



- ◆ Trabajo realizado por la Biblioteca Digital de la Universidad CEU-San Pablo
- ◆ Me comprometo a utilizar esta copia privada sin finalidad lucrativa, para fines de investigación y docencia, de acuerdo con el art. 37 de la M.T.R.L.P.I. (Modificación del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual del 7 julio del 2006)

Balances navales, estrategias y decisiones políticas en la guerra de 1898

Agustín R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Instituto de Bachillerato. Santander

Desde hace ya largos años existe un renovado interés por las circunstancias en que se produjo el llamado Desastre de 1898. Dentro de estos estudios, los del profesor Varela Ortega han contribuido notablemente a revisar las perspectivas tradicionales sobre la cuestión ¹. Nos interesa aquí especialmente analizar sus conclusiones sobre la decisión del Gobierno español al aceptar una guerra que se resolvió rápidamente en una completa derrota.

Creemos que el estado de la cuestión se puede resumir de la forma siguiente: el gabinete prefirió librar una guerra que sabía perdida de antemano a afrontar una crisis global del régimen. El Gobierno creyó que ni el pueblo ni las fuerzas armadas aceptarían una retirada sin lucha ante las injerencias de los Estados Unidos en la cuestión cubana. Los militares expresaron claramente esta opinión, pero la pública fue suplantada por una prensa irresponsable y mal informada. Todo ello convenció al Gobierno de que la guerra era un mal menor, decidiéndose por hacerla en el mar, como si se deseara que la derrota se consumase lo antes posible para terminar con la pesadilla ².

De entre estas proposiciones pretendemos analizar algunas que consideramos necesitan al menos una matización: si la inferioridad naval española era un hecho evidente, y si lo era para el Gobierno, porqué se escogió

¹ VARELA ORTEGA, José: «Aftermath of a splendid disaster: spanish politics before and after the Spanish-American war of 1898», en *Journal of Contemporary History*, vol. 15 2-IV-1980, pp. 317-344 y del mismo autor «Los amigos políticos: partidos, elecciones y caciquismo en la Restauración (1875-1900)», Madrid, Alianza, 1977.

² Una acertada exposición en TORRE DEL RÍO, Rosario de la: «El noventa y ocho español», vol. I. *Historia Universal del siglo XX*, H-16, p. 82 y ss.

el mar como teatro principal de la contienda y cuál fue el papel de la prensa en toda la cuestión.

BALANCES DE FUERZAS

Antes de establecer cuáles eran las potencias respectivas de ambas escuadras y cuál era la valoración más comúnmente establecida, conviene situarnos en el marco en que se desenvolvían estos asuntos en la época de referencia.

A fines del siglo XIX el impacto de la revolución industrial sobre las flotas de guerra resultaba evidente. En menos de medio siglo se había pasado de los hermosos buques de vela con casco de madera y que habían permanecido casi invariables en sus principios básicos por más de dos siglos, a buques metálicos en los que los principios de la siderurgia, el vapor y las, por entonces nuevas tecnologías como el magnetismo, la electricidad o los modernos y potentes explosivos se aplicaban de forma creciente.

Todo ello había provocado de un lado una revolución en el pensamiento, la estrategia y la táctica de la guerra naval, y por otro una confusión considerable acerca del valor relativo de los nuevos sistemas de armas. Además, los nuevos buques resultaban muy caros, mientras que la misma rapidez en las innovaciones los dejaba obsoletos de forma muy rápida, cuando, por otra parte, se estaba en los comienzos de una carrera mundial de armamentos progresivamente acelerada.

Tales acelerados cambios provocaron una confusión considerable acerca del valor relativo de los nuevos sistemas de armas, simbolizados en la lucha entre los modernos y potentes cañones contra las corazas, o la aparición de armas como el torpedo o la mina.

Así se asistió a duras polémicas entre los que defendían al gran buque acorazado, de escasa velocidad y autonomía, pero poderosamente artillado y protegido, a los torpederos, naves más pequeñas y baratas, pero más veloces y que, armadas con torpedos, podían vencer a sus enormes oponentes.

Por otro lado, el desarrollo técnico logró crear grandes buques de crucero, con gran autonomía y velocidad, aunque con un mediano armamento y con una protección restringida. Tales buques, actuando como corsarios, podían provocar el caos en el comercio marítimo enemigo y el terror en sus ciudades costeras con la amenaza de bombardeos.

Debido fundamentalmente a la falta de experiencias reales en combate, nadie podía asegurar a fines del XIX cuál de los buques expresados aseguraba la victoria en una campaña marítima.

De forma paradigmática España y los Estados Unidos habían elegido sistemas completamente opuestos. En España, el plan naval de Rodríguez Arias de 1887 había apostado por los grandes cruceros suplementados por

embarcaciones torpederas, siguiendo las difundidas tesis de la «Jeune Ecole» francesa. Por el contrario, los Estados Unidos, pese a sufrir algo de esa influencia, habían escogido, de acuerdo con un pensamiento más tradicional, al acorazado como buque fundamental de su escuadra.

Para cualquier observador que analizase sobre el papel ambas escuadras, la cuestión de cuál de ellas era superior estaba lejos de ser clara. Tanto en número de buques, como en su potencia y modernidad, parecía que ninguno de los contendientes tuviera una ventaja decisiva sobre el otro. Y el juicio se complicaba aún más por la composición tan disímil de una y otra escuadras³.

Según decía el prestigioso anuario naval británico Brassey:

«In nominal strength the fleets of the belligerents were approximately equal. Neither could claim on paper the marked superiority from which decisive results might be expected... The apparent superiority of the United States thus lay in their modern battles-ships and protected cruisers, while Spain dispose on paper of a powerful force of modern armored cruisers, seemingly well adapted for her immediate requirements»⁴.

Otra fuente imparcial, la prestigiosa revista británica «The Engineer» del 15-II-1898, aseguraba que los acorazados estadounidenses no podrían alcanzar a los rápidos cruceros españoles, mientras dudaba de la calidad de los cañones navales estadounidenses y de sus dotaciones.

Los ejemplos se podían multiplicar, hasta el punto de que creemos poder afirmar que el juicio expresado era ampliamente compartido por la opinión internacional. Pero no sólo lo era por la prensa especializada o no, sino incluso por varios estados mayores. El canciller príncipe Von Bülow nos ofrece la visión alemana:

«En abril de 1898 me telegrafió (el Kaiser Guillermo II) "Tirpitz está totalmente convencido de que debemos poseer Manila, ya que ello sería muy ventajoso para nosotros. Será preciso que la ocupemos tan pronto la revolución la haya arrancado de manos de los españoles". Las noticias procedentes de nuestra escuadra le habían hecho creer que los españoles no lograrían dominar la insurrección de los filipinos, pero que la escuadra americana sería derrotada por la española, y que entonces Manila caería, como fruta madura, en nuestras manos... La grave derrota de los españoles en Cavite puso fin a estas ilusiones. Yo estaba en el Palacio Nuevo cuando el Kaiser recibió la noticia de la destrucción de la escuadra española. Su estupefacción fue tan grande como su disgusto»⁵.

Para completar esta rápida visión, creemos esclarecedor el reseñar la opinión del futuro enemigo, la escuadra estadounidense. La Junta de Es-

³ Un balance pormenorizado de ambas escuadras en RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R.: *Política Naval de la Restauración*. Madrid, San Martín, 1988, cap. VIII, p. 465 y ss.

⁴ *The Naval Annual*. T. Brassey ed. Portsmouth 1899, pp. 125-127.

⁵ BÜLOW, Bernhard F. Von: «*Denk-wür-digkeiten*. I (Berlín sa 1930), p. 221, apud JOVER, J. M.: «1898. Teoría y práctica de la Redistribución colonial». Madrid, FUE, 1979, p. 40.

trategia de la U. S. Navy comunicaba al secretario de Marina el 13 de marzo de 1898:

«Por esta razón, señor, nos permitimos exponer, que si el informe de la Comisión de Investigación (sobre el asunto del «Maine») fuera emitido en seguida, el problema que se plantea a la Junta sería mucho más sencillo. Podríamos decir entonces si tendremos o no que hacer planes para enfrentarnos a la flotilla de torpederos y a los acorazados españoles que reparan ahora en puertos franceses»⁶.

De forma aún más clara, el vicesecretario de Marina, T. Roosevelt afirmaba tres días después:

«Los destructores españoles, ahora en Canarias o preparando el viaje a Cuba... ofrecen la única amenaza real para nosotros, sin embargo, como mencionaré más adelante, los españoles están acumulando rápidamente un número suficiente de acorazados... si estos destructores llegan a aguas cubanas harán que el problema que debemos resolver afronte gran peligro... Podemos, sin dificultad, bloquear La Habana si no hay torpederos dentro, si eso sucediera, el bloqueo sería muy dificultoso»⁷.

Si estos informes corroboran los anteriores en lo relativo al peligro nada despreciable que para los EE.UU. suponía en 1898 la Armada española, nos ayudan por otro lado a poner de manifiesto las causas reales, aunque por entonces no evidentes, de la inferioridad naval española: el hecho de que muchos de los buques españoles, aunque potentes y de moderna factura no estaban disponibles inmediatamente por una causa u otra.

La mayor parte de las fuerzas navales españolas destacadas en Cuba, Puerto Rico y Filipinas se hallaba en un mediocre estado de conservación. Ello no se debía a la antigüedad de los buques, sino a su uso intenso en los años precedentes contra los insurgentes en una larga y dura campaña.

No se trataba, sin embargo, de un hecho decisivo, ya que tales fuerzas estaban compuestas, por lo general, de buques de escaso poder combativo, desde pequeños cruceros a lanchas cañoneras, con escaso peso en un balance de fuerzas.

Mayor importancia tenía el estado de la escuadra metropolitana. Hacia 1898 y debido a toda una cadena de decisiones, muchos de estos buques que deberían estar terminados con anterioridad no lo estaban, otros resultaban defectuosos y otros, por fin, estaban siendo concluidos o reformados en astilleros extranjeros.

Así una impresionante fuerza sobre el papel quedaba muy reducida en la realidad. Se contaba con el hecho de que el estallido de la contienda provocara la declaración de neutralidad, por parte de otras potencias, y

⁶ RICKOVER, H. G.: *Cómo fue hundido el Acorazado Maine*. Madrid, Editorial Naval, 1985, pp. 30-33.

⁷ FRIEDMAN, N.: *U. S. Cruisers*. London, 1982, p. 11.

ello condujera a la repatriación de buques con sus obras sin terminar. Pese a ello, se confiaba en que los arsenales y astilleros españoles pudieran poner en servicio en un plazo no muy dilatado la mayor parte de dichos buques.

También se consideraba internacionalmente, que por motivos análogos una parte de los buques estadounidenses tampoco podrían prestar servicio inmediatamente, lo que ocurrió en realidad, si bien en un porcentaje bastante menor.

La cuestión era típicamente infravalorada por falta de experiencia anterior y se creía que el alistar un buque o una escuadra seguiría siendo factible en un limitado espacio de tiempo. Sin embargo la complejidad de los navíos requería más que nunca antes, tiempo, dinero e infraestructura industrial de todo tipo. Y ello era más preocupante por el hecho de que la rapidez de las innovaciones producía que con frecuencia los mecanismos no fueran muy fiables y que tanto las tripulaciones como el personal de arsenales y astilleros no llegara a comprender y dominar plenamente sus servidumbres y prestaciones.

Indudablemente el mucho menor desarrollo industrial de España lastimaba gravemente la operatividad de sus escuadras. Este atraso engendraba asimismo una estrecha dependencia tecnológica del exterior, lo que producía, ante la falta de aliados, que en una situación de guerra faltasen elementos y servicios fundamentales para la Marina.

Pero, y como ya hemos observado, tal cuestión era considerada secundaria por todos los observadores, especialmente si como se suponía la guerra era de corta duración.

De las comunicaciones transcritas de la Marina estadounidense parece deducirse que se eligió inteligentemente el momento de la declaración de guerra, todo induce a pensar que unos meses más tarde el potencial de las escuadras españolas hubiera crecido considerablemente, así como sus posiciones estratégicas. La prisa fue tal que la declaración formal de guerra se retrasó respecto a las primeras operaciones navales.

Con lo expuesto hasta ahora, parece posible afirmar que la cuestión de una decisiva inferioridad naval por parte española no aparecía nada clara a los observadores neutrales, y que los propios estadounidenses se hallaban seriamente preocupados por que dicho potencial se concretara e hicieran lo posible por evitarlo.

EL GOBIERNO Y LOS MARINOS

Cabe pensar que en cuestión tan ardua como técnica, la opinión del Gobierno Sagasta se formase a partir de los informes que le remitiesen los marinos ⁸.

⁸ Alguno de los ministros civiles pudo haberse formado una opinión propia, especial-

Sin embargo, no parece que muchos de ellos, y especialmente entre los que ocupaban altos cargos, tuviera una opinión sensiblemente distinta que la que reflejaba la prensa y los analistas internacionales.

De especial interés era la opinión del vicealmirante don José María de Beránger y Ruiz de Apodaca. Aparte de ser uno de los más altos jefes de la armada y de ser un técnico de reconocido prestigio, Beránger había sido cuatro veces ministro de Marina durante la Restauración, tanto en gabinetes liberales como conservadores, y de hecho su último mandato era bien reciente, del 24-III-1895 al 4-X-1897, lo que le capacitaba especialmente para dar un juicio sobre la eficacia de la escuadra. Por otro lado, su constante labor en los órganos técnicos, consultivos y de gobierno de la Armada unida a su gestión política, le convertían en la figura clave en toda la política naval de la época. Su labor había provocado polémicas pero pocas personas estaban tan autorizadas en aquellos momentos para emitir un juicio sobre el asunto.

Pues bien, el vicealmirante Beránger, en declaraciones al *Heraldo de Madrid* el 6 de abril de 1898 no podía mostrarse más optimista, y dichas declaraciones tenían aún más valor por cuanto el diario se había mostrado muy crítico poco antes con su gestión ministerial.

La importancia del artículo y su gran repercusión a la hora de formar una opinión tanto en el Gobierno como entre el público nos hace necesario el transcribirlo por entero. El artículo se encabezaba «Fe en la Armada. Hablando con el general Beránger» y discurría en estos términos:

«Hoy hemos tenido ocasión de hablar largo rato con el general Beránger, último ministro de Marina del gabinete conservador».

«A las preguntas que le hemos dirigido acerca del conflicto pendiente con los Estados Unidos, se sirvió manifestarnos que confía en absoluto en el triunfo de nuestras fuerzas navales».

«No es de temer (ha añadido) el ataque a nuestros puertos de la isla (de Cuba) aprovechando las horas de la noche. La razón de esto es que tanto La Habana, como Cienfuegos, Nuevitas y Santiago están defendidos por topedos eléctricos y automóviles que pueden obrar a gran distancia ⁹. El señor Cánovas del Castillo que no se olvidaba de estos asuntos, dispuso de acuerdo conmigo el envío a Cuba de 190 torpedos que deben estar colocados en esos puertos. De la conducción e instalación de estas máquinas de guerra se encargó el distinguido torpedista señor Chacón».

«He dicho antes que venceremos por mar, y voy a exponer mis razones. Es la primera de ellas la envidiable disciplina que reina a bordo de nuestros buques de guerra, y la segunda, que en cuanto se rompa el fuego, a

mente en el caso de don Segismundo Moret, integrante del almirantazgo en 1870 y ponente de la comisión parlamentaria que propuso un plan naval en 1885.

⁹ Hoy llamados respectivamente minas submarinas y torpedos.

bordo de los buques americanos se iniciará la dispersión, pues todos sabemos que entre sus tripulantes los hay de todas las naciones».

«Barco contra barco no es, pues, de temer un fracaso».

«Creo que la escuadrilla detenida en Cabo Verde y en especial los destroyers han debido y podido continuar su viaje a Cuba, pues nada tenían que temer de la flota americana».

«En esta clase de barcos estamos muchos codos por encima de los Estados Unidos».

«El general Beránger se ha expresado durante la conversación en tonos elevados y patrióticos».

Beránger nunca desmintió o matizó estas declaraciones por lo que cabe esperar que mostraron su opinión sincera. Ahora bien, se pudiera creer que estaban dedicadas a elevar la moral nacional ante la próxima guerra, y que por ello e intencionadamente, ofreció una visión optimista.

Pero otros documentos más reservados nos hacen pensar que esta opinión era ampliamente compartida en la Armada, incluido el propio ministro de Marina, el contraalmirante don Segismundo Bermejo y Merelo.

El contraalmirante Bermejo había destacado anteriormente por sus conocimientos sobre las nuevas armas, minas y torpedos, y por ser el jefe de la Escuadra de Instrucción, ahora confiada al mando del contraalmirante Cervera.

Por estas razones y en virtud de su cargo el ministro debía de hallarse puntualmente informado de la situación real, pero Bermejo parecía suscribir enteramente la opinión de Beránger.

En la correspondencia reservada cruzada entre Bermejo y Cervera, la polémica es muy agria desde febrero de 1898. De forma constante el ministro sobreestima las fuerzas navales españolas y subestima las contrarias en contra de la opinión más crítica de Cervera. De forma optimista el ministro confía en que se podrán alistar o reparar un número suficiente de buques como para atacar las costas estadounidenses y a su propia flota en sus bases ¹⁰. La cuestión de las tripulaciones adquiere una importancia crucial. Tras barajar y discutir «ad nauseam» las respectivas potencias de ambas escuadras, Bermejo aduce: «Nada suma V. en sus cálculos la influencia que pueden tener dotaciones homogéneas, instruidas y disciplinadas, ante las mercenarias de los Estados Unidos, y su ilustración podrá sacar hechos históricos, evocando tristes recuerdos para nosotros, confirmando lo que le digo» ¹¹. La contestación de Cervera no pudo ser más oportuna: «Respecto de las dotaciones, no las conozco, pero lo mismo las reclutaban cuando vencían a nuestros antecesores en Trafalgar...» ¹².

¹⁰ CERVERA Y TOPETE, P.: «Colección de Documentos referentes a la Escuadra de Operaciones de las Antillas». Madrid, Ed. Naval, 1986.

¹¹ *Ibid.*, De Bermejo a Cervera 4-III-1898, p. 60.

¹² *Ibid.*, De Cervera a Bermejo, 7-III-1898, p. 64.

Resulta difícilmente comprensible que el propio ministro no se hallara mejor informado de la situación, pero cabe recordar aquí la inexperiencia generalizada en el tiempo que llevaría alistar los buques de guerra cuya construcción no había finalizado, la confianza excesiva en las nuevas armas como la mina y el torpedo y la seguridad que ofrecía la mayor e inegable experiencia de la armada española.

Pero evidentemente el juicio sobre el adversario no era muy atinado, y en la formación de dicho juicio tuvieron especial significación los informes de los marinos destacados en la Comisión Naval de los Estados Unidos¹³.

Con un celo mal entendido dichos marinos tendieron a resaltar todos los errores, averías o insuficiencias reinantes en la U. S. Navy. Hubiera sido un extremo raro que en esa época de grandes cambios, y en una marina tan joven, dichas faltas no fueran muy numerosas. Pero, al parecer, nadie evaluó correctamente su importancia real, o si esas u otras carencias se daban en la Armada española de forma mucho más decisiva a la hora de afrontar una campaña naval.

Además, alguno de dichos informantes llegó a divulgar a la prensa tales juicios, recogiéndolos la española con verdadera fruición. El ministro Bermejo se quejaba de ello a Cervera en su comunicación de 23-II-1898: «Sobral, a quien he teleografiado para que se venga inmediatamente, en sus "interviews" con los «reporters» de los diarios americanos, hace apreciaciones desfavorables de la organización y disciplina de la Marina de los EE.UU. y empiezan las reclamaciones. ¡Cuanto afán, amigo Cervera, de exhibirse y hablar! Nunca se ve aquí que los agregados militares y navales residentes en Madrid celebren esas conferencias con los periodistas, dando su opinión. Supóngase V. la que se armaría en este país si el de los EE.UU. dijese que nuestra Marina no tenía organización ni disciplina, u otras cosas de esta índole»¹⁴.

Como se ve Bermejo cuestionaba la oportunidad de divulgar dicha información, no el valor de ésta.

En cualquier caso, mientras los acontecimientos se precipitaban, Cervera, fondeado en Cabo Verde, reunió en Junta a los mandos de su escuadra, para discutir si la escuadra debía y podía zarpar con rumbo a las Antillas. La conclusión de esta reunión celebrada el 29-IV-1898 no podía ser más clara: la escuadra era inferior a la enemiga y determinadas deficiencias y averías que sufría no podían ser subsanadas en Cuba o Puerto Rico, por lo que una derrota era segura.

Ante esto Bermejo quedó obviamente impresionado, y convocó a su

¹³ Dichos informes se hallan en el Archivo Alvaro de Bazán de la Armada, en la Sección Indiferente. Asuntos Particulares, año 1898.

¹⁴ Colección citada, p. 50.

vez una Junta de Generales de la Armada que se celebró en el Ministerio el día 23 de abril.

Tan trascendental reunión, pese a que su acta se publica ya al año siguiente en la Colección de Documentos de Cervera ¹⁵ no ha merecido aún el análisis que debiera.

El dato más sorprendente, dado el actual estado de la cuestión sobre el tema, es que de los dieciocho altos jefes de la Armada, catorce aparte del ministro aprobaron la salida inmediata de la escuadra hacia las Antillas, y sólo cuatro se opusieron más o menos decididamente a tal decisión, los señores Lazaga, Mozo, Butler y Gómez Imaz quienes insistieron en que la escuadra debía al menos ser reforzada por los buques ya prácticamente concluidos que se hallaban en España.

Indudablemente en la junta pesó la disciplina y el sentido del deber. La orden de salida de Bermejo ya se había dado y probablemente, en el caso de que realmente consideraran la situación con acierto, muchos almirantes preferían la honra a los barcos por seguir la frase de Méndez Núñez que tanto había calado en la Armada. Pero, si los almirantes pensaban otra cosa, con su actitud contribuyeron a confundir tanto al Gobierno como a la opinión pública sobre el tema. Aunque resulta muy dudoso el que se hallaran mejor informados que Bermejo o Beránger.

En cualquier caso parece que los contrarios a la salida de la escuadra apelaron a otras instancias, incluida la Reina Regente para que se reconsiderase la cuestión ¹⁶. Pero nunca se hicieron públicos tales temores ni su comunicación pasó de ser reservada o personal.

El almirante Cervera, por su parte, se había ganado una cierta fama de puntilloso en lo referente al servicio y su carrera presentaba repetidos enfrentamientos con sus superiores por tales cuestiones. Tal vez muchos de sus compañeros pensaban que todo surgía del carácter de Cervera, que tal carácter sumado al reconocido valor personal y a su probada profesionalidad eran claros indicios de que el mando de la «Escuadra de Instrucción» estaba en las mejores manos posibles» ¹⁷.

Pero en todo caso, los marinos que valoraban la situación de forma más pesimista quedaron en franca minoría frente a los que consideraban la victoria probable. Añadiendo a ésta los juicios de observadores interna-

¹⁵ *Ibid.*, p. 99 a 111.

¹⁶ FERNÁNDEZ ALMAGRO, Melchor: *Historia política de la España Contemporánea*. Madrid, Alianza, 1970, III vol., 76. También lo hicieron algunos mandos de la escuadra, en concreto Villaamil que era diputado liberal a Sagasta, col. cit., p. 120.

¹⁷ Respecto a los problemas de Cervera con sus superiores, o con la exactitud en el servicio, cabe destacar al menos tres anécdotas bien significativas: su polémica en 1889 con el almirante Carranza en plena crisis marroquí por el artillado del buque insignia, su condicionada aceptación del ministerio con los liberales en 1892, y su dura polémica con el ministro Beránger en 1895, cuando Cervera era jefe de la Comisión de Marina en Londres, sobre la adquisición de buques y efectos.

cionales, parece al menos dudoso que el gobierno de Sagasta tuviera una idea clara y concreta de la relación entre las fuerzas navales de uno y otro país, lo que, sin duda, debió influir poderosamente en sus decisiones.

LA PRENSA

Ha llegado a ser un lugar común el que la prensa española, por su deficiente información coadyuvó a que el país afrontara una guerra para la que no estaba preparado. Sin embargo, y a este respecto, conviene hacer importantes matizaciones.

La prensa española había seguido con gran interés todas las iniciativas que en política naval se habían producido durante la Restauración. El tono polémico y crítico había sido el habitual, y el nivel de información era bien alto debido a la colaboración en ella tanto de marinos como navalistas, aparte de los políticos en sí.

Y el tema de la reconstrucción de la escuadra había sido casi cotidiano en sus páginas, aunque sólo fuera por criticar la labor del adversario político.

Cualquier observador de la prensa en la época podría llegar a parecidas conclusiones, por lo que nos limitaremos a ofrecer algún botón de muestra, procedente de uno de los diarios más populares por entonces, «El Imparcial», y más criticados después por sus responsabilidades en el «Desastre».

El día 4-IV-1896 el periódico en una carta abierta al «Excmo. Sr. D. Antonio Cánovas del Castillo», a la sazón presidente del Consejo de Ministros, se pedía el cese del ministro de Marina, razonándolo de la forma siguiente:

«V. E. tiene al dedillo cuantas y cuáles son nuestras fuerzas marítimas, conoce las que flotando tiene la gran república y las que puede poner a flote en el plazo de un año, todo esto vale tanto como decir que es imprescindible a España el armar con perentoriedad y claro es que del modo menos dispendioso posible, una escuadra de positiva pujanza».

Sin excesiva confianza en dicha gestión el diario abrió al día siguiente una suscripción nacional para recaudar nada menos que doscientos millones de pesetas para incrementar la escuadra.

Como el asunto no parecía arreglarse, el 1-III-1897, se decía en otro editorial: «Estamos persuadidos de la necesidad que España tiene de aumentar considerablemente sus fuerzas marítimas; en varias ocasiones nos hemos lamentado del tiempo perdido en lo que a la escuadra se refiere desde que comenzó la guerra en Cuba...».

Poco después, el 8-VIII-1897, el diario volvía a la carga: «Cuando nosotros pedíamos en tiempo oportuno (dos años) que en previsión de futuros conflictos con los EE.UU. se procediese por el Ministerio de Marina a tra-

bajar sin tregua en la preparación de una escuadra... no se nos hizo caso».

«Aunque, por ahora, nada hace creer en un rompimiento de relaciones con los EE.UU. conviene, incluso para mayor garantía de la paz, que nuestra escuadra se halle perfectamente dispuesta y bien apercebida, aunque sólo sea por el efecto moral que eso produce ante las naciones».

Dos días después, se remachaba en el editorial «Gobiernos pequeños en Nación grande» que el Gobierno debería encargar al menos cinco acorazados por ciento cincuenta millones de pesetas, que «pueden ahorrarnos mucho más acortando una guerra sumamente costosa... Estos ciento cincuenta millones nos darán una marina y el respeto de nuestro derecho, y decirle a Máximo Gómez que hemos conseguido del Gobierno yankee la eficaz persecución de las expediciones vale tanto como obligarle a rendir las armas... con eso se habría dado la solución a un problema en el que llevamos perdidos más de dos años, más de mil millones y muchas vidas... porque esta guerra, sin el auxilio de los EE.UU. no puede prolongarse».

Desde que en 1896 la tensión creciera con los Estados Unidos la prensa había reproducido toda clase de información acerca de las dos escuadras, y su juicio no podía ser más terminante: las fuerzas navales españolas eran insuficientes y sólo su incremento considerable podía a la vez derrotar a la insurrección y evitar la injerencia de los Estados Unidos.

Ahora bien, esa prensa que reconocía la debilidad naval de España y que analizaba minuciosamente cada buque y cada obra, criticando acerbamente al ministro de Marina de turno, esa prensa tan pesimista como bien informada ¿cómo es posible que planteada la crisis en 1898 pudiera mostrarse tan irracionalmente patrioter y segura del éxito?

Las respuestas, a nuestro parecer, son varias, y aunque no eximen a la prensa de su responsabilidad en el «Desastre» sí matizan sensiblemente la cuestión.

En primer lugar, y como ya hemos visto, tanto la opinión internacional como la de los propios marinos (al menos la manifestada públicamente) colocaba a ambos contendientes en términos de paridad, señalando al mismo tiempo graves deficiencias en la marina estadounidense.

Como dice Azcárate: «Si elementos importantes en Francia e Inglaterra, que podían apreciar y juzgar la situación desapasionadamente y con objetividad, consideraban a las fuerzas navales españolas superiores a las norteamericanas y no vacilaban en predecir la victoria de España ¿no fue hasta cierto punto explicable y natural que se produjera en España la verdadera avalancha de opinión pública en favor de la guerra? Lo grave fue que los elementos oficiales, y en particular el ministro de Marina y sus consejeros técnicos, que tenían la obligación de conocer cuál era la situación real, no sólo no trataron de oponerse a ella, sino que se dejaron arrastrar y contribuyeron con sus declaraciones a alentarla y fortalecerla»¹⁸.

¹⁸ AZCÁRATE, Pablo: *La Guerra del 98*. Madrid, Alianza, 1968, p. 105.

Como se habrá podido observar, muchos de los mitos referidos a la escuadra americana, como el de sus tripulaciones mercenarias, no habían sido generados precisamente por la prensa, y nada tiene de particular que opiniones que procedían de tan altas fuentes fueran reflejadas por ella.

Pero aún en este caso, queda en pie el carácter belicista y patriotero de la prensa. Creamos que, fundamentalmente, este cambio de postura se debió a una reacción que entonces se consideraba patriótica: empeñada la honra nacional en una contienda internacional, el no recoger el guante podía ser un sinónimo de vileza. El dar argumentos de renuncia a la lucha alegando una inferioridad, discutible por lo menos, lindaría con la traición.

El aceptar mansamente una prepotente injerencia, vieja ya de decenios, cuando no estaba clara la superioridad del enemigo, era algo fuera de las coordenadas mentales de cualquier occidental de la época del imperalismo.

Y aunque la prensa y sus lectores llegaron a dudar de la potencialidad de la escuadra española, parecía claro según informaciones dignas de todo crédito que la situación del enemigo era aún peor. Así, la prensa jugó desconsideradamente con las supuestas debilidades del enemigo, aunque se era consciente de que la propia situación no era muy halagüeña.

LA GUERRA POR MAR

De lo expuesto parece deducirse el que el gobierno de Sagasta no tenía razones especiales para considerar que afrontar la contienda en el escenario marítimo fuese una decisión que llevara necesariamente a la derrota.

Seguendo a Azcárate «... era explicable que el Gobierno se resistiera a aceptar la grave responsabilidad de abandonar Cuba (y Puerto Rico) por considerar, de antemano y sin prueba tangible que, en su enfrentamiento con la escuadra norteamericana, la española sería ineductablemente vencida y destruida; sobre todo, si se recuerda que la tesis de su superioridad sobre la norteamericana estaba aceptada por extensos sectores de la opinión pública y elementos técnicos importantes en varios países europeos, y hasta en los mismos Estados Unidos»¹⁹.

Sin embargo, se puede aducir que si en el terreno naval la balanza se hallaba al menos indecisa, la superioridad en varios órdenes del ejército de tierra español sobre el estadounidense era abrumadoramente mayor por lo que la decisión del Gobierno de Sagasta de librar la guerra en el mar era al menos equivocada, ya que no claramente orientada a conseguir una derrota rápida.

El asunto es verdaderamente complejo, pero se puede afirmar razona-

¹⁹ *Ibid.*, p. 107.

damente que si España hubiera reservado su escuadra en aguas metropolitanas mientras libraba la campaña del Caribe exclusivamente por tierra, la victoria estadounidense se hubiera producido de igual manera y con sufrimientos y pérdidas humanas considerables tanto para el ejército expedicionario español como la población cubana.

Es más, hacerlo así habría facilitado la labor al enemigo ya que hubiera encajado perfectamente en los planes de guerra estadounidenses. Estos no preveían el desembarco de un gran cuerpo de tropas terrestres en Cuba, la victoria se produciría casi exclusivamente por medios navales, con el bloqueo naval de la isla ²⁰.

Cuba había dependido tradicionalmente para su alimentación de los productos enviados desde la metrópoli, estando su agricultura dirigida especialmente a productos de exportación como el azúcar y el tabaco entre otros. Esta dependencia no había sino aumentado con la guerra desde 1895, debido tanto a la «táctica de la tea» de los insurgentes como a la política de reconcentración de la población agraria implantada por las autoridades militares españolas.

Prueba de ello es que, a poco de comenzar el bloqueo, en la misma capital de La Habana faltaba el pan casi en absoluto ²¹. También se puede recordar que Santiago capituló fundamentalmente por la carencia de alimentos de su guarnición, y, aún más significativo, los buques forzadores del bloqueo intentaban llevar a Cuba esos preciosos alimentos, con preferencia a otra carga, desde Méjico, Jamaica o la propia Península.

Así, pues, sin necesidad de costosas operaciones, el bloqueo podía conducir en un plazo de tiempo no muy dilatado a la capitulación de la isla sin que el todavía enorme ejército expedicionario español hubiera podido mostrar su eficiencia. Cabe imaginarse cual hubiera sido el horroroso estado en que quedara la población y de qué forma, aún más triste que la que se produjo, hubieran vuelto a la Península los restos de las tropas españolas.

Además, los planes estadounidenses preveían el corte de los cables submarinos que posibilitaban la comunicación con Madrid, con lo que no sólo refuerzos, medicinas, equipos y municiones podrían llegar a Cuba, sino incluso órdenes o noticias.

Por otro lado, nada impedía a las fuerzas bloqueadoras bombardear

²⁰ Para los planes navales americanos ver GRENVILLE, J. A.: *The War Plans of the Great Powers* (1880-1914). Boston, 1985 y SPECTOR R.: «The Triumph of Professional Ideology. The U. S. Navy in the 1890», en la obra colectiva *In peace and war. Interpretations on American Naval History, 1775-1984*. London, 1984, p. 178 y ss.

²¹ CORZO, Isidoro: *El bloqueo de La Habana*. La Habana, 1905, para el problema del aprovisionamiento ver ESPADAS BURGOS, Manuel: «La colaboración comercial italiana en la Guerra de Cuba, el Abastecimiento», en *Atti del 50.º Congresso di Storia del Risorgimento*. Bologna, 1980, y «El papel de la conserva de alimentos en la Guerra de Cuba», en *Homenaje a Pabón*. Revista Universidad Complutense, 1980, vol. III.

determinados puntos de la costa, apoderarse de algunos lugares estratégicos y aprovisionar de todo lo necesario a las guerrillas cubanas. Para las tropas españolas se plantearía el angustioso dilema de todos los ejércitos que deben enfrentarse simultáneamente a guerrillas y a fuerzas regulares: si para hacer frente a las primeras se desperdigaba en pequeños destacamentos se hacía vulnerable a una fuerza regular por limitada que fuese, si por el contrario, se concentraba en pocos puntos para hacer frente al enemigo regular, ello dejaría el campo libre a las guerrillas que llegarían a dominar la mayor parte de la isla.

Todo esto resultaba tan evidente que nada tiene de extraño el que los capitanes generales de Cuba y de Puerto Rico presionaran fuertemente al Gobierno para que enviase la escuadra. Por la misma razón, una vez destruida ésta, continuar la lucha por tierra carecía de significado.

Con frecuencia se habló entonces y con posterioridad acerca de resistencias numantinas, pero precisamente Numancia no cayó por el asalto de las tropas de Escipión, sino por el estrecho bloqueo a que se vio sometida.

Por todo ello era perfectamente racional que el Gobierno español eligiese el mar como escenario de la guerra, si España no disputaba el dominio del mar se condenaba a sí misma a la derrota.

Sin embargo, si se producía una victoria naval española, y nada hacía pensar que no fuera posible, se cortaba de raíz la amenaza estadounidense. Tal hecho podría además afectar la moral de los insurgentes, y dado ya el paso de la concesión de la autonomía y ante el cansancio de todas las partes bien pudiera haberse llegado a un acuerdo.

LA GUERRA

Una rápida visión sobre las principales campañas navales, nos permitirá concretar tanto los posibles planes como lo realmente llevado a cabo.

El Pacífico

El Pacífico era un escenario considerado secundario por ambos contendientes. Ya en 1896 la Marina estadounidense planteó un ataque contra las Filipinas, pero más para confundir y dividir el esfuerzo de guerra español que con la intención de conquistarlas. Tales planes sufrieron una notable evolución, a la que no fue ajena Gran Bretaña, que condujo a la obtención del archipiélago por los EE.UU.²²

La Marina española disponía en aquellas aguas de 1898 de unos diez buques de alguna importancia, aparte de decenas de pequeños cañoneros

²² JOVER, J. M.: *ob. cit.*, pp. 42 a 46.

sin valor militar en una guerra internacional. De estos buques sólo uno tenía el casco de madera (pese a la leyenda que insiste en que eran mayoría) lo que no era aún infrecuente en otras marinas incluso en la norteamericana. Se trataba, salvo una excepción, de buques botados en la década anterior, por lo que en absoluto puede calificárseles de viejos. Su valor militar no era muy grande, al tratarse de buques coloniales, pero el factor que reducía más decisivamente su potencia era su estado de desgaste tras su utilización intensiva en las continuas campañas de Mindanao, Carolinas o la más reciente contra la insurrección independentista en Luzón.

En el bando contrario, la escuadra del comodoro Dewey constaba de 6 unidades, cuya potencia total era considerablemente mayor que la española, al mismo tiempo que la edad media de los buques era menor. También su estado era considerablemente mejor, sin embargo los buques no eran de características excepcionales: tres de ellos eran equiparables en potencia y antigüedad a los españoles, y el resto no estaba acorazado, sino simplemente protegido por una cubierta blindada que cubría sus máquinas y calderas, protección con la que contaban asimismo, dos de los buques españoles. Tampoco era de esperar que dicha escuadra pudiera ser reforzada sustancialmente al menos a corto plazo.

Pero aunque la escuadra de Dewey fuera superior a la del almirante Montojo otros factores podrían nivelar la balanza y posibilitar una victoria española. En primer lugar la escuadra americana tendría que actuar a unas 7.000 millas náuticas de sus más próximas bases en la costa Oeste de los Estados Unidos. En segundo, la defensa española podía verse sensiblemente incrementada con el fondeo de minas submarinas y el apoyo de las baterías de costa.

Así, no tiene nada de extraño el que la Marina del Kaiser creyera posible un triunfo español.

Sin embargo, los factores que hubieran hecho posible esta victoria no tuvieron efecto. Las enormes dificultades logísticas de Dewey se vieron solventadas en buena medida por la actitud británica, tan benévola hacia los americanos como escasamente neutral ²³.

En las otras cuestiones la responsabilidad fue española. Las minas que debieron proteger a la escuadra salieron con tanto retraso de la península, que el transporte que debía llevarlas tuvo que volver desde las costas africanas al conocerse la declaración de guerra. En cuanto a las baterías, los errores del mando español en Manila, hicieron que se esparcieran en varios puntos distintos con el resultado de que sólo un cañón instalado en tierra pudo apoyar a la escuadra en el combate de Cavite ²⁴.

En conclusión, el resultado del combate naval del 1 de mayo es perfec-

²³ TORRE DEL RÍO, Rosario: *Inglaterra y España en 1898*. Madrid, EUDEMA, 1988.

²⁴ CONCAS Y PALAU, Víctor: *El almirante Montojo ante la opinión y ante la historia*. Madrid, Suc. de Rivadeneyra, 1900.

tamente explicable. Aunque, y por otro lado, la batalla no fuera tan unilateral como se ha venido diciendo: tras dos horas de cañoneo la escuadra americana había sido incapaz de hundir un solo buque español, si bien había averiado seriamente e incendiado a varios. Suspendido el fuego ante los temores de Dewey de consumir sus municiones sin conseguir destruir al adversario, el almirante español consideró perdida la partida e inútil toda prolongación de la resistencia por lo que ordenó el hundimiento de los barcos, salvando los hombres y los efectos muebles. Por su parte los españoles habían alcanzado en veinticinco ocasiones a los buques contrarios, si bien con proyectiles de escaso calibre por lo general, causando algunas averías en tres de ellos y al menos una quincena de bajas. No era un gran resultado, pero deja de manifiesto el que los cañones españoles sí alcanzaban a los buques contrarios y que estos últimos no eran invulnerables ²⁵.

Asegurado el dominio del mar, y contando con la colaboración de Aquinaldo la derrota española era ya segura. Las tropas americanas que llegaron después tuvieron más aplicación en hacer efectivo el control estadounidense sobre el archipiélago que en vencer a la aislada guarnición de Manila.

Las Antillas

Las fuerzas navales españolas destacadas en el Caribe, al mando del almirante Manterola, eran de lejos inferiores a las enemigas. Sin embargo, y a diferencia de Filipinas, un mejor mando y la utilización, si bien limitada, de las ventajas que ofrecían a la defensa las minas y las baterías costeras, hizo que dichas fuerzas, con escasas pérdidas, atrajeran la atención de otras mucho mayores, e incluso obtuvieran algunos pequeños éxitos ²⁶.

Pero como ya hemos dicho, el factor esencial de la contienda, en este escenario, considerado como el principal, estribaba en buques basados en la Península.

En primer lugar, sería importante para la estrategia española el situar en aguas cubanas un buen número de embarcaciones torpederas, en las que la escuadra española tenía una efectiva superioridad, para atraer aún más fuerzas enemigas bloqueadoras, que se verían expuestas al torpedeamiento por parte de sus pequeños y veloces adversarios.

El asunto, como ya hemos visto, inquietaba seriamente a los estadounidenses, y la diplomacia americana utilizó toda clase de resortes para impedir que estos buques llegaran a Cuba antes de la declaración de guerra.

²⁵ Para Fernández Almagro que recoge informes oficiales españoles, las bajas americanas llegaron a 25 muertos y 50 heridos, en ob. cit., p. 101.

²⁶ RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R.: «Operaciones menores en Cuba», 1898, *Revista de Historia Naval*, n.º 9 de 1985, pp. 125-146.

Una vez comenzada ésta, sería mucho más difícil por los pequeños buques el realizar la travesía del Atlántico al dificultárseles las escalas ²⁷. Así, paralizado el viaje de la escuadrilla de Villaamil por esta causa, los buques debieron unirse a la de Cervera, entorpeciendo sus movimientos, y por una u otra razón sólo dos de los seis buques de Villaamil pudieron completar el viaje.

La «Escuadra de Instrucción» así reunida hubiera debido contar con tres acorazados, diez grandes cruceros, seis destructores, y al menos tres cañoneros-torpederos, componiendo una fuerza equiparable si no superior, a la americana. Pero de estos buques, tres de los cruceros y los cañoneros torpederos seguían esperando su retrasada terminación en astilleros españoles, otros dos cruceros aunque concluidos resultaban defectuosos, tres acorazados y otro crucero terminaban sus obras en Francia así como tres destructores en Gran Bretaña.

Así, la escuadra de Cervera quedaba reducida a cuatro cruceros y tres destructores únicamente.

Pero, haciendo ahora abstracción del número, esa escuadra de rápidos cruceros que teóricamente podía vencer a sus homólogos del adversario y escapar de los más potentes pero más lentos acorazados estadounidenses, debía iniciar una serie de «raids» sobre la costa Este de los Estados Unidos, colapsando su tráfico marítimo y amenazando sus costas. Los rumores que sembraron el pánico en las costas americanas, cuando se desconocía el paradero de la escuadra de Cervera tenían esa explicación.

Tal amenaza podría conseguir un efecto doble: el que el bloqueo sobre Cuba se aflojara para perseguir a los escurridizos corsarios, lo que posibilitaría la resistencia de la isla, y, aún mejor, el que una nación reputada tan mercantil como escasamente marcial se viera conturbada hasta el punto de solicitar un armisticio.

Con ello, Cervera no debía afrontar una gran batalla naval, sino conseguir el desgaste del adversario, combatiendo sólo si sorprendía aislada una fuerza inferior a la suya. Y ello no era imposible, pues como preocupadamente consideraron los estadounidenses, sus fuerzas debían dividirse al menos en tres grupos para bloquear Cuba, perseguir a Cervera, y proteger sus propias costas.

Este era el plan que básicamente seguía Bermejo, aun cuando no se había conseguido situar a los torpederos en Cuba y la escuadra de Cervera era más reducida de lo previsto. Por ello señaló como destino Puerto Rico, tomando el puerto de San Juan como base en virtud de su situación geográfica que favorecía el ataque a la costa enemiga, al mismo tiempo que dificultaba para la escuadra adversaria su bloqueo. Sin embargo, tal deci-

²⁷ DUQUÉ DE TETUÁN: *Apuntes del Ex ministro de Estado para la defensa de la política internacional y Gestión Diplomática del Gobierno Liberal-Conservador*. Madrid, 1902, 2 vols.

sión hizo que el acorazado «Pelayo» y el crucero «Carlos V» que ya estaban disponibles y representaban un gran potencial, no pudieran reforzar la escuadra de Cervera, ya que su excesivo calado les impedía fondear en San Juan.

La reducida escuadra de Cervera estaba compuesta de navíos muy modernos, de diseño británico y con menos de un lustro de antigüedad como media. El problema es que los buques no se hallaban alistados para entrar en campaña, faltándoles tanto personal como efectos. Además sufrían una serie de averías, que aunque no eran de difícil reparación, limitaban su potencia. Lo peor era que en San Juan se carecía de elementos para subsanar estas deficiencias.

Tal vez se consideró que ello no era de importancia puesto que su misión no consistía en enfrentarse con la escuadra enemiga en combate abierto. Pero como señalaba certeramente Cervera, en caso de que esa situación se produjese, y él creía que se produciría necesariamente más tarde o más temprano, la derrota era segura.

Con todo, el principal problema era el del combustible. El Gobierno español envió buques carboneros a las Antillas para que reabastecieran a Cervera tras atravesar el Atlántico desde Cabo Verde. Sin embargo, tales buques o fueron apresados por los navíos americanos o debieron refugiarse en puestos neutrales sin poder cumplir su misión. Por esa razón Cervera tuvo que recurrir a adquirirlo en sus escalas en puertos neutrales, lo que era bien problemático teniendo en cuenta la legislación internacional, con lo que apenas pudo obtener el suficiente tras recibir varias negativas.

Pero a tales dificultades, Cervera logró sortear las escuadras contrarias y refugiarse en Santiago de Cuba. Pero el puerto cubano se reveló inmediatamente como una trampa. Allí se carecía de cualquier recurso para reforzar la escuadra o carbonearla satisfactoriamente.

La situación no hizo más que empeorar cuando, tras el desembarco de las tropas americanas, comenzó el asedio por tierra y mar de una plaza en la que se carecía hasta de víveres. Y en este asedio, la escuadra, lejos de beneficiarse de ningún apoyo, tuvo que ayudar al ejército desembarcando parte de sus dotaciones, tanto para la defensa por tierra como para guarnecer y reforzar las débiles defensas por mar del puerto.

En uno de dichos combates cayó mortalmente herido el jefe de Estado Mayor de la Escuadra, el capitán de navío don Joaquín Bustamante, uno de los mejores técnicos de la Armada, a quien se debían entre otras invenciones, la de una mina submarina.

Bustamante había analizado el problema que se planteaba a la escuadra con visión más certera que la de Cervera. En un primer momento, cuando el bloqueo naval de Santiago no era aún efectivo abogó por la salida inmediata, considerando la permanencia en dicho punto como peligrosa. Cuando Cervera se decidió por esta opción, las escuadras america-

nas cerraban la posibilidad de una huida sin arriesgar un combate naval adverso.

Formalizado el sitio de la plaza, Bustamante observó repetidamente que dada la inferioridad de la guarnición y la falta de víveres la pérdida considerada inminente de la plaza arrastraría la de la escuadra, y sin que ésta hubiera siquiera podido combatir, proponiendo insistentemente que la escuadra saliera de noche y a rumbos distintos. En la confusión y la obscuridad sería probable que se salvaran algunos de los buques. De nuevo Cervera se negó a tomar la idea en consideración, aduciendo dificultades de diversa índole.

Pero con ello Cervera se condenaba a sí mismo a que le impusieran la salida por orden directa, y en las peores condiciones posibles, saliendo los buques de uno en uno, a plena luz del día, contra una escuadra superior que los podría ir destruyendo en detalle. y ello fue lo que efectivamente sucedió.

Es en este momento, y no en otros anteriores, cuando nos parece claro que se optó por el sacrificio de la escuadra de Cervera. Pero el dilema que se había planteado era de los que no desearían tener que afrontar ningún gobierno ni alto mando militar: o la escuadra capitulaba sin combatir o arrostraba un combate sin esperanza. De nuevo se prefirió la honra a los barcos, aunque lo importante no fueran precisamente ellos sino las vidas humanas inútilmente destruidas. Los barcos hubieran podido ser hundidos o volados para evitar su apresamiento.

De nuevo, la batalla demostró una mediocre actuación estadounidense, especialmente en su tiro, pero las ventajas acumuladas eran tan grandes que el éxito no podía ser dudoso. Los buques españoles, incendiados, fueron abandonados por sus dotaciones, con un saldo de vidas, si bien doloroso, menos grave del que cabía esperar. La artillería española, por su parte, alcanzó repetidas veces a los contrarios, de nuevo con proyectiles ligeros principalmente, que causaron escasas bajas y averías en buques en esta ocasión bien acorazados y protegidos, pero en modo alguno invulnerables ²⁸.

El resto de los buques disponibles, encuadrados en la llamada «Escuadra de Reserva» al mando del almirante Cámara, no llegaron a tomar parte activa en los combates. Primero se pensó en enviarla en ayuda de Cervera, para posteriormente acudir a socorrer Filipinas. Cuando la escuadra se adentraba en el Mar Rojo recibió órdenes de regresar inmediatamente a la Península, pues eliminada la escuadra de Cervera, los Estados Unidos planearon seriamente enviar sus buques al otro lado del Atlántico.

²⁸ WILSON, H. W., en *The Downfall of Spain*. London, 1900, y en *Acorazados en acción*. Madrid, Ed. Naval, 1932. 2 vols ofrece una visión completa e imparcial sobre los combates de la guerra. Más reciente es el trabajo de TRASK DAVID, F.: *The War with Spain in 1898*. New York, 1981.

amenazando tanto las Canarias como otros puntos del territorio nacional. Como ha anotado el profesor Jover en el trascendental trabajo citado con anterioridad, pareció por un momento que el desastre podría llegar a tener unas dimensiones incalculables. Y desde luego, la improvisada escuadra de Cámara no hubiera bastado a evitarlo.

CONCLUSION

La responsabilidad de la prensa española en el Desastre de 1898 parece fuera de toda duda. Pero creemos que su afán belicista no fue producido por el desconocimiento sobre los asuntos navales. Antes bien, y por el contrario, se había mostrado tan interesada como crítica acerca del estado de las fuerzas navales españolas. Sin embargo, y en el clima emocional del 98, reflejó un estado de opinión internacional que consideraba a las dos escuadras adversarias como equivalentes, incluso con algunas ventajas para la española dadas unas supuestas deficiencias de todo tipo de la estadounidense.

Esta opinión no sólo fue desmentida, sino alentada y alimentada por una mayoría de los mandos de la Armada, bien fuera por desconocimiento de la situación, o bien, porque en algún caso, estimaran que su deber les obligaba a ello. Probablemente el fallo de los servicios de información e inteligencia naval esté en la raíz de todo ello.

Así, resulta bastante dudoso que el gobierno Sagasta, que obviamente carecía de otras fuentes de información, afrontara la guerra en la seguridad de una derrota. Igualmente el que buscara una campaña por mar no nos parece que fuera el medio de acelerar y limitar el desastre, sino la consecuencia que imponían las realidades estratégicas.

Las razones para el pesimismo no faltaban sin embargo, España que sufría el ya largo desgaste de una guerra doble en Ultramar, debía afrontar en ausencia de aliados, otra nueva contienda. Y ello resultaría ominoso aún tratándose de un estado con un potencial menor al de los Estados Unidos.

Pero, efectivamente, las decisiones al respecto del Gobierno estuvieron fuertemente influidas, tanto por la activa campaña de prensa desatada como por la opinión de los militares.

Las causas de la derrota naval española en 1898, fueron más complejas de las que generalmente se aducen. Una paridad teórica se convirtió por una larga serie de factores en una absoluta inferioridad real, y el desnivel continuó acentuándose por un fatal encadenamiento de hechos y de decisiones durante la contienda.

Por ello la pretensión tan divulgada de que la derrota se produjo porque la escuadra española se componía de viejos buques de madera cuyos

cañones no alcanzaban a los, por otra parte, invulnerables acorazados estadounidenses, es completamente inexacta. Tal explicación, surgida con posterioridad a los hechos, abre una serie de interrogantes acerca de su origen y motivaciones, probablemente no del todo inocentes. Pero esta cuestión merece un tratamiento aparte.