos de desembarco.

Y tal campaña se efectuó en buques cuya dotación, salvo los mandos, era de marineros filipinos, sin noticias, repuestos y municiones, quemando leña para las calderas a falta de carbón y en las peores condiciones imaginables. De hecho, la mayor parte de la lucha tuvo lugar meses después de firmado el armisticio.

Tras tan valerosa como tenaz labor y ante la evacuación española de Filipinas, se ordenó liquidar todo el material militar español, vendiéndose, por medio de intermediarios, a los propios estadounidenses, pues con el nuevo año había comenzado la guerra de éstos con los filipinos, que se resistían a admitir que todo concluyera para ellos en un cambio de amos. Los cañoneros fueron entregados en Zamboanga, esperando que los nuevos propietarios se hicieran cargo de ellos. Pero, antes, los filipinos se apoderaron de ellos y los condujeron a lugar seguro. Para entonces, las dotaciones filipinas ya habían sido licenciadas, y apenas quedaban unos pocos oficiales. Pero haciendo de ello una cuestión de honor, el capitán de fragata Pascual de Bonanza y los tenientes de navío Cano y Puente y Quintas, junto con un puñado de soldados del Ejército, los recuperaron al abordaje desde unos botes. Los hechos tuvieron lugar en abril de 1899 y merecieron la propuesta de la Cruz de San Fernando.

En Carolinas, los aislados cañoneros *Quirós* y *Villalobos* apresaron al mercante enemigo *Tulenkam*, y consiguieron vencer una rebelión indígena, antes de la venta del archipiélago al imperio alemán, evacuado por el *Álava*, último buque de guerra español en el Pacífico, en fecha tan tardía como noviembre de 1899.



El transporte General Álava, último buque de guerra español en el Pacífico.

añadiendo nuevos factores de inferioridad, y por último, una planificación defectuosa o inexistente y diversos errores de los mandos hicieron inevitable la derrota. Y, aunque ninguno de los dos contendientes pertenecía a alianza militar alguna, el decidido apoyo británico a los planes estadounidenses abortó las únicas iniciativas españolas para dar la vuelta a la guerra o, al menos, para endurecerla.

Lo que no es discutible es la profesionalidad de los marinos y el heroísmo con que se batieron las dotaciones, pero aquello no podía bastar cuando los medios fueron tan insuficientes y, por una razón u otra, estuvieron tan mal administrados.

Agustín Ramón Rodríguez González
Doctor en Historia Contemporánea