

LAS CAMPAÑAS NAVALES EN EL ULTRAMAR ESPAÑOL (1875-1898)¹.

NAVAL CAMPAIGNS IN SPANISH OVERSEAS (1875-1898)

Agustín Ramón Rodríguez González, Real Academia de la Historia, España.

E-mail: agrarogo@gmail.com

Resumen.

Entre 1875 y 1898, España debió afrontar la tarea de renovar su potente pero ya obsoleta escuadra isabelina. Tarea dificultada por el atraso industrial y tecnológico del país respecto a otras potencias y por el impacto de la Segunda Fase de la Revolución Industrial y en medio de una carrera mundial de armamentos. Se pretendió que la construcción de dicha escuadra sirviera al desarrollo industrial del país. Errores en la programación de las obras y la escasez del presupuesto condujeron al desastre en 1898, tras largas campañas en El Caribe, en el Pacífico durante toda la época, y de expansión en África.

Palabras clave: Escuadra, Obsolescencia, Atraso Industrial, Segunda Fase de la Revolución Industrial, Carrera de Armamentos.

Abstract.

Between 1875 and 1898, Spain faced the task of renewing its powerful but obsolete fleet of Isabel II. A difficult task given the industrial and technological backwardness of the country in comparison to other powers and the impact of the Second Phase of the Industrial Revolution in the midst of a global arms race. It was intended that the construction of that fleet would serve the country's industrial development. Mistakes in

¹ Recibido: 06/04/2013 Aceptado: 26/05/2013 Publicado: 15/06/2013

the programming of the works and budget shortages led to disaster in 1898, after long campaigns in the Caribbean, in the Pacific during the whole time, and the expansion in Africa.

Key-words: Industrial backwardness, Second Phase of the Industrial Revolution, Arms race.

1. Introducción

Tras recuperar en no escasa medida parte del prestigio y presencia exteriores durante el reinado de Isabel II, España vivió durante el llamado “Sexenio Democrático”, de 1868 a 1874, una serie de crisis que parecieron augurar un ominoso futuro a la vieja nación.

Superadas todas aquellas crisis de forma que pareció entonces casi milagrosa, la España de la Restauración tuvo que replantearse de nuevo su política de Defensa, especialmente porque las posesiones españolas en ultramar eran aún muy importantes y codiciadas por otras potencias, viejas y nuevas, en la bien llamada “Era del Imperialismo”. Aún más, si España quería ver recuperado su antiguo prestigio internacional, duramente puesto a prueba durante la etapa anterior, debía, por muy modestamente que fuera, conseguir nuevos espacios en ultramar, aparte de como medios para su propio desarrollo, demostrando a todos que la vieja nación aún albergaba vitalidad suficiente para ello.

2. Estrategias y planes de escuadra

2.1. El planteamiento de la cuestión.

Haciendo ahora abstracción de programas e ideologías políticas, y aún cuando hubiera importantes matices diferenciadores en los que ahora no podemos entrar, parece evidente que las líneas maestras de dicha política eran las siguientes:

Aislamiento de las cuestiones europeas y renuencia a entrar en alguno de los nacientes sistemas de alianzas. En general se tenía la opinión de que los intereses españoles no coincidían con los problemas europeos, que una alianza llevaría a compromisos indeseados y que España tampoco tenía el suficiente poder económico, militar e industrial como para proporcionar una aportación significativa a cualquiera de dichas alianzas, y reclamar en justo pago, un apoyo semejante.

Apenas se asistió a alguna iniciativa en ese sentido, y ésta fue muy tenue, como los acuerdos con Italia que llevaron a que España tuviera una indirecta relación con la *Triple Alianza*, con el beneplácito entonces de Gran Bretaña, relación poco duradera.² No era ésta una política muy realista, y sobran los argumentos para demostrarlo, pero era evidentemente popular y tenía una ya larga tradición en nuestro país.

Por el contrario, y ante las enseñanzas de la crisis anterior, la atención se volcó en la defensa de Cuba y Puerto Rico, así como una activa política de amistad con las repúblicas hispanoamericanas, incluyendo las misiones de prestigio, “mostrando el pabellón” de nuestros buques de guerra, muy especialmente con la llamada “Estación Naval del Río de la Plata”.

También esa política era necesaria en el Pacífico, en Filipinas, Marianas, Carolinas y Palaos, así como otros territorios, pues las asechanzas de otras potencias eran aún mas temibles, incluyendo a las por entonces emergentes China y, especialmente, Japón, que estaba demostrando ser muy capaz de imitar a los occidentales tanto en el plano militar y naval, como en el de las ambiciones imperialistas. Aquí los temores estaban aún más fundados por lo precario del dominio español en muchas áreas, en los archipiélagos de Micronesia puramente nominal, y duramente combatido por las poblaciones musulmanas de Mindanao y Joló en las propias Filipinas. Ello sin contar con que vastas extensiones terrestres y marítimas aún debían ser exploradas y cartografiadas convenientemente, y luego debidamente defendidas y colonizadas.

Por último, la tarea era de expansión en África, siguiendo los anhelos de tantos que se agrupaban en la Sociedad Geográfica o en los Congresos Coloniales, entre ellos la figura de Joaquín Costa, abogando por una extensión del dominio de las islas de Guinea al continente, en oposición a otras potencias, el protectorado sobre el Sáhara, declarado en 1884, o las continuas tensiones e incidentes con Marruecos (aparte de la reivindicación española del territorio de Santa Cruz del Mar Pequeña, concedida por el Tratado de Wad Ras) y los continuos temores a que otra potencia o potencias se inmiscuyeran en el frágil y decadente reino marroquí en detrimento de los intereses españoles.

² RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón (1988) : *Política Naval de la Restauración, 1875-1898*, San Martín, Madrid.

Como se ve, y pese a su aparente modestia, la tarea era sumamente difícil, costosa y compleja, y muchos temieron que las fuerzas de la debilitada España de entonces fueran inferiores a ella.

3. Nuevos Retos.

Centrándonos en la Armada, la cuestión tenía además nuevos retos, pues el mundo civilizado asistía entonces a la segunda fase de la Revolución Industrial, con un desarrollo técnico sin precedentes por lo acelerado y complejo, que se traducía inevitablemente en el material naval, y que había dejado obsoleta en pocos años a la otrora brillante Marina isabelina.

Por citar un notorio ejemplo: la fragata blindada *Numancia*, todo una revelación en el combate de El Callao de 1866, apenas veinte años después estaba completamente anticuada: tanto por seguir llevando arboladura completa, como por sus blindajes de hierro (ahora de aceros especiales) por su artillería de avancarga o por sus primitivas máquinas de vapor. Incluso hoy, a comienzos del siglo XXI, los buques de guerra son más duraderos y más susceptibles de modernización.

Ahora, a los nuevos cascos de acero, se unían los cañones de retrocarga, de gran alcance y calibre, impulsados por cargas proyectoras enteramente nuevas, con granadas dotadas de nuevos explosivos, y pronto con el tiro rápido, culminando en las ametralladoras. A ello deben unirse los adelantos de la electricidad, desde los focos a los mecanismos auxiliares para mover torres de artillería. Y para culminar con las nuevas armas, como los torpedos y los buques idóneos para utilizarlos, torpederos y pronto destructores, las minas o la infancia del submarino.

Pero no era fácil dotarse de todos aquellos nuevos y poderosos medios: por un lado, el retraso económico e industrial español hacía que apenas se construyeran buques de casco metálico, pues era mucho más barato y eficaz comprarlos en el exterior, singularmente a la industria británica, y la situación empeoraba obviamente con productos más sofisticados, como máquinas, artillería y mecanismos de todas clases.

Ello llevaba, incluso cuando se decidió construir la nueva escuadra en astilleros nacionales (con la intención de contribuir así al desarrollo industrial del país, aunque resultara más cara y peor

acabada), a una fuerte dependencia del exterior, pues de allí tendrían que venir no sólo tecnologías, diseños e ideas, sino incluso los materiales que resultarían imposible producir en España.

Pero, además, las nuevas tecnologías navales implicaban, junto a nuevas capacidades, nuevas servidumbres: por seguir con el ejemplo anterior, la mítica *Numancia* pudo dar la primera vuelta al mundo de un acorazado, gracias a que disponía todavía de un aparejo completo que le permitía ahorrarse las engorrosas, fatigosas y sucias escalas para carboneo, combustible de sus máquinas. Pero ahora, los nuevos buques de guerra, sin esa propulsión auxiliar, dependían vitalmente de esas escalas para llegar a nuestras distantes posesiones en Ultramar. Y era el caso que España carecía de puertos en dichas travesías (a diferencia del Imperio Británico, con una serie de estaciones que desde Lisboa, Gibraltar, Malta, Egipto y Chipre, Adén y otras, jalonaban la ruta hasta la India y Hong Kong), lo que explica la abortada tentativa de conseguir una base de carboneo en el Mar Rojo, en la larguísima travesía hasta Filipinas.

También sucedía que los nuevos buques, más grandes y de mayor calado (altura de la parte sumergida del casco) exigían unas infraestructuras portuarias en Ultramar que muchos de los puertos cubanos o filipinos no tenían, o era muy costoso conseguir, por no hablar del limitado calado del Canal de Suez, vía obligada, o de los astilleros de reparación y mantenimiento en sus bases coloniales, apenas aptos por entonces para atender a buques de hasta unas mil toneladas.

4. Las soluciones.

Muy consciente del atraso industrial, científico y técnico de España respecto a otros países, un grupo de jóvenes marinos intentó, con su esfuerzo personal, contribuir a que su país acortara distancias, y así tenemos las figuras de González Hontoria, inventor de los dos primeros sistemas de cañones de retrocarga de la Armada, a José Luis Díez, un adelantado en electricidad, cuyo reconocimiento vino desde el extranjero, a Joaquín Bustamante, inventor de la mina submarina y de otros muchos adelantos, a Villaamil, impulsor del primer destructor del mundo, y entre tantos otros, el más conocido, Isaac Peral, el genial inventor del submarino moderno, de casco de acero, propulsión eléctrica, tubo lanzatorpedos y periscopio.³

En esto actuaron en paralelo con otros muchos españoles que, de vuelta ya de utopías políticas, consideraron que sólo el trabajo personal podía sacar a España de su atraso, configurando

³ RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R. (2007) *Isaac Peral, historia de una frustración*, Madrid, Sekotia (antes Grafite)

entre todos la llamada “Edad de Plata de la Cultura Española”. No vamos a referirnos a los literatos, músicos y pintores, pero sí recordar figuras como la de Santiago Ramón y Cajal, los Barraquer, Ferrán, Federico Rubio y tantos otros médicos, el insigne matemático EcheGARAY, el ingeniero Torres Quevedo (primo por cierto de Joaquín Bustamante) y otros muchos.

Desgraciadamente poco pudo aprovechar el país, con sus reticencias y complejos, de la fecunda labor de estos hombres, singularmente de los marinos: Hontoria murió en 1889, agotado por sus trabajos, Villaamil y Bustamante murieron heroicamente en los combates del 98, José Luis Díez murió, muy prematuramente, con sólo 36 años, y de todos es sabido el triste fin de Peral. Pero al menos quedó de manifiesto que no eran los españoles los que fallaban, sino el sistema.

En términos más generales, y apenas instaurado el Régimen de la Restauración, se hizo pronto evidente lo necesario de reconstruir la escuadra, menudeando planes navales que no llegaron a aprobarse desde al menos 1880.

Sin embargo, se hizo una labor considerable, al encargarse a los tres astilleros del Estado las primeras series de buques de construcción metálica realizados en España: los cruceros clase *Alfonso XII*, y los *Infanta Isabel*, tres y seis unidades respectivamente. En su momento fueron muy criticados, pues no eran auténticos buques de combate, al tener todavía aparejo completo, no tener ningún blindaje y llevar artillería de calibre medio como mucho. Pero eran los clásicos buques de la época, en cualquier Marina, ideales para funciones coloniales y de representación, y por tanto, muy necesarios. También se encargaron diversos cañoneros con los mismos fines.

Otro incremento de unidades vino de la compra directa de unidades en el extranjero: los pequeños cruceros coloniales *Gravina* y *Velasco*, modelos de los citados *Infanta Isabel*, encargados a un astillero británico, el resonante *Pelayo*, el único acorazado moderno de la época que tuvo la Armada, construido en Tolón, el modernísimo crucero protegido *Reina Regente* y los más pequeños *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón* y una docena de torpederos a diversas firmas británicas, alemanas y francesas, más con el fin de evaluar los nuevos buques que para constituir una fuerza operativa, y el revolucionario *Destructor*, de factura británica al ser imposible con los escasos recursos nacionales, convertir en algo tangible una idea española. Para dar trabajo a los arsenales del Estado y que nadie pudiera decir que el dinero de los contribuyentes iba a parar al extranjero, se encargaron igualmente dos copias del *Reina Regente* y una de los más pequeños, el *Marqués de la*

Ensenada, a los tres arsenales, asignando la construcción de uno a cada astillero, en una poco meditada solución para contentar a todos con encargos, que inició una malhadada tradición.

Hubo que esperar a la ley de escuadra de enero de 1887, siendo ministro de Marina el almirante Rodríguez Arias, para llegar a un plan completo. Aparte de financiar la construcción de muchas de las unidades anteriores, algunas de ellas apenas iniciadas, y tras muchas discusiones, se aprobó la construcción de una nueva escuadra notablemente homogénea, basada en seis grandes cruceros acorazados, los *Vizcaya*, y una decena de cañoneros-torpederos. Y finalmente, fondos destinados a construir unidades más ligeras, se dedicaron a hacer el buque más grande hecho en España hasta la fecha, el gran crucero *Carlos V*, más grande que los *Vizcaya* (más de nueve mil toneladas contra unas siete mil) y con un sistema de protección diferente, pero análogo diseño general.

Cabe señalar que el presupuesto de la ley de escuadra de 1887 no fue extraordinario, sino la suma de los presupuestos anuales de diez años que la Marina dedicaba a nuevas construcciones. Con ello se pretendía evitar que, al finalizar el ejercicio, no se pudieran realizar o contratar obras, y tener que devolver las cantidades.

Pese a las críticas que se han hecho a este plan de construcciones, cabe señalar que fue bastante más racional de lo que puede parecer a algún observador apresurado: en la época los acorazados no tenían autonomía suficiente para llegar a Cuba sin escalas, y la situación era obviamente peor en Filipinas, y sus grandes calados le impedían o dificultaban mucho pasar por Suez o entrar en muchos de nuestros puertos de ultramar. La mejor solución para la técnica de la época era algo muy similar a los *Vizcaya*, en los que evidentemente se sacrificó parte de la protección a la autonomía y a un menor calado, así como a la velocidad. En cuanto a los cañoneros-torpederos, se pensaba, también con razón, que eran los buques torpederos idóneos para largas travesías acompañando a la escuadra y escoltándola del posible ataque de pequeños torpederos enemigos, idea original del *Destructor* y de todos los buques de su clase.

Hacia 1894, el presupuesto estaba prácticamente agotado, sin que la mayoría de las unidades estuvieran terminadas y al año siguiente, el almirante Beránger consiguió ver aprobado uno nuevo, con la mitad de la cifra anterior (noventa millones contra los ciento ochenta de 1887) para terminar las obras comenzadas, modernizar las viejas fragatas *Numancia* y *Vitoria*, aún útiles como

acorazados guardacostas (como hacían entonces casi todas las Marinas) comprar el moderno crucero acorazado *Cristóbal Colón* en Italia, seis modernísimos destructores en Gran Bretaña y encargar un segundo *Reina Regente* a Ferrol, tras la pérdida del primero en un temporal en el Estrecho de Gibraltar. También, y gracias a las suscripciones de emigrantes españoles en América, se encargaron tres pequeños cruceros protegidos, uno a Francia, el *Río de la Plata* y dos a astilleros nacionales: los *Extremadura* y *General Liniers*, siendo finalmente cancelada la construcción del último tras el Desastre.

También Beránger tuvo la lucidez de encargar a la industria británica dos diques flotantes, con el fin de dotar a Cavite y La Habana de facilidades para reparar grandes buques, pero el primero sólo se entregó después del 98 y el segundo apenas pudo llegar a prestar servicio, ambos fueron enajenados tras la guerra, pues su necesidad había pasado.

Aparte, y con fondos del Ministerio de Ultramar, se encargaron a Gran Bretaña y en menor medida, a astilleros nacionales largas series de cañoneros y de lanchas cañoneras para vigilar las aguas cubanas, ante el inicio de la insurrección.

5. Los errores y el resultado.

Declaradamente, los encargos se habían hecho pensando en favorecer el desarrollo y hasta la creación de la industria nacional, objetivo muy digno de tener en cuenta, pero la gestión y administración fueron pésimas, anteponiendo de forma poco sensata los objetivos industriales y sociales a los de obtener una fuerza respetable, en un plazo razonable y con unos costes asumibles.

Así se malogró la gran homogeneidad de la escuadra planeada: de los seis *Vizcaya*, tres se encargaron a un astillero recién creado en Bilbao, a raíz del concurso de adjudicación y uno más a cada arsenal de Ferrol, Cartagena y Carraca. Es decir: seis buques iguales iban a construirse en nada menos que en cuatro astilleros distintos y muy alejados geográficamente, cabe imaginar las dificultades de todo género que engendraba tal decisión en la producción. Y el *Carlos V* aún se adjudicó a un quinto astillero, gaditano.

El astillero de Bilbao quebró antes de terminar los buques, debiendo incautarse de él el estado para concluir las obras. El resultado fue de que unos barcos cuyo precio en Gran Bretaña

sería de unos doce millones de pesetas, y aquí adjudicados primero en quince y luego en dieciocho millones, terminaron costando más de veintiuno.

La segunda serie de los *Vizcaya*, conocida como clase *Cisneros* y encargados cada uno a un arsenal, resultó aún más costosa y de construcción más lenta, pues el último, el *Cataluña*, entró en servicio nada menos que en 1909. Para añadir nuevos males, parte del retraso se debió a que decidió variarse su protección, armamento y otros aspectos durante su construcción.

Lo mismo cabe decir de los cañoneros torpederos, pues los diez encargados se repartieron entre los tres arsenales, un astillero de Vigo y el gaditano que realizó el *Carlos V*. Este último, realizado por una empresa sin experiencia alguna y que ya tenía bastante con el gran crucero, resultó completamente inútil y apenas prestó servicio, el malhadado *Filipinas*.

El resultado fue realmente desastroso: en 1898 y descontando los buques que se habían encargado con poca anterioridad, la Armada española hubiera podido disponer de 13 grandes unidades de combate, pero sólo estuvieron listos, a duras penas y con muchas carencias y problemas, los cuatro buques de Cervera: los tres *Vizcaya* y el de construcción italiana *Colón*, pero este último sin sus cañones pesados.

Los *Pelayo*, *Numancia* y *Vitoria* se hallaban en obras de modernización en Francia, por lo que sólo el primero pudo alistarse con retraso y no pudo combatir por tanto. Lo mismo le sucedió al *Carlos V*, también en Francia para instalar el mecanismo eléctrico de tracción de sus torres de artillería pesada. Los tres *Cisneros* se hallaban todavía en construcción y las dos réplicas del desgraciado *Reina Regente*, los *Alfonso XIII* y *Lepanto*, resultaron tan defectuosos, que el primero apenas llegó a prestar servicio y al segundo se le dedicó a buque-escuela.

De haberse cumplido razonablemente esos planes, no cabe duda de que la guerra del 98 hubiera sido mucho más reñida.

Y, al final, tampoco se cumplieron los fines sociales e industriales previstos: ninguno de los varios astilleros privados sobrevivió y tuvo continuidad, y los tres de los arsenales tuvieron que sufrir drásticas reconversiones en el siglo XX. No está mal recordar ahora esta enseñanza del pasado.

También influyó la política de los “Presupuestos de la Paz” que se impuso durante el primer quinquenio de los noventa, intentando y consiguiendo recortar el presupuesto de Marina (y de Guerra). Por altos que fueran los principios aducidos, lo cierto es que tal política no tenía sentido cuando todas las potencias estaban a la sazón empeñadas en una creciente carrera de armamentos. A la Armada no le significó gran cosa en cuanto a la construcción de nuevas unidades, pues ese gasto era consignado aparte, pero tuvo efectos demoledores sobre el mantenimiento de los buques en servicio y sobre el entrenamiento de las dotaciones, con efectos claramente visibles en 1898.

6. Las Campañas.

Tras esta inevitable introducción, sin la cual el lector comprenderá poco de los hechos, conviene ya que nos adentremos en las campañas propiamente dichas, que agruparemos por zonas geográficas.

6.1. Filipinas y Micronesia.

Como ya se ha citado, en esta época se temió el posible expansionismo de dos nuevas potencias asiáticas: China y Japón, con bastante fundamento en el segundo caso.

Ello obligó, entre otras medidas, a una activa presencia de buques del apostadero de Cavite en puertos chinos y japoneses, para “mostrar la bandera” y disuadir al posible enemigo de una agresión. No es que fueran precisamente temibles las fuerzas navales destacadas en Filipinas: a la obsoleta corbeta *Aragón*, terminada como crucero colonial, se unían los dos pequeños *Gravina* y *Velasco*, aparte de una serie de unidades anticuadas y de poco poder militar. Además, el *Gravina* no tardó en perderse en un tifón. También se enviaron desde España los cañoneros recién construidos *Lezo* y *Elcano*, aunque en principio se había pensado en enviar también sus dos gemelos, que terminaron en Cuba y Puerto Rico.

El total de las dotaciones, incluidos Infantería de Marina, Guardas de Arsenales y demás, ascendía a poco más de tres mil hombres, en un escenario que sólo en Filipinas abarcaba más de siete mil islas. Es de destacar que la mayor parte de los marineros y soldados eran filipinos, en agudo contraste con otras posesiones españolas, carentes de vocaciones marineras. La oficialidad y mandos intermedios eran españoles, y solía suceder en los cañoneros, que aparte del comandante, su segundo y el jefe de máquinas, el resto de la dotación fuera indígena.

La amenaza real llegó por un camino impensado: en 1885 España firmó con Gran Bretaña y el Imperio Alemán un tratado por el que renunciaba a su soberanía en el norte de Borneo (meramente teórica, pues allí sólo había algunos misioneros) y concedía franquicias comerciales en Joló. Parecía así conjurado el peligro de injerencia, pero entonces el Imperio Alemán decidió tomar posesión de las abandonadas Carolinas, ante la vista misma de la expedición española, con dos transportes de guerra, que iban a convertir la soberanía española sobre las islas de algo de derecho en algo de hecho.

Bien es sabido que la crisis derivó a una potencial guerra, para la que España ni su Armada estaban preparadas, solucionándose pacíficamente la cuestión gracias al arbitraje del Papa, León XIII, que falló a favor de los intereses españoles.

Aquello llevó en Madrid a aprobar el plan citado de Rodríguez Arias, en 1887, y a enviar más unidades navales a Filipinas: en el cambio de década fueron llegando, según entraban en servicio, los cruceros coloniales *Castilla* (gemelo del *Aragón* al que relevó) *Reina Cristina*, y los pequeños *Don Juan de Austria* y *Don Antonio de Ulloa*. Aparte se adquirió algún vapor civil en Hong Kong, para, transformado, ser utilizado como transporte.

Con algunas de estas unidades se llevó a cabo la campaña de ocupación de las Carolinas, más difícil de lo pensado por la intervención de unos misioneros metodistas americanos, contrarios a la dominación española, que dotaron de rifles modernos y entrenaron a los indígenas canacos, para oponerse por la fuerza al intento español. La primera expedición (tras la crisis con Alemania) se llevó en la vieja corbeta de madera *María de Molina*, que quedaría allí fondeada como primer cuartel y base de la pequeña guarnición española. Pero los indígenas emboscaron y casi aniquilaron a la pequeña fuerza desembarcada, y los supervivientes debieron soportar aislados un largo asedio y bloqueo en el pontón anclado, hasta que pudieron llegar socorros de Manila. Las operaciones siguieron luego, con la intervención de cruceros y transportes, hasta la dominación total de las islas.

Paralelamente se había renovado la flota de cañoneros tan necesaria para la vigilancia de las Filipinas, buques de poco más de doscientas toneladas y armados someramente, con poco poder militar pero muy eficaces en operaciones de policía y contra insurgencia.

Y éstas fueron incesantes durante el período, primero con las operaciones para dominar por completo Joló y acabar con el poder de los sultanes esclavistas, bajo el mando del Capitán General Malcampo, y luego en Mindanao bajo el de los Capitanes Generales Terrero, Weyler y Blanco.

Unas y otras operaciones eran anfibia, colaborando estrechamente el Ejército y la Armada en ellas, y dignas de un estudio aparte, tanto por su habilidad en vérselas con un enemigo ciertamente inferior en lo técnico, pero muy superior en número y tremendamente valeroso y tenaz, como por las soluciones estratégicas y tácticas empleadas, así como la compenetración entre fuerzas terrestres y navales.

Pero apenas terminadas las campañas de Mindanao, y cuando aún se precisaba una cimentación del dominio español en la rebelde isla musulmana, la insurrección tagala en Luzón, centro del dominio español, llevó a la reducida fuerza a otros escenarios.

Así que bajo el eficaz mando del nuevo Capitán General, Camilo Polavieja, las fuerzas terrestres y navales debieron continuar sus difíciles y costosas campañas hasta el éxito. Es de señalar que, absorbido el Ejército por entonces por la insurrección cubana, donde había mandado cada regimiento un batallón expedicionario, costó formar nuevos batallones, que al final tuvieron que ser un tanto improvisados, los llamados de “cazadores”, por ello, el primer gran refuerzo de soldados peninsulares para enfrentar la rebelión tagala tuvo que venir de la Infantería de Marina, llegando sucesivamente y de forma decisiva tres nutridos batallones cuando en Manila apenas había 300 soldados peninsulares.

Los refuerzos en barcos fueron mucho más limitados, limitándose a los pequeños cruceros *Cuba* y *Luzón*, aparte del transporte *Álava* y dos pequeños cañoneros para las Carolinas, aparte de cuatro para la laguna de Lanao, en Mindanao. También se pensó en enviar un gran crucero protegido, el *Lepanto* o el *Alfonso XIII*, como nuevo buque insignia, pero los retrasos en su construcción y sus defectos lo hicieron imposible.

De cualquier forma, y aparte los combates propiamente dichos, los buques fueron un elemento indispensable en las campañas, pues dada las escasas y malas comunicaciones terrestres, cargaron con el mayor peso del transporte de hombres, armas, municiones y provisiones, sin el que la campaña hubiera sido virtualmente imposible.

6.2. África.

Como ya dijimos, en 1884 y con un gobierno Cánovas, España se arrogó el protectorado sobre las costas del Sáhara, arguyendo los intereses pesqueros españoles en el área y la necesaria protección de Canarias, así como la represión de actividades contrabandistas y las apetencias de otras potencias, singularmente Francia, con la que se originó una larga cuestión por los límites terrestres de la nueva posesión.

La ocupación fue casi meramente simbólica, fondeándose dos pontones (viejos mercantes) como viviendas cerca de lo que sería posteriormente Villa Cisneros, protegidos por una sección del Ejército o de Infantería de Marina, que se relevaban en la tarea. Dos viejas goletas de hélice de la Armada se relevaban igualmente desde Canarias para mantener la conexión.

Poco se avanzó hacia el interior, pese a lo cual hubo que soportar en diversas ocasiones ataques de los indígenas, que ocasionaron muertos y bastantes secuestrados, que tuvieron que ser liberados pagando rescates. Ello hizo incrementar la pequeña guarnición hasta los efectivos de una compañía, y, dada la baja de las goletas, la permanencia en esas aguas de algún pequeño crucero, cosa que provocó las críticas por su elevado gasto y escasa idoneidad, hasta que las crisis desde 1895 y esa evidencia, motivó su sustitución por algún cañonero.

En cuanto a Guinea, se puede decir que la presencia española por entonces se reducía a la de la goleta allí de vigilancia, al pontón-cuartel y a los efectivos de la Armada allí destinados. De hecho, el gobernador de las islas era el comandante de la Estación Naval y del buque allí destinado. La cuestión derivaba de las malas condiciones de existencia, debidas a las enfermedades tropicales, que la convertían en “la tumba del hombre blanco”, razón por la que había fracasado la expedición de Argelejos en el siglo XVIII, y las expectativas creadas por la efectiva ocupación durante el reinado de Isabel II.

Aparte de la famosa expedición de Iradier, que tanto entusiasmo provocó en los círculos geográficos y africanistas de España, lo cierto es que en buena medida el conocimiento del territorio se debió a la iniciativa de los marinos gobernadores, especialmente de Montes de Oca.

La cuestión aquí era que España reivindicaba los territorios adyacentes de la costa continental africana, en clara oposición con los deseos franceses, menudeando los incidentes, entre

ellos los de 1886, con un capitán de fragata Barrasa que llegó casi al enfrentamiento con el buque francés por las banderas que unos y otros colocaban como símbolos de su toma de posesión de cada paraje.

Aquella tensión hizo que se destinara igualmente un pequeño crucero colonial a la zona y se planeara la construcción de alguna pequeña cañonera blindada para remontar el río Muni. También se produjo alguna rebelión indígena, de la que bien poco se sabe, pero en general, aunque lentamente, la colonia fue desarrollándose, especialmente al hacer escala en ella buques de la Trasatlántica, línea subvencionada por el estado, trayendo justamente pescado canario.

Y como en el Sáhara, las necesidades defensivas en otros lugares motivaron la reducción de la fuerza presente a un cañonero, y también aquí se produjeron serios temores de una incursión estadounidenses en la guerra del 98.

Marruecos fue un caso mucho más serio que el de aquellas distantes y minúsculas posesiones. Pese a las apetencias de algunos ilusionados africanistas, resultó evidente para Cánovas que la mejor política, consagrada en el Tratado de Madrid de 1880, con asistencia de numerosas potencias y del propio Sultán, era mantener el “statu quo” en la zona, única manera de evitar la injerencia de potencias como Francia, Gran Bretaña o el Imperio Alemán.⁴

Pero tales deseos tuvieron un serio y continuo desafío por los continuos incidentes provocados en la época, que afectaron como es natural, principalmente a España, pero sin dejar de lesionar ciudadanos e intereses de muchas otras potencias. Resumiendo mucho las cosas, los incidentes se podían clasificar así:

Agresiones contra españoles residentes en Marruecos (los puertos habilitados por el Sultán) y sus intereses y propiedades.

Actos piráticos contra toda clase de buques que se acercaran a las costas marroquíes, pescadores, veleros mercantes que recalaban cerca por el viento, y hasta vapores y cañoneros de vigilancia, cuando no de contrabandistas que no se entendían con sus clientes (especialmente de armas) con su secuela de muertes, destrucción y rescates, cuando no, más de un serio combate.

⁴ RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.(2008): *La guerra de Melilla en 1893*, Madrid, Almena.

Agresiones fronterizas, tanto en los peñones, como y especialmente en la mal delimitada frontera de Melilla.

El caso se agravaba por la decadencia del estado marroquí, que a lo sumo controlaba eficazmente apenas un tercio del territorio, el “bled es majzén”, mientras que el resto, el “bled es siba” era un continuo foco de agitación de ambiciosos líderes locales y conflictos tribales. Por ello mismo, los rumores sobre un nuevo conflicto interno o la salud del Sultán movilizaban los temores de las potencias europeas y, principalmente, de España.

Ante cada incidente, y para apoyar las reclamaciones diplomáticas con una exhibición de fuerza, era costumbre enviar a puertos marroquíes buques de guerra y hasta escuadras enteras, lo que fue otra pesada carga para la Armada, ya bastante ocupada con la vigilancia de aquellas aguas.

Pero las cosas llegaron a su punto álgido con la pequeña guerra de Melilla en 1893, motivada por la construcción del último fortín español en el límite fronterizo, que según las cábilas locales, profanaba la santidad del contiguo morabito de Sidi Auriach.

La crisis fue muy mal conducida por el gobierno de Sagasta, entonces en el poder, aprisionado entre la necesidad de responder a una brutal agresión que costó muchos muertos y ocasionó gran indignación en España, de evitar que la respuesta implicara al Sultán, convirtiendo un conflicto con los pobladores locales en una guerra con Marruecos, y de sortear las presiones de otras potencias europeas, nada dispuestas a admitir que España sacara ventajas de los incidentes.

El incidente derivó en una larga campaña, con numerosas bajas, entre ellas las del general Margallo, general gobernador de la plaza, y el envío de todo un cuerpo de ejército al mando de Martínez Campos.

La Armada también se vió implicada, naturalmente, especialmente el crucero colonial “Conde de Venadito”, que participó activamente en la defensa de Melilla, no sólo con sus cañones y ametralladoras, sino con sus focos eléctricos para iluminar el campo durante la noche para evitar incursiones enemigas, y con el envío de marineros con señales de banderas a los aislados fuertes, ya que el enemigo había cortado las líneas telegráficas. Toda la Escuadra de Instrucción estuvo en el puerto, en una inútil exhibición de fuerzas, y cuando los combates se generalizaron, fueron destacados de ella los cruceros *Alfonso XII*, *Cuba* y *Luzón*, para su defensa y bombardeo de las

poblaciones rifeñas adyacentes. Dada la carencia de artillería moderna por parte del enemigo, sus bajas fueron escasas y solamente de heridos, aunque los tiradores rifeños eran capaces de acertar a tales distancias con sus balas los escudos de los cañones.

En esta guerra, el Ejército substituyó sus viejos rifles *Remington* por los formidables *Mauser*, hasta entonces en evaluación en algunas pequeñas unidades, que fueron enviadas rápidamente a Melilla. Su efecto fue tal que se ordenó el cambio del armamento individual del soldado de la forma más rápida posible, trayendo desde Alemania la primera partida de fusiles el crucero *Reina Mercedes*, que cumplió abnegadamente su papel pese a encontrarse con toda una serie de fuertes temporales.

Al final se evitó la propagación del conflicto, y Martínez Campos pasó a ser el embajador plenipotenciario ante el Sultán, firmándose en Marraquesh un tratado en 1894, que en esencia y aparte de una indemnización y el castigo a los líderes culpables, se limitaba a hacer efectivo el de Wad Ras de más de treinta años antes.

Pero la falta de decisión del gobierno y la mala conducción de la crisis motivaron una gran decepción en España, una pérdida indudable de prestigio en el exterior, y la seguridad en los rebeldes cubanos de que su ya próxima y planeada rebelión se encontraría nuevamente con una respuesta débil y titubeante, lo que les animó a confirmar sus planes.

Tras los fastos del IV Centenario del Descubrimiento de América, en los que todos se habían felicitado de la recuperación de España y de su Armada, con visitas a numerosos puertos extranjeros, revistas navales, travesía hasta América de réplicas de las carabelas, etc, tal crisis dejó un mal sabor de boca, precursor de nuevos y más temibles problemas.

Para la Armada fue aún peor, pues durante las negociaciones, el nuevo crucero *Reina Regente*, que acababa de dejar en Ceuta al embajador plenipotenciario de Marruecos, se perdió a la vuelta en un temporal del Estrecho, con pérdida de toda la dotación, más de cuatrocientos hombres, en un auténtico desastre que se cobró más vidas que los dos combates juntos de Santiago de Cuba y Cavite de tres años después.

6.3. Cuba.

En agudo contraste con Filipinas, donde al menos se había construido una nueva serie de cañoneros para asegurar el orden interno, en Cuba apenas se añadió alguna unidad a las que iban siendo ya retiradas por antiguas de la Guerra de los Diez Años. Aquello convenció aún más a los insurrectos de la débil voluntad de lucha española.

Y era el caso que los buques de la Armada eran muy necesarios en Cuba para luchar contra la insurrección por muchos motivos:

En primer lugar para evitar la llegada de pequeñas embarcaciones de los “filibusteros” con mandos, voluntarios, armas y municiones desde los Estados Unidos, donde estaban las bases de los revolucionarios, u otros puntos del Caribe, y verdadero motor de la rebelión.

La misión era ardua por la gran longitud de las costas cubanas y por la existencia en ellas de numerosos pequeños puertos naturales, cayos y ensenadas que podían ser perfectas para esos desembarcos. Ello exigía un gran número de cañoneros, de pequeño tamaño y calado, para navegar por esas someras aguas, pero bien armados y con alta velocidad para perseguir a los buques enemigos.

Pero también eran necesarios buques más grandes, aunque igualmente rápidos, para interceptar en alta mar (de acuerdo con los informes de la inteligencia española, muy poco recordada pero muy importante) aquellos envíos, a menudo desde un “buque nodriza”. La cuestión se hizo más enojosa cuando Gran Bretaña se opuso rotundamente a que los buques de guerra españoles ejercieran el “derecho de visita”, y por tanto de registro y posible detención, de los buques avistados fuera de las tres millas jurisdiccionales.

Tampoco con ello acababan las misiones de los buques, pues eran vitales para apoyar con su artillería a las columnas terrestres, para desembarcar en determinados puntos (táctica tradicional y muy usada en Filipinas), apoyo a poblaciones asediadas, transporte de tropas (de nuevo con comunicaciones terrestres limitadas, o con características que las hacían agotadoras para la tropa, fuera por el relieve o el clima), así como el de municiones, víveres, evacuación de heridos, etc, etc.

Y como apenas había buques de guerra en Cuba, hubo de enviarse a toda prisa desde España los disponibles: los cruceros *Alfonso XII*, *Reina Mercedes* y los más pequeños *Infanta Isabel*, *Isabel II*, *Conde de Venadito*, *Cristóbal Colón* (1º de su nombre) y *Ensenada*. Aquello no era en modo

alguno suficiente, y tuvieron que enviarse igualmente seis de los recién entregados cañoneros-torpederos, ideados para misiones muy diferentes, pero cuya velocidad les hacía útiles para perseguir y capturar a los rápidos forzadores de bloqueo.

Tampoco aquella fuerza era suficiente, y así tuvieron que encargarse a astilleros británicos una serie de siete cañoneros medianos y pequeños, y doce lanchas cañoneras, con otras seis encargadas a un astillero gaditano. A ellas se unieron una treintena de pequeños vapores, por lo regular comprados a particulares en Estados Unidos (o regalados por suscripciones de colonias de emigrantes y algunas navieras) para armarlos como lanchas cañoneras. A diferencia de los anteriores, tales improvisados cañoneros dieron por lo general mal resultado, pues no estaban hechos para sufrir las duras condiciones de la campaña cubana. A todos ellos se unieron pontones artillados, viejos buques de guerra o hasta mercantes, utilizados para vigilar determinados puertos, aunque fueran incapaces de movimiento.

La dureza y continuidad de las operaciones se cobraron pronto su tributo: el *Colón* y el aviso *Sánchez Barcaíztegui* se perdieron, el primero por temporal y el segundo al ser abordado por un mercante cuando salía de La Habana de noche para interceptar a un filibustero por sorpresa, con gran pérdida de vidas, incluida la del Jefe del Apostadero. Además un pontón llegó a ser apresado por el enemigo (era un viejo velero y el único armamento de su reducida dotación eran sus fusiles) mientras que las lanchas cañoneras *Relámpago* y el *Centinela* fueron víctimas de minas enemigas cuando navegaban por el río Cauto, hundiéndose la primera y quedando averiada la segunda, con serias bajas.

Lo peor fue que el resto de los buques, sometidos a continuas navegaciones y combates sin el debido mantenimiento por falta de presupuesto, fueron quedando averiados en la larga campaña de tres años. Así, en 1898, el almirante Manterola, Jefe del Apostadero, informaba de que de los cruceros apenas alguno podía navegar, que de los cañoneros-torpederos, uno era inútil (por defectuosa construcción) y el resto estaban tan desgastados que habían perdido su principal valor: la velocidad. En cuanto a los otros cañoneros y lanchas cañoneras, una buena parte de ellos tampoco estaba en buenas condiciones, aunque su valor en una guerra internacional regular era anecdótico.

Aparte de estos servicios, la Armada contribuyó a la lucha en Cuba con los batallones expedicionarios de Infantería de Marina, que unieron su suerte a sus compañeros del Ejército en marchas y combates.

7. La guerra con los Estados Unidos.

Con la situación descrita: fuerzas navales destacadas en Cuba y Filipinas desgastadas hasta el agotamiento por las campañas contra los insurgentes, y la escuadra de combate en España muy incompleta por las obras retrasadas y falta de la adecuada puesta a punto, no cabe duda de que la suerte estaba echada antes de empezar la guerra.⁵

Además, nuestros enemigos hicieron lo posible porque la contienda estallara antes de que nada menos que cuatro de los buques principales (*Pelayo*, *Carlos V*, *Numancia* y *Vitoria*) concluyeran sus obras en astilleros franceses, retrasadas ya por huelgas de los obreros de éstos, bien por sus propias reivindicaciones, bien por solidaridad con los rebeldes cubanos. Por su parte la industria británica, seguramente por solidaridad con los “primos americanos” retrasó la entrega del segundo trío de destructores encargados. Tras la guerra, el gobierno español ganó un juicio y la consiguiente indemnización por ese retraso, pero el mal ya estaba hecho.

Tampoco se pudo contar con los defectuosos cruceros protegidos *Lepanto* y *Alfonso XIII*, ni por supuesto, con los tres grandes cruceros de los arsenales. Y, como ya se ha dicho, los cuatro buques de Cervera no estaban enteramente listos para entrar en combate, faltándole los dos cañones principales al buen crucero acorazado *Colón*, de factura italiana.

Para acabar de complicar las cosas, resultó que además la mitad de la fuerza de Cervera no estaba en aguas españolas: el *Vizcaya* se hallaba en Nueva York, devolviendo la visita “de cortesía” del malhadado *Maine*, y el *Oquendo* en La Habana, así que antes de nada, debían volver a atravesar el Atlántico para reunirse con su jefe.

Otra complicación vino del envío de la escuadrilla de destructores y torpederos, convoyados por un crucero auxiliar (mercante artillado) de la Trasatlántica, que, al mando de Villaamil, se habían enviado a reforzar las defensas de Cuba. Los torpederos fueron incapaces de aguantar la dura

⁵ RODRIGUEZ GONZALEZ, A.R. (1998) *Operaciones de la guerra del 98, una revisión crítica*, Madrid, ACTAS.

travesía, y toda la escuadrilla terminó fondeando en la entonces posesión portuguesa de Cabo Verde.

Tras muchas dudas sobre el destino preferible de la escuadra, y dura polémica entre Cervera y el Ministro de Marina, almirante Bermejo, sobre si sería mejor enviarla a Filipinas o dejarla en Canarias para defenderlas de un previsible ataque enemigo, se decidió que la escuadra de Cervera y la escuadrilla de Villaamil (menos los torpederos y el mercante armado, que volvieron a Canarias) se reuniesen y partiesen hacia el Caribe.

Una de las razones de esa decisión, si no la más importante, era la continua presión del Ejército por la llegada de la escuadra. El motivo era claro: Cuba ha sido siempre deficiente en producción de alimentos, y entonces, tras la “reconcentración” de la población rural de Weyler y la táctica de la “tierra quemada” de los mambises, aún más, por lo que era vital romper el bloqueo norteamericano y llevar provisiones a la isla (aparte de municiones, refuerzos de toda índole, etc), pues de no conseguirse, bastaría dicho bloqueo para que el ejército expedicionario español y los voluntarios de allí tuvieran que capitular, ante la acción desastrosa y conjunta del hambre y las enfermedades.

Cervera consiguió llegar al Caribe indetectado, lo que fue su principal y casi único logro en la campaña, obtuvo algún carbón en puertos neutrales, y creyendo que San Juan de Puerto Rico, su punto de recalada indicado por las órdenes, era indefendible, optó por Santiago de Cuba.

El error de Cervera fue decisivo, pues en San Juan había apreciables baterías de costa y, sobre todo, le esperaban dos buques con buen carbón para su escuadra. Uno de sus tres destructores, averiado, hizo rumbo independiente y llegó a San Juan sin problemas. En cambio, pronto comprobó que Santiago de Cuba era una verdadera trampa, en una región donde imperaba la insurrección, con baterías costeras meramente simbólicas, y con una estrecha boca de entrada que impedía la salida de los buques, salvo de uno en uno, lo que daba gran ventaja al bloqueador. Y en la plaza tampoco sobraban los víveres.

Su jefe de EM, el capitán de navío (e ilustre inventor) Joaquín Bustamante, instó al abrumado almirante a abandonar semejante encerrona a la menor oportunidad, pero Cervera siempre encontró algún pretexto para negarse. Realmente, y ante su actitud, lo mejor para todos era que hubiera sido relevado de su mando.

Porque lo cierto fue que no se le había ordenado que se enfrentase en combate regular con la escuadra enemiga, algo completamente suicida, sino que, gracias a la superior velocidad de sus buques, emprendiera una campaña corsaria contra el tráfico mercante enemigo, rehuendo el combate salvo cuando encontrara fuerzas inferiores. Pero Cervera creía que el gran y decisivo combate sería finalmente ineludible.

Algo así no era imposible, porque la superioridad numérica de la *US Navy* no era muy grande, contando con siete buques principales de guerra contra los cuatro suyos: cinco acorazados y dos cruceros acorazados. Es más, demostrando su inexperiencia, el enemigo dividió su escuadra en dos agrupaciones, mientras que uno de los acorazados venía todavía del Pacífico. Sumando error sobre error, la de Sampson se empeñó en un inútil y peligroso bombardeo de San Juan, que de haber sido algo mejor el adiestramiento de las dotaciones de las piezas de costa (no habían hecho un solo disparo de prácticas) podía haberle ocasionado más de un serio disgusto. Por otra parte, uno de sus acorazados tenía averías en las máquinas, y su artillería tuvo serios problemas en el bombardeo, aparte de mostrar una casi total ineficacia.

Con Cervera bloqueado en Santiago, el mando americano no dudó en el desembarco del Cuerpo de Ejército de Shafter, con cuya superioridad numérica, y pese al heroísmo y la capacidad demostrados por los defensores de El Caney y Las Lomas de San Juan, el destino de la plaza quedaba sellado, y con ella, el de la escuadra.

Cervera parecía resignado a volar sus buques y capitular con la plaza, pero órdenes de Madrid y del propio Capitán General Blanco, le conminaron tajantemente a la salida. Esta cuestión se había ya tratado “ad nauseam” en las Juntas de mando de la escuadra, proponiendo Bustamante la opción más lógica: hacer una salida nocturna, con los destructores por delante lanzando torpedos para causar la mayor confusión entre los buques enemigos (en la época un solo torpedo podía echar a pique al mayor acorazado) y con los cuatro cruceros saliendo a rumbos distintos para dividir y confundir a la fuerza enemiga. Como dos de los buques americanos estaban lejos carboneando, sólo quedaban cinco grandes buques de combate en el bloqueo.

Bustamante cayó mortalmente herido en Las Lomas de San Juan, en un último contraataque de las dotaciones desembarcadas, y Cervera optó increíblemente por salir a primera hora de la mañana, dando así al enemigo todas las oportunidades para cazarle, y con los destructores en último

lugar. Pese a sus declaraciones (muy interesadas) los americanos no fueron sorprendidos por esta salida, ya que en la época los buques de vapor, al levantar presión para navegar, soltaban espesas nubes de humo de carbón, y eso era perfectamente visible en la clara mañana.

Peor aún, los cuatro cruceros siguieron el mismo rumbo, mientras el insignia *Teresa* se lanzaba valientemente contra la línea enemiga. Para los americanos fue muy fácil concentrar varios buques contra éste y acribillarlo, así como al último, el *Oquendo* y a los pobres destructores, que apenas tuvieron ninguna oportunidad. Y luego, siguiendo al mismo rumbo, dar caza sucesivamente al *Vizcaya* y al *Colón*.

Pese a los mitos justificativos, es rotundamente falso que los buques españoles fueran anticuados buques de madera, al contrario eran muy modernos y de acero, y representaban lo mejor del diseño británico, entonces el de mayor reputación mundial. Tampoco es cierto que los cañones españoles no alcanzaran la distancia de combate, hecho rotundamente desmentido porque ésta estuvo entre los cuatro y dos kilómetros, siendo el alcance máximo de las piezas unos diez. La prueba final es que en los buques americanos se apreciaron, después de la batalla, impactos de ametralladora de calibre de fusil de nuestros buques.

También es una leyenda la intachable actuación de los marinos americanos: su tiro fue realmente muy malo, sus piezas sufrieron averías y problemas, cometieron más de un error, etc. Pero las cosas se les pusieron demasiado fáciles. Algo que había desmoralizado a Cervera, a su escuadra y a bastantes españoles, fue la rápida y contundente derrota naval en Cavite el 1 de mayo.

Ya conocemos el precario estado de nuestras fuerzas navales en Filipinas: de los siete buques de más de mil toneladas disponibles para un combate naval, nada menos que tres no podían navegar en absoluto, y el resto tampoco estaba en buenas condiciones.

Pero, puestos a la defensiva, su potencial podía ser sustancialmente incrementado montando baterías que apoyasen a la escuadra, tanto con las piezas de costa como con las de los buques averiados u otras, más antiguas, pero todavía eficaces. A ello, y aunque faltaran minas submarinas (el mercante que las llevaba tuvo que volver a España ante la declaración de la guerra), se podían unir minas improvisadas con los torpedos, brulotes (buques incendiarios), etc.

Nada de ello era imposible, porque la escuadra de Dewey sólo contaba con seis buques, de los que tres eran comparables a los españoles, y los tres más grandes en absoluto eran acorazados de costados impenetrables, sino cruceros protegidos de mediano tamaño. Por otra parte, entonces los EE.UU. no disponían de base alguna en el Pacífico, salvo las de su costa Oeste, a una distancia que las hacía inalcanzables para Dewey si su ataque fracasaba. De hecho, la escuadra de Dewey se había concentrado, carboneado y alistado (incluso comprando vapores para transporte) en la base británica de Hong Kong, ante la permisividad británica.

Así que todo lo que no fuera una victoria fulgurante, y a poco que los españoles resistieran, se convertía para Dewey en una trampa mortal, pues de fracasar su ataque, no tendría a la postre más opción que dejarse internar y desarmar en un puerto neutral.

Pero el almirante Montojo, jefe del Apostadero, fue incapaz de formular un plan claro y coordinarse eficazmente con el Ejército, que operaba los cañones de costa. Oscilando entre un plan y otro, dispersó de tal manera sus recursos, que al final sólo un cañón asentado en tierra (de más de una veintena disponibles) pudo apoyar a su flota en Cavite, y las minas preparadas, por una razón u otra, resultaron totalmente ineficaces.

Aun así, el combate fue mucho menos rotundo de lo que se ha afirmado: tras dos horas de fuego, el tiro americano era tan malo que dudaron que hubiera logrado serios daños a la escuadra española. Dewey, preocupado por su gasto de municiones, ordenó una retirada para dar de comer a sus dotaciones y reconsiderar la cuestión. En el lado español había tres buques incendiados, pero ninguno se hundía y todos seguían contestando al fuego enemigo.

Pero entonces Montojo dio la partida por perdida, y abandonando la escuadra se dirigió a Manila (lo que le costó una sumaria y la separación del servicio tras la guerra) dejando órdenes de hundir los buques y evacuar las dotaciones si el enemigo volvía a atacar. Aquello reanimó a Dewey que volvió al ataque, aunque ya apenas hubo lucha.

Las bajas españolas fueron mucho más limitadas de lo que se ha venido repitiendo, y, por otra parte, tres de los buques españoles, los cruceros *Austria*, *Cuba* y *Luzón*, pudieron ser reparados e incorporados a la US Navy, donde prestaron sus servicios durante largos años. No debían ser tan malos y viejos como se ha dicho, y tampoco sufrieron tantos daños en el combate.

En agudo contraste con las dos campañas principales que acabamos someramente de analizar, las pequeñas unidades que se trabaron en combates y escaramuzas más o menos enconadas con las fuerzas bloqueadoras, lograron mostrar al enemigo que los marinos españoles eran bastante más duros de roer de lo que aquellos combates decisivos parecían demostrar. Ello fue especialmente claro con la pequeña y desgastada escuadra de Manterola en Cuba, tanto con sus salidas de La Habana para desgastar y entretener a los bloqueadores, como en los combates de los puertos de Cárdenas y Manzanillo, donde supieron imponerse a enemigos que los superaban en una proporción mayor que la que tuvieron que enfrentar Cervera o Montojo.

De los buques mayores que no pudieron unirse a Cervera, sólo los *Pelayo* y *Carlos V* pudieron alistarse a duras penas durante la guerra. Se planeó que el segundo, encabezando a cuatro cruceros auxiliares, lanzara una campaña corsaria contra la costa Este de los Estados Unidos, mientras otros cruceros auxiliares atacaban el tráfico marítimo por las costas brasileñas, pues aún no existía el canal de Panamá y el tráfico marítimo entre ambas costas de los Estados Unidos tenía que efectuarse contorneando el continente.

Era un plan ambicioso pero muy factible, y sin duda hubiera causado graves problemas al enemigo y numerosas pérdidas, con poco riesgo para nuestros corsarios. Pero Gran Bretaña se opuso a tal trastorno en el tráfico marítimo mundial, que ya se resentía en fletes y seguros de la situación de guerra. Y les era aún menos aceptable el que tal caos, con serias consecuencias económicas mundiales, se produjera porque los españoles quisieran retener unas lejanas colonias, y en detrimento de los intereses norteamericanos.

Así que se varió el plan, y la escuadra, ahora con el *Pelayo* y algunos refuerzos del Ejército y de la Infantería de Marina, se dirigió por Suez en un intento de socorrer Filipinas. Pero los obstáculos puestos por las autoridades británicas del canal, los problemas que daba el acorazado, de gran calado y escasa autonomía, y sobre todo, la derrota de Cervera y el peligro de que escuadras americanas atacasen las Canarias y el mismo litoral peninsular español, aconsejaron el abandono de la expedición y la vuelta rápida a España.

Ese peligro fue evidente hasta la firma del Tratado de Paz en París, pues los americanos lo utilizaron para presionar en las negociaciones, y otros se acumulaban, como la grave crisis con Gran Bretaña en el Campo de Gibraltar, al artillarse por los españoles para prevenir la llegada de

una escuadra americana que fondease en la bahía de Algeciras, corrían rumores sobre armas americanas enviadas a los rifeños, golpes de mano en alguna de las Canarias, Sáhara y Guinea, se temía por Menorca, y parecía que las potencias europeas se aprestaban a repartirse éstas u otras posesiones españolas, hasta que al final se impuso la cordura diplomática y el “Desastre”, con todo lo que fue, pudo ser limitado.⁶

Así de graves fueron, y pudieron ser aún mucho peores, las consecuencias de una política naval desacertada. Pero lo peor, sin duda alguna, fueron las consecuencias en buena parte de la sociedad española, algunas de las cuales seguimos sufriendo hoy.

⁶ JOVER ZAMORA. José María (1979): *1898: Teoría y práctica de la Redistribución colonial*, Madrid, FUE.