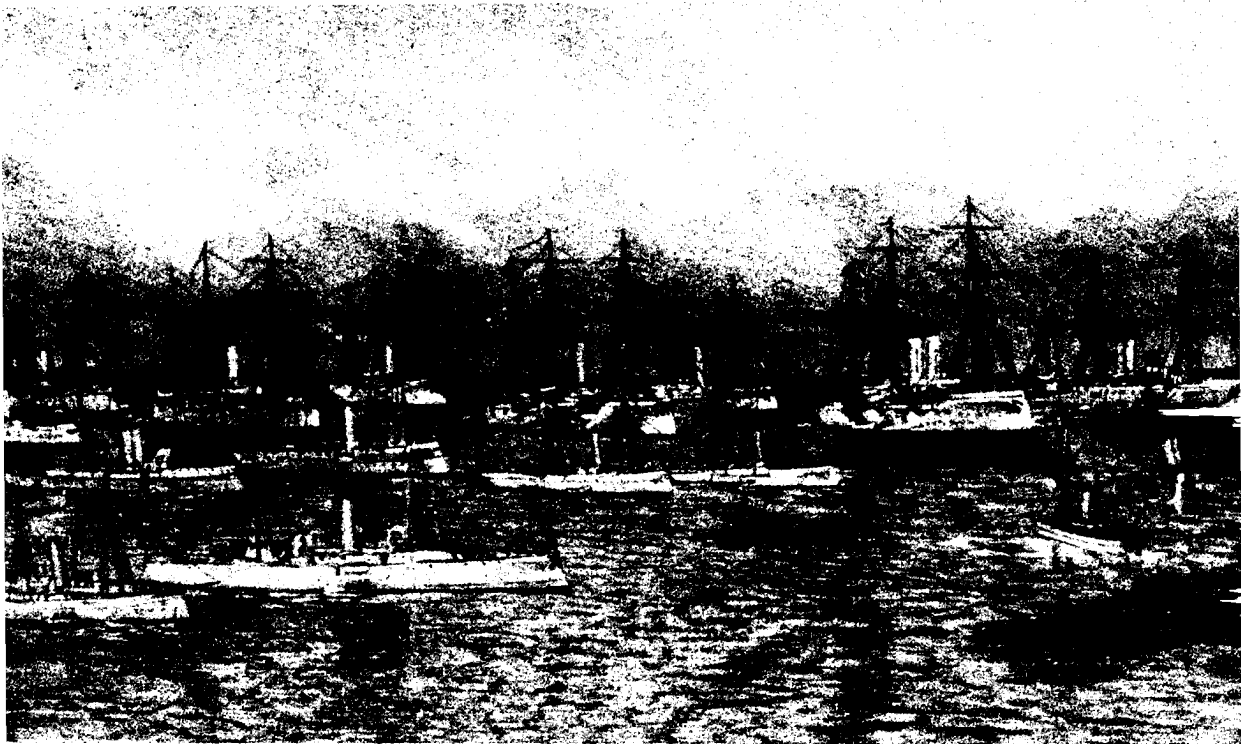




- ◆ Trabajo realizado por la Biblioteca Digital de la Universidad CEU-San Pablo
- ◆ Me comprometo a utilizar esta copia privada sin finalidad lucrativa, para fines de investigación y docencia, de acuerdo con el art. 37 de la M.T.R.L.P.I. (Modificación del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual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



La escuadra española en aguas de Cuba (La Ilustración Española y Americana, 1895)

Las causas del desastre naval del 98

Por Agustín Ramón Rodríguez González

Historiador. Universidad Complutense. Madrid

¿POR qué no sale la escuadra? Las escuadras son para combatir, y si se pierde la de Cervera, ¿para qué la queremos y para qué nos sirven esas máquinas infernales que tantos sacrificios han costado al país...?, dice el diputado Romero Robledo en el Congreso, en junio de 1898.

Mi escuadra ofrece a la nación como regalo, con ocasión de la Fiesta de la Independencia, la destrucción de toda la escuadra de Cervera. Ni un barco se ha escapado... nuestras pérdidas son un muerto y dos heridos. Las del enemigo llegan probablemente a varios cientos, dice el almirante Sampson al Presidente McKinley el 4 de julio de 1898.

Semejante derrota encrespó los ánimos en España. Los más críticos o realistas esperaban, como mucho, un segundo Trafalgar, es decir, con un fuerte coste para el vencedor.

Las explicaciones insistieron en tópicos como los de los barcos de madera, antiquísimos o de cañones incapaces de alcanzar a los buques americanos, cuando hasta una culebrina del XVI hubiera salvado las distancias a que se combatió.

No resulta, pues, fuera de lugar ni carente de interés volver sobre el tema, que hasta la fecha no parece haber sido estudiado con la profundidad que merece. Tanto más cuando las fuentes básicas son accesibles: diarios de sesiones de las Cámaras, colecciones documentales de los almirantes Cervera y Montejó, Estados generales de la Armada, Gaceta de Madrid, prensa, etc.

La primera restauración. Alfonso XII

Se había heredado de regímenes anteriores una flota anticuada y poco numerosa. Sólo conservaban las fragatas acorazadas y alguna unidad menor.

Pero el nuevo régimen apenas dedicó mayor esfuerzo a la flota que el necesario para asegurar las necesidades indispensables. La deuda pública derivada de las guerras civiles y coloniales, y una atención centrada en la consolidación del nuevo Estado, motivó que en esta primera etapa sólo se encargaran seis cruceros que na-



cieron ya anticuados, y otros ocho de sólo unas mil toneladas.

Uno de estos barcos, botado en 1885, será el primer buque de hierro construido en España. El resto lo será entre 1886 y 1888.

Pero en 1885 surge el conflicto de las Carolinas, motivado por las pretensiones alemanas sobre éste y otros archipiélagos del Pacífico en posesión española.

La situación de la Marina española es tan angustiosa frente a la aún nada boyante escuadra de Bismarck, que se envía una comisión a Italia *para que con todo sigilo, y sin perder momento, investigue los buques de combate listos, cuya adquisición sea posible y conveniente, enviando con toda urgencia proposiciones de venta y especificaciones.*

La inferioridad española mueve a Isaac Peral a presentar su primer proyecto de *torpedero submarino*. La oposición del almirante Beránger, el recelo ante todo nuevo proyecto y la postura política de Peral (como su precedente Monturiol, tendía a lo que hoy llamaríamos izquierda) echan a pique el asunto.

Por medio del arbitraje del Papa se resuelve la cuestión, entregando los archipiélagos pretendidos por Alemania, que ya empieza a reclamar *un lugar al sol* en el reparto colonial.

En permanente derrota

En España, la resolución de este conflicto se vivió como una afrenta. Según dijo Costa, *España ha retrocedido tan largo trecho desde Trafalgar, que sus marinos ni siquiera pueden ser derrotados, pues hasta para ser derrotados hace falta poseer una escuadra, y España no la tiene, y vive derrotada en sí, en estado de derrota permanente, quien no puede exponerse a que lo derroten los contrarios.*

Así pues, quedó clara la necesidad de una política naval. Menos evidente resultó otro impor-

tante corolario de las crisis de las Carolinas: el aislamiento internacional español sin el apoyo de aliados.

Debemos a Moret una de las pocas proyecciones internacionales de la época. Gracias a su gestión quedamos integrados en el sistema de la Triple Alianza a través de Italia. Si el vínculo no era en sí muy fuerte, era una buena base para el futuro.

Derivación a esos acuerdos fue la obtención de una concesión territorial en el mar Rojo, con el objeto de establecer una base naval. El territorio estaría entre Ras Garibal y Ras Marcana, en la bahía de Assab.

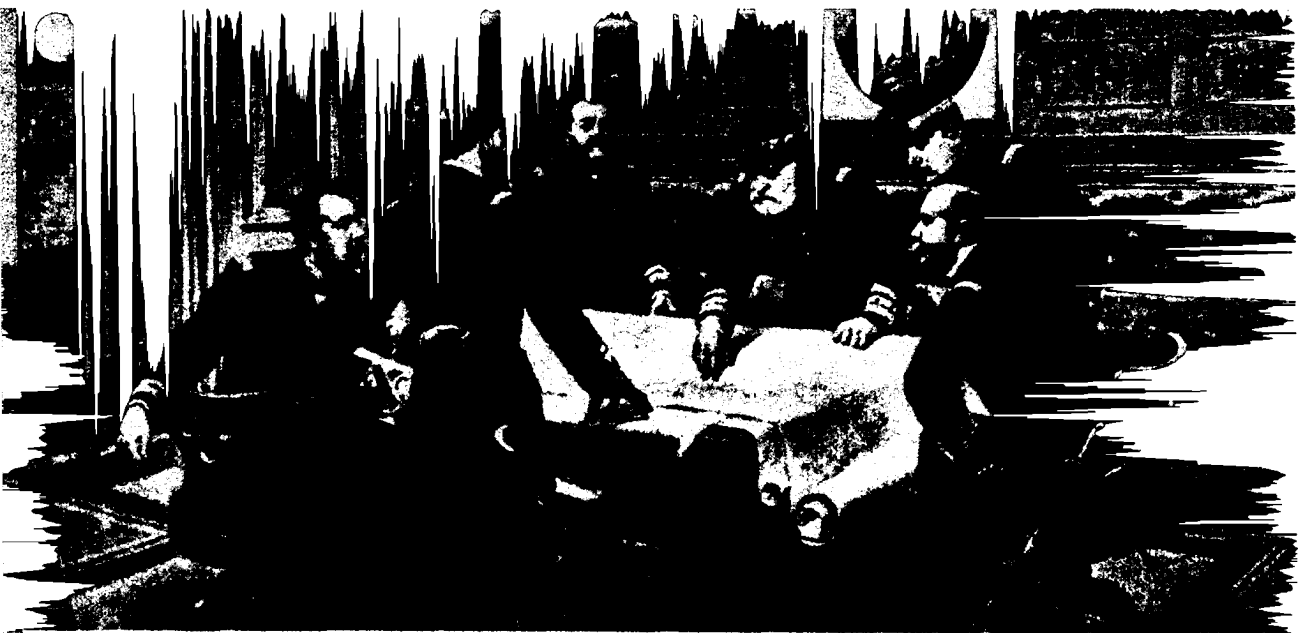
La cesión, en principio, sería por quince años, pero se prolongaría indefinidamente, salvo denuncia por alguna de las partes. Tal base era de importancia decisiva si se pretendía establecer una comunicación segura con las Filipinas.

Sin embargo, todo quedó pronto en papel mojado ante la oposición de Cánovas: *Las alianzas o las relaciones políticas de las naciones importantes nada significan ni pueden significar en los anales de los pueblos. Lo primero que se necesita son barcos de guerra... Tuviera España la escuadra que yo deseo... y estaría bastante más tranquilo qué con ningún género de negociaciones ni con ninguna especie de acuerdos.*

Esta afirmación tal vez fuera realista, pero a la luz de lo que sucedió después, resulta un tanto sofística: en 1898 no tuvimos ni escuadra ni aliados.

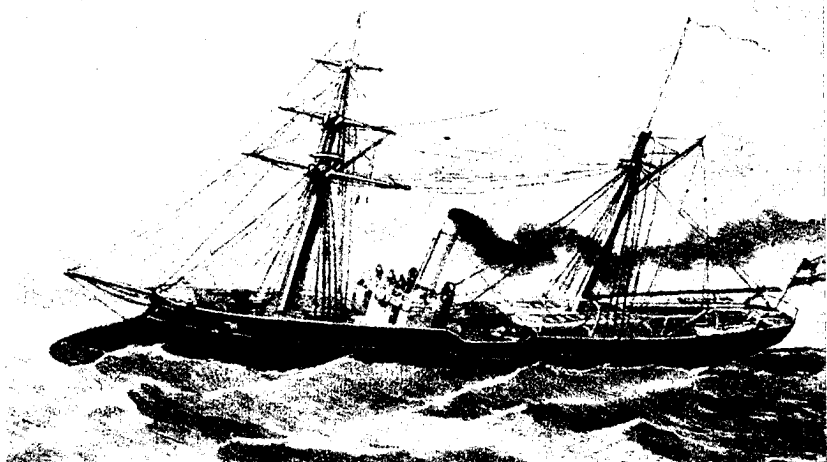
Además, al depender de la tecnología extranjera para la construcción de buques de guerra, podría suceder que, en caso de conflictos, esa asistencia se suspendiera dejando a nuestra escuadra en situación comprometida.

También las vías de comunicación de nuestras colonias estaban en manos de otras potencias. Resultaría casi imposible mandar refuerzos a Filipinas si Inglaterra dificultaba el tránsito por el canal de Suez, como le sucedió al almirante



Junta de comandantes presidida por el almirante Cervera antes del desastre final en Cuba

Cazatorpedero Terror, construido en Inglaterra para la escuadra española



El aviso Marqués del Duero, uno de los buques de madera que defendía las Filipinas

Cámara. También Cervera tuvo grandes problemas para carbonear en sus escalas.

Por otro lado, muchos países deseaban nuestras colonias. Inglaterra, dueña del equilibrio marítimo, dudaba de nuestra capacidad para permanecer en Cuba y Filipinas; ante el peligro de que cayeran bajo influencias no deseadas, prefirió apoyar a los Estados Unidos.

Así, cuando sucedió el desastre de Cavite, estaba fondeada en la bahía de Manila una escuadra alemana superior a la americana. Los ingleses impidieron que los alemanes apoyaran a la escuadra española.

Sin embargo, sólo la intervención británica, partidaria del mantenimiento del *statu quo* en el Atlántico occidental, impidió que las costas peninsulares fueran atacadas, o incluso que nos arrebataran también las Canarias.

Sólo pudimos contar con la problemática benevolencia de Francia (sede de las conversaciones de paz) y la casi olvidada amistad de Italia. Poca cosa más que buenos deseos en un perio-

do tan tenso a causa de los enfrentamientos por nuevas colonias.

La Junta Reorganizadora de la Armada elaboró un proyecto de Fuerzas Navales, presentado a las Cortes el 12 de enero, a propuesta del ministro del ramo, almirante Rodríguez Arias, pero elaborado por el almirante Beránger.

En la exposición se destacan las dificultades a vencer:

1. La longitud de costas a proteger, sobre todo las insulares, y especialmente Filipinas. Esto obliga a la distracción de esfuerzos hacia la construcción de guardacostas, útiles contra contrabandistas y partidas insurgentes, pero inadecuados como fuerza naval de combate.

2. Escasez de presupuesto: España sólo dedica el 4 por ciento del presupuesto a su flota, frente al 12 por ciento del Reino Unido, el 8 por ciento de Francia o el 7 por ciento de Italia.

Se propugna, pues, un presupuesto extraordinario para construir la flota, independiente del ordinario.

Se resaltan, además, las necesidades de nuestro *proceso colonizador* en África y Oceanía, la defensa de nuestro comercio marítimo, frente a ingresos para el Tesoro, el impulso que se dará con estas construcciones a la industria nacional, y la moderación del gasto que implica construir la escuadra. Incluso se llega a prever la cuestión de Marruecos.

Se constituyó una comisión para debatir qué tipos de buques eran los idóneos. El dictamen resultó algo salomónico: *hace ya años que contemplamos la profunda transformación del material flotante, sin que se haya definido de manera fija cuál es el tipo de buque en que descansa la esperanza del triunfo en combate.*

En la segunda mitad del XIX, la tecnología había revolucionado el mundo naval. Se había pasado de la vela al vapor, de la madera al hierro o al acero.

Son los años en que los avances de la industria siderúrgica permiten la lucha entre blindajes cada vez más perfeccionados, y cañones con más alcance y poder de penetración. El proceso era aún más rápido que hoy: la fragata acorazada *Numancia*, botada en 1866, era una antiquilla sólo veinte años después. Actualmente, el portaaviones inglés *Hermes*, punta de lanza en el conflicto de las Malvinas, fue construido en 1959, hace veintitrés años.

No es extraño, por tanto, que la comisión dudara, como dudaban los técnicos y marinos de la época.

Además surgieron nuevas armas: la mina y el torpedo, acreditados ya en la guerra ruso-turca, como en la del Pacífico de 1879 entre Chile, Bolivia y Perú, donde pequeños buques torpederos habían provocado grandes pérdidas de buques mucho más grandes y costosos.

La tendencia a la nueva arma surgió, fundamentalmente, en Francia, donde los integrantes de la *Jeune Ecole* quedaron deslumbrados por esos triunfos de un *David* (barato) contra un *Goliath* (caro).

En España tuvo un reflejo inmediato: los torpederos prometían ser un buen guardacostas, baratos y fácil de disponer en grandes cantidades (lo que resultaba tentador con nuestras dilatadas costas). Además eran capaces de hundir a cualquier agresor.

También parecían una tecnología fácil de asumir, como demostraba que el primer *destructor* (en realidad era un torpedero agrandado) construido en el mundo fuera proyectado por el español Villamil.

Así el almirante Beránger consiguió que el plan incluyera: 17 cruceros ligeros, 4 cruceros torpederos, nada menos que 138 torpederos, 17 cañoneros, otros 16 cañoneros-torpederos y 20 guardacostas.

Parecía que la *Jeune Ecole* española había ganado la partida, pero Cánovas deseaba buques *cuanto más grandes, mejor*, por razones de prestigio internacional, y el sector conservador de la Armada consideraba, con Antequera,

que *los cruceros (y torpederos) no bastan cuando tenemos colonias rodeadas de unos países... que tienen acorazados.*

Así, en octubre de 1887, los cruceros ligeros se convirtieron en cruceros acorazados, y en 1891 los fondos para torpederos se dedicaron al mayor buque construido entonces en España, el crucero *Carlos V*.

La financiación

Se calculó el costo total del programa en 190 millones de pesetas, en diez anualidades hasta 1897, en que debería estar completado.

Por mal cálculo o imprevisión de las inevitables subidas de precios en materiales de alta tecnología, pronto quedaron desfasados por la realidad.

Once cruceros se presupuestaron en 61 millones, pero sólo los seis *Vizcaya* costaron más de 90 millones, y en el otro extremo de la escala, los cañoneros-torpederos, presupuestados a 1.250.000 pesetas, terminaron costando justo el doble.

Pero además, las sublevaciones tagala y mambí desviaron fondos a necesidades inmediatas: manutención de mayor personal a flote, compra masiva de guardacostas, etcétera.

Estos gastos pronto resultaron astronómicos; según la *Gaceta de Madrid*, sólo entre el 1 de julio al 31 de diciembre de 1897 se gastaron 228.721.180 pesetas en necesidades militares relacionadas con la campaña. Sólo la insurrección cubana costó, del 4 de mayo de 1895 al 30 de junio de 1898, unas 1.554.447.449,64 pesetas. Pensemos en los costes del programa.

Para sobrevivir a tanto gasto, se tendió a abandonar las necesidades de la flota en combate, tanto en la terminación del programa como en el mantenimiento de los buques. Además se utilizó a los buques de combate en misiones de guardacostas y contra insurgencias, lo que motivó su rápido desgaste.

Por otro lado, la inflación de personal era evidente, y se seguían cobrando *primas de embarque* por oficiales que no pisaban un buque.

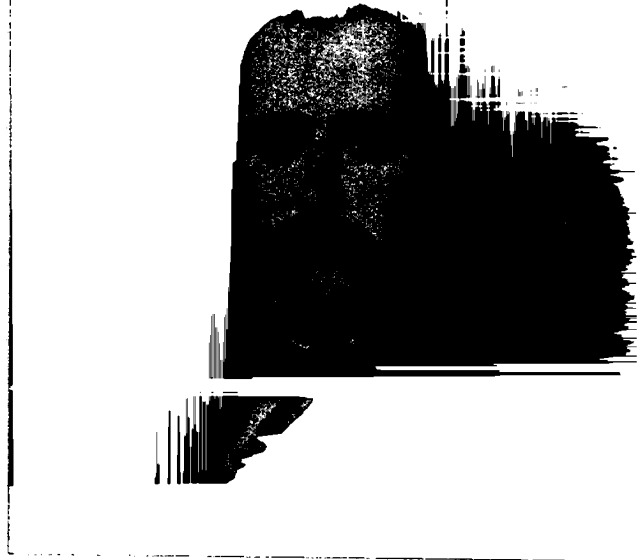
Otra fuente de financiación provino de las colonias españolas en Latinoamérica. Las Carolinas y las campañas independentistas de cubanos y filipinos influían en las cerradas colonias de emigrantes españoles, cuando aún no hacía mucho tiempo, históricamente hablando, de la independencia de las colonias americanas.

La colonia española en México propuso aportar individualmente 75 centavos mensuales por medio de sellos. Con dos millones de emigrados se pensaban recoger en seis años unos 108 millones de pesos, con los que se construirían dos acorazados y veinte cruceros, aparte de los del programa.

Recaudado este *Impuesto Patriótico Español*, se enviaría al Banco de España, y sería administrado por una comisión en la que figuraban el



Antonio Cánovas del Castillo (arriba)



Segismundo Moret (arriba, derecha)

Francisco Romero Robledo (derecha)



Cruceros Infanta María Teresa y Oquendo, perdidos en la batalla de Santiago de Cuba



marqués de Comillas, José Echegaray, Emilio Castelar, Segismundo Moret y Pérez Galdós.

El plan no llegó a realizarse en toda su extensión, pero las colonias de Argentina y Uruguay regalaron el crucero *Río de la Plata*. Las demás, el *Extremadura* y otros varios que no llegaron a botarse.

Al margen de esta concreta iniciativa, pero en el mismo sentido, podemos anotar muchas otras. El obispo de Manila, las colonias españolas en Manila, México y Nueva York; el Casino Militar, el Español de La Habana y el Comercio de La Habana, así como otras instituciones y particulares, regalaron, entre 1885 y 1895, los fondos para un contratorpedero, dos torpederos y unos quince cañoneros.

Existió, pues, en España, lo mismo que en otros países europeos, interés privado en el tema (Ligas Navales). Pero si en Europa respondía a un imperialismo agresivo, en el nuestro tenía un cierto carácter defensivo de *pied-noir*.

La contratación

La adjudicación de obras se realizó según la Ley de Contratación del Estado de 27 de febrero de 1852, y la Ley de Presupuestos.

Tras votar las Cortes el crédito, se estudian las proposiciones y se sacan a subasta pública con un plazo de treinta días para su adjudicación. El contratista, como es obvio, solía dejar desierta la subasta, con la esperanza de que en segunda subasta subieran los precios.

Para evitar esta práctica, se decidió hacer sólo una subasta, con lo que, a menudo, quedaban las obras sin adjudicar. El resultado es que el crédito no se invertía finalmente y revertía al Estado.

Así, había partidas *sobrantes* en el presupuesto de Marina al final de cada ejercicio. Según parece, entre 1850 y 1882 totalizaron 160.237.175,30 pesetas, lo que no dejaba de ser una situación muy irregular.

En general, para construir una serie de barcos, se buscaban tipos extranjeros. Uno o más barcos eran construidos como prototipos en el astillero de origen; el resto se hacía en astilleros nacionales.

Blindajes, mecanismos y parte de la artillería se compraban directamente fuera. Era normal, también, que los barcos botados en España viajaran a astilleros extranjeros para instalar estos elementos y ser completados.

Con la Restauración se pasa de la influencia predominantemente francesa a la inglesa. No sólo los buques ingleses eran mejores, sino que la industria inglesa ofrecía mejores posibilidades de cooperación, debido, entre otras cosas, a su integración en las industrias españolas, especialmente la vasca.

Determinados tipos y calibres de piezas no se fabricaban tampoco aquí. La forma de adquisición consistía en comisiones *ad hoc*. La nula

coordinación de estas comisiones produce que nuestros barcos luzcan una auténtica colección de piezas.

Con los tipos nacionales astillaban nuestros barcos piezas González Montoria, Krupp Vickers, Maxim, Schneider, Skoda, Gartner, Gatlins, Nordenfelt, Sarmiento, González Rueda, González Lomas, etc. Como cada marca estaba representada además por varios calibres y tipos, el resultado era obvio: no había repuestos, municiones, entrenamiento, etcétera.

Por supuesto, en otros materiales existía el mismo o mayor desconcierto. Cervera, por ejemplo, calculaba que sólo 1/5 de las municiones de su escuadra eran eficaces.

Como ya hemos indicado, para construir cascos, blindajes, cañones y máquinas, eran necesarios un nivel tecnológico e industrial que no alcanzaban los astilleros estatales o privados, ni las empresas auxiliares.

Entre otros problemas, no era el menor la emigración de obreros especializados a los nuevos países buscando mejores salarios, lo que dejaba sin mano de obra calificada al país.

Tanto las empresas estatales como las privadas, dependían de los suministros y asistencia técnica extranjeros. En las últimas era decisivo el capital extranjero en muchas ocasiones.

Así, en nuestro crucero *Carlos V*, los blindajes provenían de la *Krupp* de Essen, la roda y el codaste (*) de *Dessau*, en Sheffield, y las torres de *Forges et Chantiers*, de Le Havre.

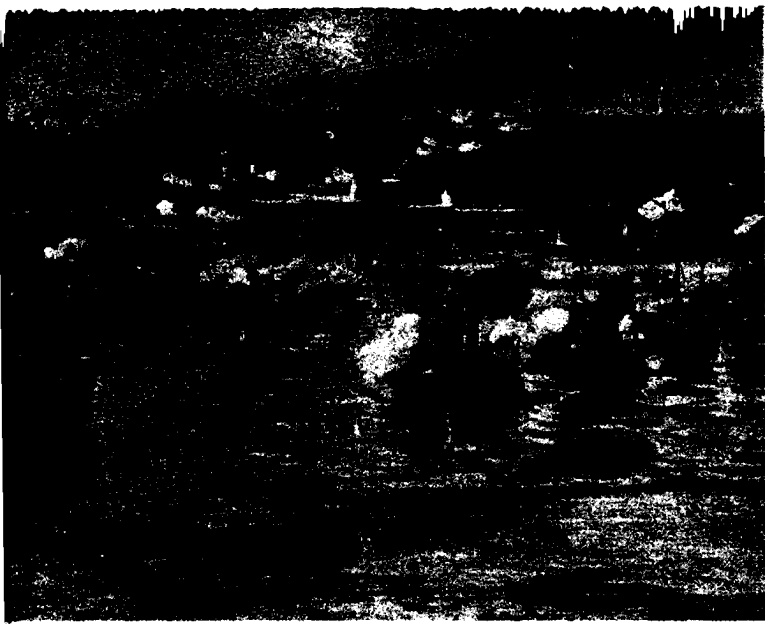
Incluso en piezas de artillería de proyecto nacional, las González Montoria, tubos y zunchos de los cañones debían ser construidos por la *Creusot* (Francia) o la *Armstrong* (Reino Unido).

El plantel de empresas públicas o privadas no era muy impresionante: aparte de los tres arsenales de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, la *Maquinaria Terrestre y Marítima*, de Barcelona; *Martínez Rivas & Palmers*, de Bilbao; *Vea Murguía* y los *Altos Hornos de Vizcaya*, *La Felguera*, *Vizcaya*, y la *Constructora Naval*.

La *Santa Bárbara*, pólvoras; la *Sociedad Hullera*, de Barcelona, proporcionaba el carbón a la escuadra. Las fábricas de Trubia y Placencia de las Armas, así como la *Portillo & White*, de Sevilla, artillería. Quedan por reseñar algunas pequeñas empresas especializadas en cordajes, pinturas navales, etcétera.

Los astilleros estatales fracasaron en gran medida: de cinco grandes cruceros encargados, sólo llegaron a botarse dos en los plazos previstos. Resultaron tan defectuosos que uno fue desguazado inmediatamente, y el otro dedicado a labores de escuela. Los otros tres estuvieron más tiempo en el astillero que en servicio; pla-

* *Roda* es la pieza que limita al buque por la proa, mientras que el *codaste* lo hace por la popa. En los buques metálicos, la *roda* se compone de un perfil de acero, unida a la quilla mediante una pieza llamada *brión* o *pie de roda*. *Zuncho* —del que más adelante se habla— es la abrazadera o anillo que refuerza los tubos de los cañones.



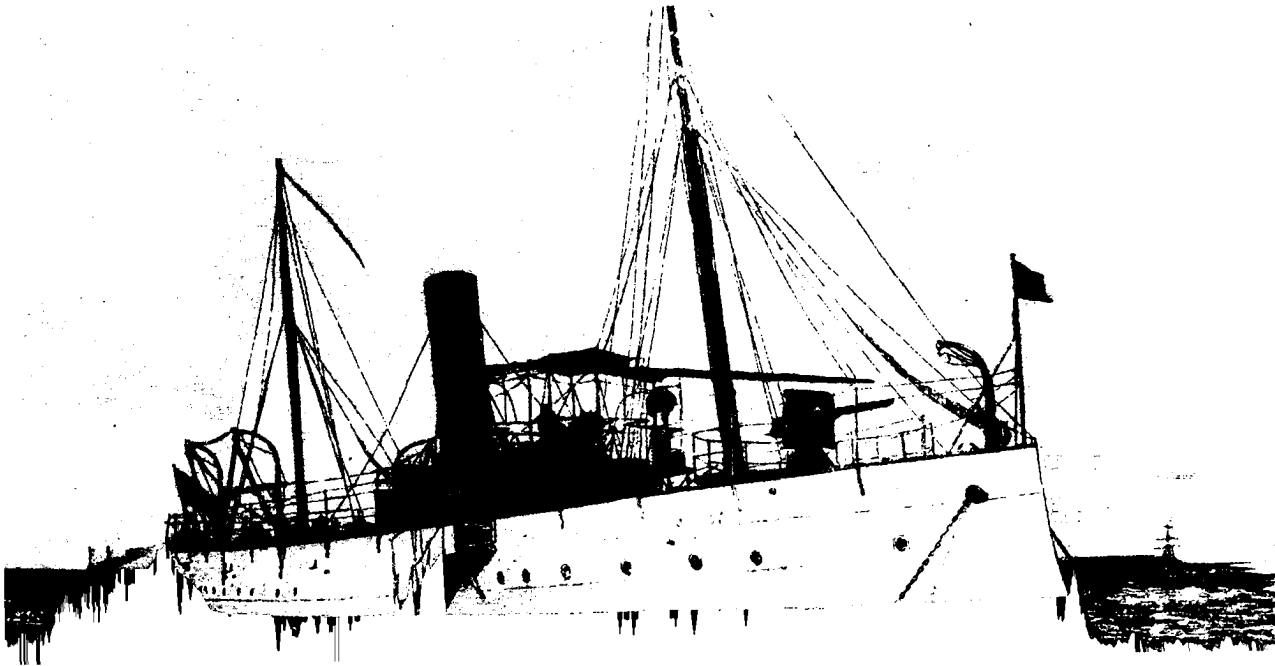
Batalla de Santiago de Cuba. A la derecha, en línea, la escuadra norteamericana deshace a los dispersos buques españoles

Almirante Pascual Cervera

Batalla de Cavite. En primer término, la escuadra norteamericana, y al fondo, la española



Cañonero Vasco Núñez de Balboa, de 300 toneladas, comprado en Inglaterra en 1884



neados para ser terminados en 1896, el último se entregó en 1908.

Uno de estos cruceros, el *Princesa de Asturias*, provocó una significativa anécdota: se le quiso botar en septiembre de 1896, pero el casco no deslizó. En octubre se intentó de nuevo, quedando el barco a caballo entre las gradas y el mar, con grave riesgo de partirse. El 17 de octubre de 1896, el barco, ¡por sí mismo!, se deslizó hacia el mar... El genio popular le apodó *El Espontáneo*.

El comandante de navío Carcas reprochaba a la industria privada que *en lugar de hacer lo que hacen los industriales del mundo entero que es jalearse a su Marina para que den nuevos créditos y nuevos trabajos, aquí todos esos industriales, armados de afiladas hachas de descrédito y calumnia, se arrancaban la piel unos a otros, y todos juntos a la Marina, consiguiendo que se perdieran la mitad de los créditos y la fe en la Marina y en su administración.*

Especialmente significativos son los hechos relacionados con la *Martínez Rivas & Palmers*, de Bilbao. Dicha compañía se comprometió a construir tres cruceros. Buscando aumento de capital pasó de colectiva a anónima; la situación condujo a una suspensión de pagos.

Cánovas decidió incautarla, nombrándose una comisión de marinos para cumplir el proyecto. Se admitió en dicha comisión a M. Charles Palmer, sin el cual no se garantizaba la asistencia técnica inglesa. El desahuciado Martínez Rivas protestó vivamente de que Cánovas no había concedido a su empresa ventajas aduaneras para la indispensable importación de materiales extranjeros.

Así, en un marco de dependencia tecnológica, nos encontramos con dos oposiciones fundamentales: empresa pública-empresa privada y proteccionismo-mercado libre.

Estas oposiciones dan lugar a retrasos, políticas contradictorias, pasos y decisiones en falso que engendraron un sinfín de escándalos parlamentarios y periodísticos, que, como indicaba Carcar, resultaron autodestructores para los fines navales e industriales que se perseguían.

Las prisas

En 1894 ya resultó visible el fracaso del plan. Se formó una comisión parlamentaria para averiguar las causas, pero la situación la resumió Pasquín, ministro de la Marina, en altisonante frase: *Gemid, humanos. Todos en él pusisteis vuestras manos.*

En ese mismo año, la escuadra japonesa derrotaba completamente a la china. El suceso revestía gravedad tanto por la aparición de una nueva potencia conquistadora tan cerca de nuestras Filipinas, como por el hecho de que los japoneses habían vencido a una flota teóricamente muy superior a la que teníamos en Manila. Además, se perdieron tres buques en naufragios accidentales, lo que debilitó aún más nuestra escuadra.

Sucedía el turno conservador, y el nuevo ministro de Marina, Beránger, decide comprar rápidamente buques en el extranjero, como en 1885. Pero en una época de crisis, eso resultaba muy difícil.

Sin alianzas, no teníamos preferencias, y, a la sazón, Chile, Argentina, Japón, Brasil, Portugal, Marruecos y los Estados Unidos estaban comprando rápidamente barcos en astilleros europeos.

Nuestro antiguo aliado, Italia, tenía una potente industria naval de gran éxito en el mercado internacional. Pero, perdidas estas relaciones, no pudimos competir con otros compradores, y sólo obtuvimos el crucero acorazado Colón, sin su artillería pesada y bastante caro: casi 22 millones de pesetas. A otras puertas se llamó sin ningún resultado.

Las negociaciones con Inglaterra tampoco dieron gran fruto. Ya hemos explicado la postura inglesa. La opción de compra sobre dos cruceros se perdió por unas negociaciones tortuosas. Negados a España por estar encargados por Brasil, terminaron en la U. S. Navy. Sólo conseguimos unos pequeños cañoneros y seis destructores que no sirvieron para gran cosa.

Si se hubiera cumplido totalmente la ley de 1887, para lo que hubo largos años, España hubiera podido oponer nueve acorazados y cruceros acorazados a los siete americanos, 24 cruceros y grandes cañoneros a los 34 del enemigo, dos guardacostas acorazados a seis monitores, y más de 16 destructores y contratorpederos más varias docenas de torpederos a los 10 yanquis.

Pero por un motivo u otro, nada menos que 13 cruceros o aún no habían sido botados, o resultaron defectuosos, o ni siquiera habían comenzado a ser construidos.

Disponíamos de unas 23 unidades en servicio, de más de 1.000 toneladas. De ellas, sólo 11 podían, malamente, navegar y combatir, pues estaban incluidos los barcos de Cervera, cuyo estado ya es conocido.

Los barcos no eran, sin embargo, viejos. De esos 23 buques sólo dos tenían diecinueve años desde su botadura; el resto tenía de trece a sólo dos años.

Los motivos por los que no estaban a punto, como vemos, es el fracaso en gestión y administración, la dependencia tecnológica y el desgaste en acciones de contrainsurgencia.

Las cifras pudieron estar más igualadas, pero en la época, una flota más pequeña, pero mejor entrenada y puesta a punto, derrotó siempre a flotas mayores pero poco preparadas, como los japoneses a los chinos en 1894, y a los rusos en 1905. La escuadra española reunió ambas inferioridades; el resultado no pudo ser otro. Tampoco disponíamos de aliados.

Otros países, en la misma época, reconocieron su inferioridad y cedieron, como Francia en 1898 ante Inglaterra en Fashoda, por el dominio del Sudán. En España seguimos *hasta la última peseta y la última gota de sangre*, según frase del mismo Cánovas.