

# LO NAVAL EN EL NOVENTA Y OCHO

Eliseo ALVAREZ ARENAS

Reconozco que el título acordado a lo que ha de venir enseguida, a esta perorata mejor o peor hilvanada sobre el noventa y ocho —sobre esa inmensidad conceptual y tangible, ideal y real, que para los españoles debe significar en abstracto la mención simple de esa fecha transcendente: el 98— que me dispongo a desarrollar ante ustedes; reconozco, digo, que requiere explicación adecuada por causa de su peculiar gramática... *Lo naval*. He querido señalar y subrayar mediante el énfasis tonal e intenso el definitivo y decisivo artículo determinado y neutro: *lo*. Por lo pronto, y lo admito sin reserva alguna, ese artículo especial ahora cobra en tal expresión, en la titular de lo que va a seguir, sentido fuerte y sin duda extenso, aunque asimismo implique, en su propio y aparentemente sencillo decir, cierta carga de algo incógnito, arcano, raro, sencillamente hablando. Es preciso pues, aunque ello lleve tiempo, esclarecer ese sentido —ese sentido fuerte y extenso—, ya que, si se consigue la intención, saldrá beneficiado, en comprensión y en interpretación debida, todo lo que haya de seguir a este preámbulo de lo que a su vez haya de ser “lo naval en el noventa y ocho”.

*Lo naval*... El artículo determinado y neutro cobra en esta expresión, se acaba de decir, sentido fuerte y extenso, aunque incógnito, por lo que, repitémoslo también, es preciso esclarecerlo en ese su extraño sentido. Por lo pronto conviene decir que es múltiple y diverso; no en sí, sino en cuanto a los elementos que lo componen. *Los* de esos hay de todo y en todo. Por lo pronto, también, están en los famosos “universales” de la filosofía: lo bello, lo justo, lo blanco, lo uno, lo absoluto... Está también en la semiótica, tan de moda ahora: lo gracioso, lo triste... Está en el arte: lo espontáneo, lo amanerado... Y ¿para qué seguir? Cada uno con lo suyo. Cada uno sabrá lo que encierra ese *lo*... ¿Lo sabrá? Todo saber es dudoso, pero... Ahora se trata de lo naval: ¿qué es? Por lo pronto —el tercero— es algo, o debe ser, que está en circunstancia, que tiene su circunstancia, que *es* él y su circunstancia, como nos enseñó Ortega y Gasset. Lo naval sin circunstancia es lo abstracto. Al circunstanciarlo, al rodearlo con lo que en bastante grado lo ha de condicionar de vario modo, lo que sea se convierte en concreto. Lo naval ahora va a ser en el 98: lo naval en el noventa y ocho.

Empecemos por intentar ver lo naval en sí, descircunstanciado. En teoría, eso es todo cuanto tenga relación con una marina de guerra, de inmediato, y con la mar, enseguida, en cuanto realidad telúrica ésta de indudable papel en lo bélico. Al simple decir de esto empiezan a aparecer en la mente las imágenes “naturales”, por así decir, del caso: buques de guerra, con sus posibilidades;

arsenales; bases; hombres... Eso es lo material o, si se quiere y como ahora tan de moda está, el *hardware*. Todo eso está relacionado —“envuelto”, es quizás concepto adecuado— con, o en, algo no material que, en cierto modo es *software* en parte. Con el *hardware*, con lo material, se hace; este *software*, al que se le puede llamar aquí “conocimiento”, es en suma eso que enseña cómo hacer. Es, en lo naval, la estrategia, la táctica, la organización primero, etc. Es pensamiento. Y todo eso tiene que estar “animado”. Todo eso, porque lo está así, tiene un alma, un alma naval: es lo que llamamos moral, espíritu y otras cosas. Ese alma concibe y hace lo material; esa misma alma “piensa” el conocimiento, y con éste hace hacer a lo material. Esa alma tiene que vivir y que alimentarse. Se alimenta de lo suyo; se realimenta... Le alimenta la tradición y la historia, pero también y necesariamente se alimenta de otras cosas que vienen, por así decir, de fuera, aunque de un “fuera” suyo: es lo que le viene, influyéndolo, de la envuelta o de las envueltas que se refieren a ello, que no es otra cosa que la nación propia y más lejanamente otras naciones. Es la política, la sociedad, el pueblo, lo que se quiera... Todo afecta a lo naval; cada factor en función de la gravedad que ejerza en función de la distancia... Ese es, en resumen, el ser de lo naval en abstracto. La circunstancia permite apreciar lo concreto.

El tema es inmenso pues, repitámoslo; lo es pese a ser sólo una parte, aunque importante —más importante que la mayoría de las demás—, de una inmensidad histórica; inmensidad e histórica, naturalmente, para España. Para otras naciones implicadas directamente o no, fue más o menos lo que se dice una significancia. El 98 es inmenso para España por lo que significó entonces y por lo que significa aún al cabo de un siglo de haber acontecido. Lo naval es una parte de un todo en el que concurren además lo político, lo diplomático, lo militar, lo social —aspecto acaso de lo político—, y desde luego lo corporal y lo anímico de España entonces en cuanto origen general de lo que, de particular afectante al cuerpo y al alma de cada faceta de lo inmenso total, existía disperso.

Pero tanto lo naval como el todo, que fueron algo en el 98, debían algo de ese algo también al pasado. En historia nada es por sí; es un mucho consecuencia de la historia anterior, de lo que hayan sido el cuerpo y el alma de la nación, mucho o poco antes, y de lo que hayan hecho y cómo lo hayan hecho generaciones anteriores influyentes. En lo naval, como en tanto de la historia de España, el 98 es resultado de la conmoción napoleónica, concretamente, en gran parte, de Trafalgar (1805) y, en lo general, concretamente también, de los epígonos de Viena (1815). Después de 1815 se queda España metida en sí misma, pero no persigue ni parece ejercitar lo que dicen que es fertilidad del ensimismamiento: conocerse a sí misma, conocerse mejor, mediante el estudio autocrítico, objetivo y sincero. La historia de España desde 1815 a 1898 no está estudiada. Aunque esté escrita —que tampoco lo está mucho y bien— no lo está, no está estudiada. Lo naval, más en particular ahora, fue, en bastante, “víctima” de lo militar. La preponderancia relativa de lo militar en la vida de

la nación y por tanto en su historia de esa época, puede ser tanto causa como efecto de los acontecimientos decisivos españoles, que pueden sintetizarse en estos dos conceptos: guerras civiles y pronunciamientos. Lo que el 98 fue le debe en mucho su ser a lo hecho y sido en España desde 1815. El cuerpo de España y sobre todo su alma siguieron en el siglo XIX una trayectoria que está sin analizar ni estudiar debidamente, porque por más que sepamos algo de sus accidentes ignoramos la mayor parte de su sustancia... Y en las trayectorias históricas de los pueblos, cable de seguridad y firmeza, lo verdadero es el núcleo y no las filásticas de superficie.

Pero es preciso seguir contrayendo *lo* naval para ajustarlo a los límites siempre constriñentes de una exposición oral. Conviene suprimir el detalle referente a lo denominado hace poco "imágenes naturales de lo naval" o *hardware*, lo material con lo que se hace, por más que no sea posible del todo, al hablar de lo que se deje —que va a ser parte tan sólo también del *software*—, ya que al fin y al cabo, en este mundo, no somos capaces los hombres aún de concebir siquiera lo que es el alma de algo sin el cuerpo que le corresponda o le haya correspondido. Al seguir, pues, la contracción de lo naval ahora frente al *software* o conocimiento, o pensamiento, como se le ha denominado también, creo conveniente dejar reducidos a dos los numerosos o varios conceptos al menos de los que se ha predicado que componen ese conjunto desmaterializado y en cierto modo participante en alto grado del espíritu, del espíritu que lo naval tiene. Esos dos términos —conceptos y realidades al tiempo— son *estrategia y táctica*.

Mas con todo, la estrategia y la táctica de lo naval en el 98 es cuestión extensa, en especial si, como cabe hacer aquí, se atiende la mente a lo que de "alma", por así decir, tienen ambas; la estrategia sobre todo. No lo sabrán ustedes —porque aunque lleva varios años, muchos ya, escrito, no tienen por qué haberlo leído— pero para mí la estrategia no es sino el ingenio aplicado a la guerra, al igual que, para mí también, la táctica no es otra cosa que el ingenio ese pero aplicado al combate. Al reducir lo naval en el 98 a estrategia y a táctica no podremos por tanto perder del todo de vista los respectivos objetos de ingenio —la guerra y el combate— pero considerados ambos, vistos o entrevistados en realidad como deben verse, es decir, desde que no son hecho aún —las guerras, como los combates a que haya ésta de dar lugar, empiezan por ser algo contingente sin formas ni perfiles claros al principio, pero va con el tiempo y con las vicisitudes de la política tomando cuerpo y alterando aquella contingencia o probabilidad de ser para ganar en definición y en seguridad de producirse, hasta que se desvanece la crisis sin que advenga el acto bélico o hasta que por el contrario se declare oficialmente el estado de guerra—, hasta que, ya la guerra hecha y viviendo ella mientras lleva la muerte a los hombres que la hacen, va dejando pasar ante los ingenios que han de hacer estrategia aplicándose a ella sus imágenes vibrantes, sí, y heroicas también si se quiere pero macabras y espeluznantes asimismo por lo mortíferas y destructoras.

Pues bien: mirando constantemente a la guerra —desde su concepción y

gestación, por así decir, hasta su desarrollo y conclusión—; mirándola inquisitivamente con la facultad de la razón que es el ingenio, se hace estrategia, se concibe ésta, mejor, estrategia que, por su esencial e innato dinamismo, va a obligar a *moverse* al ente que la piensa —naval en este caso, si se ve sólo la guerra en la mar; general o nacional, si se ve la guerra en su contexto entero, añadiendo a lo otro lo terrestre, lo político-exterior, lo diplomático, lo comercial, etc... todo—, va a obligar, digo, al ente estratégico activo a moverse debidamente —es decir, con inteligencia— para inclinar de su lado la bélica balanza, lo que implica, ni más ni menos, que el alcanzar la victoria tras el combate. Y eso —ya lo habrán ustedes comprendido— no es otra cosa que la *maniobra estratégica*.

Lo naval en el 98 está viendo ya perfilarse suficientemente su marco conceptual: va a ser éste la maniobra estratégica, la maniobra estratégica referida a lo naval con intensidad mayor, aunque no puedan en modo alguno anularse referencias fundamentales y decisivas a la maniobra estratégica general —de bélica en especial— que tanta conexión, interinfluencia e interdependencia tiene con la política, con la exterior e interior sin duda, en el desarrollo paralelo de ésta sobre su propia y específica maniobra. La maniobra estratégica de cualquier matiz es en realidad actividad constante que no cesa nunca en la práctica y que por tanto tampoco tiene origen exacto y definido si se trata de maniobra amplia en la historia y actividad que responde al necesario hacer de cada día. Claro es que hay maniobras estratégicas con limitaciones de extremos y con relativo encaje de marcos y bornes, maniobras que se apoyan en verdad en su origen y se dirigen a su objetivo definido y concreto. Son las maniobras de tiempo de guerra, que pueden ir dirigidas y ser pensadas y ejecutadas hacia un objetivo que, si se consigue, disparará otra maniobra estratégica en busca de otro objetivo secundario como eslabón intermedio del objetivo final de la guerra.

En tiempo de paz oficial también hay maniobra estratégica; la hay en lo naval de las naciones concretamente. Claro es que corre paralela y se toca en más de un punto, según los casos, con lo que entendemos por política naval e incluso, si se quiere, con la maniobra política... Pero, a todo esto, no he dicho con definición oficial lo que maniobra estratégica es. La mejor definición es para mí, desde que la conocí, la de Castex, que todos ustedes deben conocer de sobra, y que se expresa en el sentido de que «manoeuvrer, c'est se remuer intelligemment pour créer une situation favorable»; nada menos que eso, que es casi nada: primero “moverse”, es decir, decisión, dinamismo, actividad...; después “inteligentemente”, como es natural, a impulsos de la probablemente más escasa facultad del alma de las naciones y también de los políticos y de los estrategas que hayan de maniobrar...; por último, la creación de la “situación favorable” y sobre todo de la percepción de que lo creado está presentado indiscutibles ventajas a nuestro favor... Pero nos eternizaríamos en la contemplación de la maniobra estratégica, en su teoría, y ésta no es la ocasión de ello en modo alguno... Ahora hemos de dedicarnos a intentar enfocar nuestra óptica



inquisitiva sobre la maniobra estratégica o las maniobras estratégicas a las que, en comprensión obligada, hemos ido reduciendo lo naval del 98.

Con la perspectiva que da el tiempo sobre el 98 —poco menos de un siglo— la maniobra estratégica naval de España, la amplia por tanto, la que tanto tiene de política, la que debía apuntar a conseguir una situación favorable abstracta y extensa que consistiera en crear para España en lo naval, en lo estratégico naval, el sitio que le corresponde, o le correspondiera a la sazón todavía sin determinar,... con esa perspectiva, ¿dónde pensar que empieza la maniobra? Tal vez sea ésta cuestión cuya respuesta compete a historiadores, pero quienes con torpeza o acierto hayamos tenido que ver de cerca con cuestiones de estrategia no podemos eludir el responder, ya que, como tal vez me hayan oído decir ustedes alguna vez o hayan leído cierta frase de lo poco y mal que llevo escrito, “los estrategas han de estudiar la historia, así como es muy conveniente que los historiadores estudien estrategia”. Pues bien: esa maniobra estratégica naval de España la veo yo arrancar con la Restauración. Claro es que esta fecha no es sino una convención, tal vez la más cómoda para el caso que aquí se trata, porque la maniobra estratégica de España arranca en puridad con la iniciación del ser de España misma. España nace viva y pujante —pongo el nacimiento de España en su unidad estatal y nacional con los Reyes Católicos— con posibilidades grandes en cuanto promesas de su alma ansiosa. En ese ser de España aparece el primer objetivo de su maniobra estratégica, de la que se originó en 1492: el *imperio*. El imperio se consolida, la maniobra estratégica se desarrolla con los azares de la historia, y la que empezó en el 92 del siglo quince concluye prácticamente en Westfalia. El maniobrar español, en especial en cuanto concierne a lo naval, se amortigua al máximo desde las malhadadas paces de 1648 hasta la llegada de los Borbones al trono español. Con estos monarcas franceses —hay que reconocer que se hicieron sinceramente españoles, en algo al menos, si no en todo— diríase que la maniobra estratégica revive un poco, y se entrevé asimismo que su objetivo consiste en un ilusionado “volver a ser”. En mucho se vuelve a ser, mas tan sólo en apariencia: el cuerpo —la marina borbónica en nuestro caso— da buena impresión; el alma de España y el querer del pueblo español resultan inertes y escasamente vigorosos, pese a que los Borbones, España o sus políticos más bien, den en la historia la sensación de haber oído acertadamente la razón estratégica que clamaba por la atención al mar y a sus cosas... Tras esto, que es historia de sobra conocida, se llega —pasando en lo naval por San Vicente y Trafalgar— al Congreso de Viena.

Se habló hace segundos de la Restauración en cuanto arranque de la maniobra estratégica —de una parte de la general esbozada— que lleva al 98; pues esa Restauración, en lo naval, tiene semilla ya en 1815, momento negativo para lo español de cualquier orden que se transforma en tiempo extenso de consecuencias naturalmente desfavorables. Porque —para mí al menos— el Congreso de Viena supone la desmoralización de España. Yo diría que existe fuerte vínculo de causa a efecto entre el famoso congreso y las características

de fundamento del siglo diecinueve español; por lo menos desde Fernando VII a la Restauración. Con el advenir de Alfonso XII tras el juego acertado de Cánovas, es obligado mirar a la situación de la maniobra estratégica de España para intentar encontrar causas y relaciones lógicas para que iluminen lo mejor que puedan lo naval en el noventa y ocho.

La situación puede comenzar a ser vista considerando a España en cuanto potencia, potencia política —que implica lo militar y lo naval, sin duda—, tanto en absoluto, lo que es en sí, como en su relatividad frente a lo vital e importante del momento: Europa. Habrá que pasar de prisa sobre esto, pero sin dejar de matizar lo que aparezca con el subrayado procedente hacia lo que interesa ahora, que es lo naval. La primera consideración que surge es que lo naval estuvo profunda y decididamente influido por lo militar, siempre sin duda, pero con caracteres mucho más marcados que nunca en la primera mitad del siglo diecinueve, caracteres que, con sólo ligeras atenuaciones, se extendieron hasta el 98. Lo que he calificado de influencia profunda y decisiva de lo militar sobre lo naval —del ejército sobre la marina— se resume, en cuanto efecto material afectante a lo nacional en lo político sobre todo... en lo político interno y en la política internacional... en una preponderancia absorbente de lo militar sobre lo naval, consecuencia parcial de la extensa causa general del poder político asumido y ejercido por el ejército, por los militares, a lo largo del siglo diecinueve español. Lo naval, al lado de la magnificencia política del ejército, quedó desvaído, inatendido, borrado... No es cuestión de extenderse por largo ahora en la refutación de lo que alguien pueda calificar de subjetivismo profesional y acaso de subjetivismo personal también, pero voy a traer unas cuantas citas que resumirán en poco tiempo lo que acabo de insinuar:

«Los monarcas del siglo XVIII, además de fomentar el revivir de España como potencia naval, intentaron mantener una fuerza de tierra respetable, y bajo Carlos IV (1789-1808) llegó a ser de unos 50.000 hombres: unos regimientos de Guardias de Corps apoyados por infantería y caballería de línea, así como unidades independientes de artillería y zapadores. Las fuerzas regulares podían ser incrementadas en tiempo de guerra con unos 30.000 milicianos, y en las zonas costeras estaban apoyados por una especie de guardias rurales denominados Milicias Urbanas. (...). Del ejército peninsular se disponían destacamentos para el servicio de ultramar como fuera necesario. Los regimientos de la Guardia se asentaban en Madrid normalmente y en las residencias reales, y los de línea se desplegaban en “ejércitos” provinciales separados, de los que los regimientos se relevaban unos a otros cada tres años moviéndose en el reino en el sentido contrario al giro de las manecillas del reloj. Los Borbones habían establecido este sistema copiando los modelos francés y prusiano con la ayuda de expertos militares

importados, tales como el general O'Reilly; no obstante, mantenía el sistema matices peculiares.» (p. 2)

«El gran defecto de todo era la ineficacia. Debido a la creciente vaciedad del Tesoro y a los intereses de inversión de los burócratas y de los generales del Ministerio de la Guerra, se dejaba sentir una acusada falta de atención hacia todo lo que no fuera corriente de favoritismo y patronazgo. Nada se ajustaba a la uniformidad (había en vigor tres sistemas distintos de adiestramiento, y no se realizaban maniobras anuales); el adiestramiento se abandonaba por razones de economía; las pagas eran insuficientes en todos los empleos excepto en los más elevados; las condiciones en que los hombres estaban eran deplorables; el gasto total era enorme (en 1799 era la mitad de los gastos totales del estado y tres veces el presupuesto de la marina; en 1778 se estimaba que el ejército había costado el 42% del gasto total, cuando las obras públicas se calculaban tan sólo en el 2%). En paralelo con las demás instituciones de la vieja España atraía el ejército la crítica despectiva de aquellos intelectuales "iluminados" que esperaban que con la ayuda del rey se modernizara la sociedad. Les repugnaba que el ejército costara tanto, que hiciera tan poco y que ofreciera tantísimas ocasiones de injusta influencia a la nobleza de corte.» (p. 3)

«En su panfleto titulado *Pan y toros* ironizaba Jovellanos acerca del "generalato, en el que figuraban oficiales generales en número suficiente para mandar todos los ejércitos del mundo" y sobre "la multitud de regimientos que, aunque escasos en hombres, eran expertos en las fatigas militares de rizarse el cabello, almidonarse los uniformes, llevar el paso al compás de músicas populares, gastar pólvora en saludos en los prados y en oprimir a sus conciudadanos.»(p. 4)

«Así pues, el ejército ni era querido ni era eficaz; sin embargo, existía el mecanismo con el cual podían remediarse sus defectos.» (p. 6)

«De ese modo se había ya erigido en 1808 una aparente fachada de militarismo, pero sobre una infraestructura de incompetencia y abandono negligente que le hacía por completo inadecuado para hacer frente al reto de la guerra real y verdadera.» (p. 10)

(*The Origins of Military Power in Spain: 1800-1854*, por E. Christiansen; Oxford University Press, 1967).

El ejército, pues, ineficaz y gastador desmesurado en personal y con exagerada y desvirtuada intervención en la política interna de España. Con respecto a lo exterior análogo su retraso era evidente. Lo único exterior que hubo para él, para el ejército, fueron las insurrecciones coloniales y las sensacionalistas intervenciones en Marruecos. La marina no contaba; era si acaso su

nombre. La campaña del Pacífico en el 66 fue eco romántico de un pasado ya extinguido y voz sin eco en el futuro. Junto al ejército, la marina era asimismo ineficaz, pero desempeñando el papel del pobre Lázaro frente al rico Epulón... Todo eso lo resume de modo claro y didáctico Francisco Silvela en su cartaprólogo al libro de Sánchez de Toca titulado *Del poder naval en España* diciendo que

«La guerra ha sido, es y será la gran educadora de los pueblos, y especialmente de los pueblos poco educados; nosotros venimos sufriendo a esa maestra con persistencia cruel en este siglo, pero en tan desgraciadas condiciones, que nos ha dado una educación pésima.

Nuestras constantes guerras civiles han preparado al pueblo para el sufrimiento, el sacrificio de vidas y riquezas, y al ejército a la lucha irregular, oscura, de partidas, persecuciones y combates pequeños al azar de las confidencias; nos ha habituado a buscar la superioridad en el número de fuerzas uniformadas y allegadizas con que ocupar territorios, patrullar en campiñas y montes, defender poblados y caseríos, y, atentos por necesidad a esas exigencias del momento, hemos ido quedando atrás en el progreso de la gran guerra, del material verdaderamente militar, del sentido y condiciones del ejército moderno, y de esa general inatención a las grandes organizaciones de la fuerza armada, se ha resentido muy especialmente la Marina, pues lo que resulta con toda claridad del horrible ejemplo de la guerra pasada es que nuestra escuadra estaba organizada y vivía para el supuesto de que no había de tener más adversarios que combatir que carlistas, tagalos o marroquíes. Cuando se ha encontrado con una marina moderna, pertrechada y municionada, ha sucumbido, con demostraciones de heroísmo admirable y de resignación sublime para el martirio en tripulaciones y jefes, pero sin lograr eficacia militar alguna.»

Y ¿para qué seguir?...

Veinte años después de la Restauración sonó el “grito de Baire”. Fue el 24 de febrero de 1895. Ese día dio comienzo el movimiento de los cubanos hacia su emancipación de España. Al principio no pareció progresar con vigor y arranque lo insurreccional:

«Se explica —dice Fernández Almagro— que la primera impresión causada en España por el grito de Baire no pasara del vago temor a una nueva guerra, más bien “chiquita” que grande.» (*Historia política de la España contemporánea: 1885-1897*; p. 236). Repetición de lo pasado y ya conocido, dirían en Madrid. Y las cosas siguieron como antes. Al menos en lo naval. En otros



sectores se hizo algo, pero no demasiado al arrancar la insurrección. Para hacer frente a ella en ese momento se contaba en la isla de Cuba con lo que «el capitán general Calleja estimaba suficientes para reafirmar la soberanía de España los 15.900 hombres a que se reducía, por las reformas de López Domínguez, la guarnición de la Gran Antilla, constituida, sólo teóricamente, por siete regimientos de Infantería, de 1.850 hombres cada uno; un batallón de Cazadores; dos regimientos de Caballería; un batallón de Artillería a pie con una batería de montaña; un batallón mixto de Ingenieros, y tres tercios de la Guardia Civil. Más escasa aún, en proporción con las necesidades de la defensa por mar, era la flota que vigilaba los 3.500 kilómetros del litoral isleño: un crucero, dos vapores, 17 cañoneros, dos lanchas, dos pailebotes y diez balandros. Realmente, no podía hallarse Cuba en mayor indefensión.» (*Ibíd.* p. 236).

Otra cita del mismo autor, que por cierto dejó historia abundante —uno de los muy pocos españoles que lo hizo— escrita sobre el 98 y sus preliminares políticos:

«El grito de Baire —24 de febrero de 1895— abrió la segunda y definitiva guerra de Cuba, no ciertamente de improviso. Todo hacía presumir la formalización de la lucha armada en las Antillas, siempre sostenida, siquiera fuese en pequeña escala, por partidas sueltas, sin olvidar la llamada “Guerra chiquita”. Como asimismo, en las Filipinas, sociedades y organizaciones no tan secretas que dejasen de traslucir su actividad, preludiaban el movimiento insurreccional que se manifestaría en agosto de 1896 con todas sus consecuencias, aparte la situación creada por los piratas de Joló y los moros de Mindanao. En lo diplomático únicamente cabía esperar complicaciones que favoreciesen el levantamiento colonial, ya que por parte de España su postura era de retraimiento en cuanto a las esferas internacionales. Había cesado el Acuerdo de 1887 a 1892 con la Triple Alianza, y no se había obtenido, en compensación, inteligencia alguna con la República francesa. Cualquier reforma administrativa y aun política que se intentase por el Gobierno de Madrid pecaba ya de tardía, prestándose incluso a interpretaciones de forzada concesión y debilidad, puesto que la guerra estaba en marcha.» (*Política naval de la España moderna y contemporánea*; Instituto de Estudios Políticos, Madrid, 1946: p. 192-93).

Esta vez no iba a ser la cosa como antes, porque el verdadero enemigo de España —que no eran naturalmente sólo los cubanos— iba a actuar de otra

forma distinta a la adoptada por él mismo hasta entonces. Los Estados Unidos de América aprovecharon el grito de Baire —a saber si fueron sus primeros y genuinos provocadores— para impulsar su imperialismo celoso del Caribe. Siguieron sus tácticas de siempre —las de apoyar más o menos intensamente cualquier actividad cubana contra el gobierno metropolitano— iniciadas y en práctica desde la emancipación de la América hispana en los primeros veinte años del siglo, pero más decididas y activas, positivas y prácticas desde luego, a partir de la admisión *yankee* en Nueva York de la, para todos entonces conocida, Junta. La indefensión era franca en la mar, pero conviene reconocer que muchas habrían de ser las fuerzas navales necesarias para hacer eficaz la defensa de la costa cubana frente al contrabando de cualquier orden, contrabando con el que, respecto a la subversión armada, contaban y contaron prácticamente siempre los insurrectos cubanos procedentes de los Estados Unidos. Siempre es difícil —aun hoy día— hacer impermeable al contrabando una costa extensa, y sobre todo si el contrabandista cuenta en tierra con colaboradores decididos, cosa que se daba en la Cuba del 95 y que se dio casi siempre en el siglo diecinueve aunque con los altibajos de intensidad que permitía la marea política. Pues en el 95 se sumaron los términos desfavorables para España, para la metrópoli: la protección naval costera era irrisoria y no podía dar mucho de sí, y la decisión *yankee* de apuntalar la insurrección cobró ánimos nuevos. Los rebeldes cubanos, pues, vieron resuelto su problema logístico: la costa cubana, en especial la cercana a las tierras estadounidenses, era cómodamente permeable... Pero ésto es sólo circunstancial y anecdótico para lo naval. Es eso, sí, pero es un reflejo —tenué y de segundo o tercer orden, si se quiere— de la concepción histórica española, de siempre y de finales del diecinueve, de la realidad y de la significancia estratégicas de lo ultramarino en general y de las islas en archipiélago en particular. Tal concepción de la estrategia de lo esencialmente marítimo fue siempre del lado de España —como en Filipinas por otra parte— fruto natural de la mentalidad continental de ancestral tradición, y fruto también, más presente ya en el tiempo que considera, de la preponderancia del ejército en el pensar y en el hacer estratégicos de España.

Pero estamos obligados a encauzar el pensamiento —y dentro de él lo que proceda de historia y de realidades positivas y estratégicas— en lo naval, en lo aquí convenido que es eso. Ya ha quedado reducido eso definido aquí como “lo naval” a estrategia y táctica. Precisamente justificado por esta reducción nos va a ser posible concentrar la atención y la crítica —téngase en cuenta que nos batimos contra el tiempo, como casi siempre y en todo— sobre una parte tan sólo de las dos que, referido al 98, componen lo naval. Estas dos partes son las Filipinas y Cuba, o si se quiere, las Filipinas y las Antillas. Nos vamos a dedicar aquí y ahora sólo a lo segundo, a Cuba o a las Antillas. La razón estriba —puede que alguien no lo vea tan razonable como yo dadas las características del gran marco escogido, es decir, lo naval en el 98— en que esas estrategias y táctica a que hemos dejado por fuerza de las cosas reducido lo naval en

el 98 tuvieron en sí mucha menos relevancia en el teatro asiático o del Pacífico que en lo primero que del nuevo mundo llegó a ser español: el Caribe.

En el 98 y en Filipinas lo naval —aunque trágico, heroico, desigual, lo que se quiera— no pasó de anécdota. La guerra, su advenimiento, no dio a España tiempo alguno de pensar y menos de hacer. Entiéndase: hasta el 98, España había pensado muy poco en lo naval sobre Filipinas. Como dijo Silvela, parecía que —visto desde Madrid— allí no podía haber más que tagalos y moros. Cuando llegó la guerra no tuvo tiempo para pensar, porque quienes la llevaban pensando, con probabilidad de ser, bastante tiempo antes, ya estaban haciendo al romperse las hostilidades. La escuadra de Dewey hizo su aparición en Cavite una semana después de declarada la guerra. La maniobra estratégica —breve, si se quiere, pero maniobra al fin— cupo tan sólo del lado *yankee*. España no pudo hacer nada ya ni en estrategia ni en táctica, porque la indefensión de las Filipinas era semejante o más acusada que la de las Antillas; y no lo hizo. El combate de Cavite sancionó la cuestión.

Pero en las Antillas era distinta la escena. Lo naval nuestro de ahora —estrategia y táctica— era posible, en el sentido de que, por negros que aparecieran los horizontes, podía esperarse que algún rayo de los del sol próximo a nacer diera sobre lo español y le permitiera ver a su hombre, hacer que el hombre viera, hombre éste, el español del 98, que presentaba entonces, como siempre, las tres facetas clásicas que afectan a lo naval: el político, el estratega, el táctico... El político es el gobierno; el estratega viene a ser a la sazón el Ministro de Marina, el Almirantazgo, el flamante estado Mayor de la Armada; el táctico —que tiene siempre un tanto de estrategia también, pero si se quiere de estrategia con referencia a lo que ahora damos en llamar estrategia operativa— no era otro sino el almirante comandante general de la escuadra que acabaría por llamarse de operaciones de las Antillas.

En las Antillas, en la Gran Antilla, en Cuba, la guerra empezó con lo del 95. En Madrid se pensó al principio en efecto que la nueva insurrección iba a ser otra guerra más, pero al poco correr del tiempo se empezó a sentir que algo distinto venía o vendría pronto a entenebrececer lo bélico. En la capital iba siendo la guerra de Cuba motivo de discusión política y tema de partidismo de las Cortes, de tal forma que, con naturalidad, todo comentario político —interior o internacional en proyección—, giraba en torno a lo de Cuba... Pero eso no es lo naval; es otro “lo” —lo diplomático, lo político interno, lo político más concretamente ultramarino—, que sin duda se habrá abordado o se abordará en este ciclo de conferencias. A lo naval le preocupa la incidencia que de todo lo de Cuba de aquel periodo que empezó en el 95 pudo afectar a la marina, a sus hombres, y a la política, desde luego, en cuanto factor condicionante en mucho de lo estratégico y de lo táctico.

La guerra de insurrección —jurídicamente acaso guerra civil— fue realidad en el 95. La guerra real, la guerra contra una potencia extranjera, sabemos todos que empezó en abril del 98 tras la farisaica agresión *yankee* disfrazada de mesiánico *ultimatum* (aunque oficialmente no presentado en la práctica).

Bien: pero ¿cuando empezó a sentirse en la corte española, en su parlamento, en sus calles, en el alma del pueblo, de un pueblo muy indiferente a todo pero acaso no tanto como nos ha legado la historia escrita hasta ahora... cuando empezó a sospecharse que la insurrección cubana pudiera convertirse en guerra declarada contra los Estados Unidos?... Cualquier “cuándo” de ese corte es de difícil definición. Probablemente fue difícil a la sazón y sin duda lo es también ahora, con la perspectiva que ofrecen los casi cien años transcurridos, pero interesa a lo naval acotar algún periodo de tiempo al respecto para poder enjuiciar con criterio suficientemente justo factores de orden diverso que entran en toda ecuación estratégica y táctica y que se refieren por directo a la maniobra estratégica... Pues bien; hay un momento —amplio en el tiempo pero no desmesuradamente lato— en el que se ven indicios, o parece haberlos, de que los Estados Unidos de América, los *yankees* para el español de la calle, tenían a la intervención armada en Cuba como paso fructífero en su andar imperialista hacia el dominio estratégico —más que la simple influencia de ese orden— en el Caribe español. Ese momento se sitúa en 1896. Puede ser que antes, pero en julio del 96 y en boca de un general español salen públicamente en el Senado y unidos entre sí dos vocablos de moda ya: “guerra” y “Estados Unidos”.

«Las intervenciones de Martínez Campos, Calleja y Pando; los tres, generales de notoria experiencia en Cuba, se redujeron al planteamiento militar de la cuestión: fiel el primero a su visión de siempre: la paz, ante todo; y ciego el último, al dar por segura la victoria de España sobre los Estados Unidos, en el caso de llegar a la guerra: “Si los norteamericanos —vino a decir el general Pando— nos ofenden como uno, los españoles podrían ofenderles como treinta”». (M. Fdez. Almagro: op. cit.: 1885-1897; p. 368). Cánovas estaba en el poder. Sabida históricamente en su postura ante esa guerra de Cuba todavía española: “... negarse en redondo a concesión alguna, de ninguna especie (a los insurrectos cubanos) mientras la rebeldía no fuese dominada por el triunfo militar o la capitulación”. En el mensaje de la corona de aquella fecha insinuaba que cuando reinase la paz, entonces sí sería llegado el momento de pensar en concesiones, “pero sin otro alcance que el de «dotar a entrambas Antillas de una personalidad administrativa y económica de carácter exclusivamente local», en tal medida que dejase «expedita la intervención total del país en sus negocios peculiares, bien que manteniendo intactos los derechos de la soberanía”». (*Ibíd.*: p. 367-368).

Con el espectro de la guerra asomando por el horizonte “pueden” ser distintas y hasta discordantes las opiniones del político y la del estratega frente a la contingencia bélica —la guerra puede llegar o no llegar—, pero lo que



carece de sentido, en estrategia al menos, es que el hombre que ha de hacerla llegado el caso, actúe como si ese caso no hubiera de llegar o como si la probabilidad de que se dé fuera prácticamente despreciable. Por tanto, si en el 96 se hablaba ya de guerra posible contra los Estados Unidos, ¿cómo se perfilan las líneas de actuación política —las del político—, por un lado, y la del estratega —el ministro de Marina, pese a su condición especial de político, el almirantazgo, la Armada—, por otro? La línea de acción política —aunque aquí no nos deba detener mucho— se me antoja a mí, después de mis torpes estudios del caso, que puede ser calificada de temporizadora. El político español del momento —Cánovas primero y Sagasta después— no quiere la guerra, porque no puede quererla; tampoco parece creer en la agresividad *yankee*; la diplomacia se supone a sí misma capaz de resolver la crisis mediante la negociación, incluso hasta poco antes de ennegrecerse por completo la situación ante la alianza político-diplomática americana... Pese a todo, hay en lo político palabras públicas de sus hombres que parecen insinuar que se sabía en aquella España la importancia de la fuerza —terrestre y naval— para hacer viable una política. En julio del 91 dijo esto Cánovas ante el Congreso:

«Las alianzas o las relaciones políticas de las naciones impotentes nada significan ni pueden significar en los anales de los pueblos. Lo primero que se necesita son barcos de guerra, son cañones, son fortificaciones, son fusiles, y nadie se me ha adelantado en el deseo de estas cosas ni en trabajar por ellas. Tuviera España la Escuadra que yo deseo; tuviera cubiertas sus fronteras como yo apetezco; tuviera un Ejército armado como yo anhelo también, y yo estaría bastante más tranquilo que con ningún género de negociaciones ni con ninguna clase de acuerdos.» (Fdez. Almagro: *Política naval...*; p. 184). Estas palabras podían proyectarse sobre la ley de Escuadra del 87, promulgada el 12 de enero, plan legal que fracasó: «...a los cinco años de entrar la ley en vigor sólo había sido botado al agua uno de los barcos proyectados, el *Marqués de la Ensenada*. Si existían de mayor porte algunos buques de guerra, databan de tiempo anterior a la ley de 1887, el *Pelayo* y el *Reina Regente*, por ejemplo. Lo demás del programa de construcciones navales en ejecución era promesa, por lo visto, de difícil, incierto, costoso cumplimiento.» (*Ibid.* p. 188-89)  
...Palabras, palabras... ¿Para qué seguir?

El estratega —hay que reconocerlo— no fue tal. Al menos no parece que lo fuera. Diríase que estaba politizado, carente, por tanto, de personalidad estratégica. Pero hay que comprender la realidad, ya insinuada antes aquí, derivada de la preponderancia del ejército en la, por así decir, vida bélica española. Lo de Cuba que empezó en el 95 se arreglará —pensarían en Madrid— como se ha arreglado siempre: por la fuerza de los soldados y la mano dura del capi-

tán General y de los numerosos generales de la isla... El estratega naval, el ministerio de Marina, no debía de pensar lo mismo, máxime si la política exterior y la diplomacia, al fracasar la negociación normal ante la interesada intransigencia *yankee*, concluían en la intervención armada de los Estados Unidos en Cuba y... sabe Dios en qué geografías españolas más. Pese a todo, la Armada, el estratega naval, no hizo mucho, no maniobró con claridad y decisión para conseguir lo que resultaba imprescindible, para alcanzar una situación en lo naval —si la guerra llegaba— que no llegara a ser excesivamente desfavorable. Pero oigamos a don Luis Carrero: «Desde 1805 en que nuestra flota queda deshecha en Trafalgar, a 1898, pasan por la cartera de Marina nada menos que 140 ministros, lo que corresponde a una media de un ministro cada poco más de siete meses. ¿Qué labor medianamente sería pudo realizarse, sobre todo en una época que corresponde a una tremenda revolución en los armamentos? (...) Nuestra oficialidad se mantiene al día en esta evolución de la técnica de los armamentos navales y hasta se sitúa en vanguardia en muchos aspectos (...) pero todo eso son esfuerzos que, por falta de una dirección y un plan, que sólo el gobierno pudo dar, no aportan rendimientos positivos.»

«Nuestra inferioridad en fuerzas navales frente a los Estados Unidos era a todas luces evidente. La marina venía señalando desde mucho tiempo antes a los gobiernos, por boca de sus oficiales más caracterizados, la gravedad de la verdadera situación, pero los gobiernos se sucedían con tal celeridad y estaban absorbidos por tantos problemas del momento, que ninguna medida de previsión fue tomada con tiempo, y sólo a última hora se decidió la compra del yate *Giralda* y de tres trasatlánticos alemanes...» (De *España y el mar*; tomo I, pgs. 271-72 y 273).

Y en esa enrarecida atmósfera político-estratégica iba llegando a las mentes españolas responsables y decisoras la convicción de que la guerra con los Estados Unidos de América resultaba inevitable. El ultimatum *yankee* que iba a dirigirse al gobierno español tomó cuerpo el 20 de abril de 1898 cuando el presidente firmó la famosa resolución conjunta y le dio carácter de ley. Esa ley y el ultimatum —disfraz diplomático de una agresión premeditada que cuenta con la inhibición de Europa entera pese a que tal agresión se dirige a ella también aunque indirectamente parezca— provoca la declaración de guerra (“...la provocación, la ofensa y la declaración de guerra han partido de los Estados Unidos. España, fuerte en su derecho, se ha limitado a responder a la agresión y a aceptar por fin el reto que se le lanzaba con la entereza y virilidad propias de su raza...” Estas son frases del documento de 23 de abril de 1898 del Ministro de Estado a los representantes de S.M. en el extranjero para entrega a las potencias respectivas, relatando los últimos hechos y haciendo resaltar las circunstancias en que va España a la guerra provocada por los Estados Unidos), por lo que, en la práctica, puede ser el mismo 23 de abril el día del comienzo de las hostilidades, aunque anda por ahí el telegrama del ministro al almirante en que —ante la insistencia de éste por conocer “oficialmente” la declaración de guerra— le dice, entre lo que para mí oscila entre la ironía y la

reprobación, que “si hubiera estado declarada la guerra, se lo hubiera comunicado; pero existe de hecho el estado de guerra, pues la escuadra americana empezará mañana bloqueo Cuba”. Ese telegrama es del 22 de abril de 1898.

\* \* \*

Lo dicho hasta aquí sobre “lo naval en el 98” puede considerarse como contenido de lo que a su vez pudiera llamarse *maniobra estratégica de tiempo de paz*. Su resumen es factible de ser concebido así:

— El objetivo de España de “volver a ser” en lo naval se perdió en San Vicente y Trafalgar.

— En el Congreso de Viena se ignora a España. Supone la desmoralización española. La primera mitad del siglo XIX presenta históricamente su influencia profunda y decidida de lo militar sobre lo naval, negativa, claro es, para lo último.

— El ejército español del siglo XIX, concretamente hasta la Restauración, es ineficaz; está en franco retraso en ese aspecto en comparación con otros semejantes europeos. La marina, ineficaz asimismo y retrasada también en comparación con otras semejantes, está en menoscabo de la atención nacional de cualquier orden —material: presupuestos; espiritual: mentalidad— frente al ejército.

— La guerra de Cuba del 95 sorprende a España con un ejército y una marina ineficaces ante cualquier contingencia de intervención extranjera. La política no hace nada, o hace muy poco, para remediar la situación.

— La posibilidad de intervención *yankee* crece desde el 95, y puede decirse que en el 96 y en el 97 desde luego, se transforma en probabilidad alta.

— Ante la probabilidad de intervención americana lo naval no deja oír su voz —no puede hacerlo pese a que tampoco es muy fuerte— en lo nacional, probablemente por la obcecación de lo político de poder resolver la crisis sin el recurso a la guerra.

— La guerra llega. La marina, en lo material, no ha dado ni un paso hacia lo favorable. En comparación con la del enemigo resulta en inferioridad exagerada. El espíritu de sus hombres...: he ahí una incógnita sobre la que se especulará en breve.

— En lo naval va España a la guerra con los Estados Unidos en condiciones alarmantemente desfavorables.

\* \* \*

## LA MANIOBRA ESTRATEGICA ANTE LA GUERRA

La maniobra estratégica —en lo naval exclusivamente ahora— ha de hacerse empezar precisamente con el “grito de Baire”; en febrero del 95, como se ha visto. Y esa maniobra arranca con visión defectuosa, como se ha visto

también. Por lo pronto, desde Madrid no se aprecia suficientemente bien la posibilidad de guerra con una potencia extranjera; la posibilidad de que lo empezado en febrero del 95 fuera algo distinto de una insurrección más, de una convulsión colonial como las precedentes... Por otra parte, pero tal vez en relación estratégica e histórica por desgracia con eso, se añadía a esa forma defectuosa de ver las cuestiones de Cuba el defecto, muy español también desde el arranque del siglo XIX, de no comprender de modo alguno la importancia estratégica —y su influencia en lo bélico y su trascendencia en lo nacional de toda entidad internacional de condición marítima como es y siempre ha sido España— de los archipiélagos y las islas en el siempre palpitante problema nacional, ya sea visto en lo bélico y guerrero como en lo comercial y diplomático. Me quiero referir al problema de los archipiélagos y las islas españolas. A “lo naval del 98” le interesa mucho este tema peculiar, porque no hay que esforzarse mucho para comprender que *eso* naval respondió en la práctica y en mucho a la forma en la que España comprendió e intentó resolver —intento fallido hasta ahora— el problema de sus archipiélagos. Ese problema, en síntesis, es de esencia, naturaleza y raíz pura y eminentemente naval. Pues bien: para España fueron siempre y siguen siendo los archipiélagos una cuestión bélica y estratégica de entidad continental. ¿Qué quiere esto decir? Pues que España, en el siglo diecinueve y aún hoy —pero no importa tanto la cosa hoy como entonces— cree posible resolver crisis, situaciones, problemas, guerras incluso, etc., radicadas en esas entidades estratégicas que son islas y archipiélagos, con preponderancia de fuerza y de actividad continental —el ejército de tierra— sobre la fuerza y la actividad marítima y naval —la Armada y la marina mercante.

Cuando empezó la guerra de Cuba se preocupó Madrid —si se puede llamar a eso preocupación— de reforzar el ejército de Cuba. [El libro americano de David F. Trask titulado *The War with Spain in 1898* dice al respecto lo de este curioso párrafo: «To reinforce the army in Cuba about eighty-five hundred troops went out from Spain immediately on the *Reina Mercedes*, a vessel destined to play a role in the campaign of 1898 at Santiago de Cuba. Many good troops followed; by 1898 the force in Cuba had grown from twenty thousand regulars and sixty thousand loyalist Cubans to about one hundred fifty thousand regulars and eighty thousand Cubans.» (Página 7 de la edición Macmilland, New York, Londres, 1981)]. La marina, por el contrario, siguió prácticamente como siempre, incapaz materialmente de proteger la costa cubana de todo intento de ayudar a la insurrección. Cuba y Puerto Rico —como Filipinas por otro lado y al margen— eran islas, las más alejadas de la metrópoli, y como tales islas, pensaban Madrid y España entera —hasta los marinos debían de haberse convencido de ello ante tanta repetición de la historia—, verían resueltos sus problemas bélicos con suficientes fuerzas de tierra... Los resultados se han recordado ya. Pasaba el tiempo desde febrero del 95 hasta el 96 y el 97 y la insurrección no conseguía ser dominada. Cuando se empezó a



tener en cuenta la posibilidad de la intervención *yankee*; cuando se empezó a vislumbrar la posibilidad también de guerra con los Estados Unidos —en el 96 y el 97 esa posibilidad era franca— puede decirse que empezó la maniobra estratégica de España en lo naval y con la guerra al fondo

Al ver desde esta altura de casi un siglo el “moverse inteligentemente” de la maniobra estratégica española en lo naval para “crear una situación favorable”, llaman la atención de quien se afane por ver la escena con cristales estratégicos varios aspectos que, benévola y piadosamente, podríanse calificar de desconcertantes —tal vez los vayamos viendo al pasar aunque ligeramente sea—, pero destacan con brío de entre ellos, para mí, dos que demostraron ser, a la larga, de hundida y dinámica transcendencia. Yo los denominaría *indecisión y errónea visión* estratégica. Pero intentemos ver los puntos o jalones importantes de la maniobra que concluyó con la entrada en Santiago de Cuba de la escuadra alistada para ello, antes de comentar expresamente esos dos aspectos desconcertantes de ella ya subrayados:

— La fuerza naval española se organizaba a la sazón en la llamada entonces Escuadra de Instrucción, mandada por un contralmirante (equivalente al vicealmirante actual). Como se ha visto en lo precedente, era *ineficaz* para la guerra moderna; si el calificativo parece exagerado, considéresela *escasa*, que es el término que para definirla empleó el propio almirante de la escuadra en marzo del 96 cuando, en carta a un primo suyo, le decía que «el conflicto con los Estados Unidos parece conjurado o por lo menos aplazado, pero puede resucitar cuando menos se lo piense...»

— Era escasa, en efecto, y su escasez aumentaba si cabe por la incapacidad de la Armada para alistar los buques disponibles. Ya es sabido que cuando la guerra era inevitable para todos y la salida de la escuadra hacia las Antillas era también cuestión de semanas o días, no había más unidades disponibles que los tres cruceros llamados de Bilbao —el *Infanta María Teresa*, el *Oquendo* y el *Vizcaya*—, el *Colón*, que se había comprado no hacía mucho a los italianos —a principios del 96, creo— y que por una serie de incidentes de los que tan responsables debieron de ser los españoles como los italianos, estaba todavía sin sus famosos cañones de grueso calibre, y tres o cuatro torpederos o destructores, como quiera llamárseles... Aún en febrero del 98 escribe a Madrid el almirante de la escuadra, al ministro, para que le informen sobre las posibilidades del *Pelayo*, *Carlos V*, *Vitoria* y *Numancia* para incorporarse a la escuadra... Lo que se ha calificado de incapacidad de alistar participa en mucho de aquel factor negativo definido como indecisión.

— La maniobra más propiamente concebida así puede considerarse que arranca al comenzar el año de 1898. De esa fecha es la cuestión de las “visitas”. El luego famoso *Maine* llega a la Habana el 25 de enero. El 6 de febrero fondea en Matanzas el crucero *Montgomery*. Estas visitas, oficialmente de cortesía, no eran tal. La del *Maine* en concreto la analiza muy bien Pablo de Azcárate en su libro *La guerra del 98* (Alianza Editorial; Madrid, 1968) mediante estos párra-

fos: «...sino que por tres decretos publicados el 25 de noviembre de 1897 implantó en la isla de Cuba un régimen de amplia autonomía, en virtud del cual el primero de enero de 1898 prestó juramento el primer gobierno autónomo cubano. Y aquí aparece otra correlación de fechas sobre la cual quiero llamar la atención del lector: el día 25 de ese mismo mes de enero de 1898, es decir, a las tres semanas y media de haber entrado en funciones el nuevo gobierno autónomo cubano, y a los tres días de haber publicado su primer manifiesto al país, llegó a la Habana el acorazado americano “Maine”, bajo pretexto de hacer una visita de cortesía. El pretexto era demasiado burdo para ser creído ni en Cuba ni en España (tanto más cuanto que la presencia del “Maine” en el puerto de la Habana coincidió con la de otras unidades navales americanas a menos de cuatro horas de navegación del litoral cubano), pero ante la imposibilidad de oponerse a la visita, o de adoptar las medidas apropiadas a lo que constituía su verdadero objeto, el gobierno español decidió, dando una prueba de cordura, subrayar ante el mundo su pretendido carácter protocolario correspondiendo inmediatamente a la cortesía americana con una visita del crucero español “Vizcaya” al puerto de Nueva York. De otros aspectos de este episodio y, sobre todo, de las consecuencias que tuvo la voladura del acorazado americano, el 15 de febrero, en el puerto de la Habana, nos ocuparemos más adelante. Por el momento, lo que hace a nuestro propósito es dejar consignado, primero, que el “Maine” llevaba tres semanas en el puerto de la Habana cuando se produjo la explosión que le destruyó, lo que demuestra hasta la evidencia que no se trataba de una visita de cortesía, sino de estacionar permanentemente un buque de guerra americano en el puerto de la Habana; intención y propósitos que aparecen explícitamente confirmados en correspondencia cambiada entre el Departamento de Estado y el cónsul general de los Estados Unidos en la Habana entre el 25 de enero y el 15 de febrero de 1898; y, segundo, que lo que el gobierno americano perseguía con la presencia del “Maine” en el puerto de la Habana no era otra cosa sino alentar la intransigencia de los insurrectos, irritar a los enemigos de las reformas y desmoralizar a los elementos moderados y conciliadores que representaba el nuevo gobierno autónomo insular; en una palabra, hacer fracasar el nuevo plan de autonomía que el gobierno español acababa de implantar, plan tanto más peligroso para los designios americanos cuanto que, en realidad de verdad, aunque tardío, daba satisfacción a extensas zonas de la opinión pública cubana.» (pgs. 24-26). ...En lo recordado hay desde luego “indecisión” y también efectos de “errónea visión estratégica”, por parte de Madrid al menos. (Para los yankees «The *Maine* had been ordered to Havana late in January, 1898 to protect American citizens in the city after riots there posed the possibility of serious trouble»: Trask; op. cit. p. xii).

— En enero del 98 está en Cartagena lo poco que queda en España de la escuadra: el *Vizcaya*, listo para salir a “devolver la visita” cuando lo mande Madrid, que fue en ese mismo mes; el *Teresa*, buque insignia; el *Oquendo*, listo también para desempeñar comisión —salió en febrero— y el *Colón*, con

sus problemas de varios órdenes tras largo tiempo después de su compra. En febrero quedan solos el *Infanta María Teresa*, insignia del almirante, y el *Colón*, donde estaba embarcado el segundo de la escuadra.

— A esas alturas la guerra con los Estados Unidos era inevitable. De la carta del 12 de febrero del almirante al ministro se desprende la preocupación estratégica y táctica de aquel, preocupación que, desde luego, no era suya solamente, porque también en Madrid estarían viendo las cosas como se presentaban. El almirante decía: «Como no ceso de pensar en la posible guerra con los Estados Unidos, creo que sería muy conveniente que se me dieran los informes posibles de lo siguiente: 1.º Cómo están distribuidos los buques de los Estados Unidos y movimientos que hagan. 2.º Dónde tienen sus puertos de aprovisionamiento. 3.º Las cartas, planos y derroteros de lo que pueda ser teatro de operaciones. 4.º Qué objetivo han de tener las operaciones de esta Escuadra, ya sea la defensa de la Península y Baleares, ya la de Canarias o la de Cuba, o por fin el caso improbable de que fueran las costas de los Estados Unidos, cosa que no podría ser a menos de tener algún aliado poderoso. 5.º Planes que el gobierno tenga, en cada caso, para la campaña. Puntos donde la Escuadra puede encontrar recursos y cuáles sean, porque es extraño que aquí, por ejemplo, no haya encontrado beta de cuatro pulgadas ni tubos de nivel para calderas, ni otras cosas tan sencillas como éstas.» En lo citado veo yo un punto de errónea visión estratégica o al menos un “no saber” cosas ya —factores, datos, realidades estratégicas...—, que por su naturaleza y por las funciones naturales también de una marina y un gobierno sospechando una guerra inminente con una potencia extranjera, tenían que “ser sabidas” con aproximación al menos. Algo se sabía, empero, y más tarde se supo bastante más.

— A finales de marzo y primeros de abril están en Cádiz el *Teresa* y el *Colón*. Se alistan en lo que pueden. Otros buques de posibilidades tácticas suficientes siguen sin estar listos. El 7 de abril ordena Madrid a los dos barcos salir con destino a San Vicente de Cabo Verde. Salen el 8 y llegan el 14. La primera división de torpederos esperaba allí. El 19 llegan el *Oquendo* y el *Vizcaya*. La escuadra posible está concentrada por fin en la isla del archipiélago portugués.

— El 22 de abril está la guerra prácticamente declarada ya con los Estados Unidos. En todo hay urgencia ya: en Madrid, en la Armada, en la escuadra... El 24 ordena Madrid que la escuadra salga con destino a las Antillas. Se le dan al almirante plenos poderes para recalar en las Antillas, donde oportuno estime.

— El 29 de abril sale la escuadra de San Vicente de Cabo Verde. La derrota le lleva a Martinica —12 de mayo—, después a Curaçao —14 de mayo— y por fin a Santiago de Cuba, donde entra la escuadra, sin oposición enemiga alguna, el 19 de mayo de 1898.

Y hasta aquí la maniobra estratégica en esbozo y en el perfil dejado a la historia por los hechos realizados. Mas ¿qué hay detrás de todo eso, en el fondo, en el alma, no en el cuerpo solamente, de “lo naval”, de la Armada, de

sus hombres, de la política, de España misma, de la realidad que todo eso constituye y configura?

Repítase lo no hace mucho subrayado como los dos aspectos más desconcertantes de los muchos de ese estilo que se aprecian al considerar con algún detenimiento la maniobra estratégica de España en lo naval, aspectos que son la *indecisión* y la *errónea visión* estratégica.

La indecisión, primero: "Indecisión" es, literalmente, no decidir, permanecer inactivo, no hacer algo en el sentido que, de un modo u otro, piden y exigen las circunstancias. La causa de ese no hacer es varia por naturaleza: la ignorancia, por lo pronto; la indiferencia; el miedo o el recelo a los resultados. La raíz, sin embargo, de todo, está en lo primero o tiene mucho de ello: es el "no saber". El ignorante aparece siempre indeciso si no se inclina por la absurda pendiente de la osadía. No se sabe qué es peor. Mas también la indiferencia contribuye en buena parte a lo que aparenta ser indecisión. Esa indiferencia puede venir de la escasa concesión de importancia al caso —la clásica expresión de ¡qué me importa a mí! o ¡qué más me da!— o de la desmoralización, de estar desalmado ante el hacer necesario por dar por seguro el fracaso se haga lo que se haga —la despectiva expresión también del ¡qué más da! o del ¡para qué!— La indiferencia es personal —el *a mí* y el *me*—; la desmoralización, aunque personal sin duda en el decisor, es reflejo de estado de ánimo general: de una corporación, un partido, una marina, una nación... En la maniobra estratégica de la Armada española ante la inminente ruptura de hostilidades con los *yankees* en lo naval del 98, parece que hubo de todo, pero lo preponderante debió de ser la desmoralización, el ¡para qué!, como asegurando que todo estaba perdido de antemano... Pero también la indecisión tiene mucho de ignorancia —la causa primordial— y como el decisor se sabe desconocedor en su fuero interno de qué es lo que conviene hacer, disimula y encubre su ignorancia —o intenta hacerlo— acudiendo al recurso de la indiferencia o al de la desmoralización. En el 98 había ignorancia; se ignoraba mucho. La profesión no se había ejercido suficientemente en todo el siglo, desde Trafalgar, ni en guerra real ni en la guerra imaginada de tiempo de paz —maniobras bien concebidas y ejercicios de realidad suficiente—, por lo que "no se sabía"... A eso había sin duda que sumar la desmoralización, que era grande y hundida ya. El resultado natural fue la máxima indecisión. La impresión que da la maniobra es que era en realidad antimaniobra. En lugar de "moverse inteligentemente" la Marina, España entera acaso, "fue movida", inconscientemente ella —torpemente en realidad—, por los empujones de los hechos: la política timorata y desconcertada; la prensa vociferante en su ignorancia y en su creencia débil de que "hay que hacer algo"; grito del "honor", no siempre bien comprendido por el español y mal empleado ahora...

Hasta aquí lo que pudiera llamarse teoría. ¿Qué hubo en la práctica de la maniobra de todo esto? Empecemos por subrayar, por recordar más bien, la indecisión en el alistamiento de la escuadra, aunque ya se haya dicho algo sobre ello. La escuadra, la marina entera, era ineficaz, como se ha dicho. Las



razones de orden diverso ya se han apuntado. Pero la impresión que da la situación en el arranque del 98 es que no se intenta nada para remediar la ineficacia aquella. Es proverbial ya y conocida de sobra, porque se puede leer en cualquier parte, la casi nula actividad de los buques de guerra españoles en prácticas de mar en general —maniobras, supuestos tácticos, etc.— y los ejercicios de armas en particular —artillería y torpedos—. Se navegaba muy poco porque no había carbón o dinero para comprarlo, y no se tiraba ni lanzaba porque los proyectiles, los casquillos entonces, eran muy caros; los torpedos lo mismo. ...Yo veo en eso mucho de la ignorante indiferencia del “¿para qué!” de la teoría.

Junto a eso, y con aspecto realmente desconcertante, figura la cuestión de las “visitas”. La única fuerza disponible se dispersa estratégicamente y precisamente cuando la política está convencida ya de que la guerra es inminente y de que, además, la guerra con los Estados Unidos ha de tener como componente primera y decisiva, tras su declaración o estallido, el vector naval. La decisión de lo que ocurra en las islas —Cuba, Puerto Rico, Filipinas— en cuanto los Estados Unidos sean *el verdadero enemigo*, ha de sancionarse en la mar, y además en virtud de los conceptos estratégicos —principios de estrategia naval, si se quiere— que dominaban a la sazón las mentes de los estrategas navales. Ya hablaremos quizás de esto... Pues bien: en esas circunstancias de riesgo y de certidumbre de conflicto, se destaca al *Vizcaya* a Nueva York y al *Oquendo* a San Juan... por lo menos, allí creo que se reunió con el *Vizcaya* para dirigirse ambos a Cabo Verde. La razón, es de suponer, era política. El político parecía creer posible apaciguar al ya arrogante oponente —poco después llegó éste a la agresión diplomática, pero agresión al fin— correspondiendo a lo del *Maine*, pero ¿no podía el estratega, el estratega naval, haber hecho ver al político el riesgo inherente a toda dispersión estratégico-táctica en el umbral de la guerra sobre todo? No sé si la Armada lo hizo, presentando sus criterios estratégicos y protestando debidamente si, a pesar de todo, la política insistió, pero la realidad es que la cuestión refleja asimismo indecisión ignorante y desmoralizada a la vez... “¿Qué más da!”, parecen sonar aún los ecos de las voces de los marinos en el ministerio de la plaza de la Marina española. “Si lo que tenemos no sirve para la guerra, empleémoslo en paz con buena voluntad para ver si el conflicto con los *yankees* se resuelve por sí mismo de buen modo.”... Ignorancia estratégica y desmoralización parcial de la Armada, reflejo de la general de la nación... Indecisión.

La indecisión se confunde, desde un plano más elevado de observación, con la errónea visión estratégica. Ya se ha visto algo en la lamentable dispersión, que, aparte de serlo en sí, contribuyó a un retraso incomprensible en lograr la concentración y sobre todo en la definición del objetivo de la maniobra —del objetivo que puede denominarse *geográfico*— y en la torpeza, lentitud y retraso verdaderamente desastroso para decidir el movimiento orientado a alcanzarlo. En esto empieza para mí la errónea visión estratégica: en la apreciación de *dónde* había estrategia naval y *dónde*, por tanto, podría haber, llegado el caso, táctica naval subsiguiente, combate, en una palabra... Pero el error

no era de 1898; procedía de unos años antes. Ya en marzo de 1896, el 14, escribía el almirante que “como no tenemos apenas escuadra, adonde vaya ha de ir toda, porque fraccionarla sería en mi juicio el mayor de los disparates, pero el segundo quizá sea enviarla a las Antillas, dejando indefensas nuestras costas y el archipiélago filipino...” (*Documentos...*: p. 31). Más tarde, cuando ya era claramente discernible el galope de la guerra, sigue el almirante empeñado en no tomar las Antillas como objetivo estratégico geográfico, como zona natural de actividad naval en conflicto con los Estados Unidos. En 1898, el 12 de febrero, creo que se ha visto ya aquí, pregunta entre otras cosas el almirante al ministro que ante la posibilidad de guerra con los Estados Unidos se le diga “qué objetivo han de tener las operaciones de esta escuadra, ya sea la defensa de la Península y Baleares, ya la de Canarias o la de Cuba, o por fin el caso improbable que fueran las costas de los Estados Unidos, cosa que no podría ser, a menos de tener algún aliado poderoso”. (*Documentos...*: p. 45)... Contesta a eso el ministro con algo que puede considerarse esbozo de plan: “Pasando sobre las consideraciones de la guerra con los Estados Unidos, expresaré a V. mi pensamiento: En la Península y en las proximidades de Cádiz quedará una división compuesta de la *Numancia*, *Vitoria*, el *Alfonso XIII* o el *Lepanto*, los tres destroyers *Audaz*, *Osado* y *Proserpina* y tres torpederos. En Cuba, *Carlos V*, *Pelayo*, *Colón*, *Vizcaya*, *Oquendo*, *María Teresa*, tres destroyers y tres torpederos que, unidos a los ocho buques principales del Apostadero, tomarán la posición de cubrir las comunicaciones entre el Seno Mejicano y el Atlántico, procurando destruir a Cayo Hueso, donde tienen hoy principalmente su depósito de víveres, municiones y carbón la Escuadra de los Estados Unidos. Si esto consiguiese y la estación fuera favorable, podría el bloqueo extenderse sobre sus costas del Atlántico, para cortar sus comunicaciones y comercio con Europa; todo esto salvo las contingencias que puedan resultar de encontrar usted combates en que se decidirá quién puede quedar dueño del mar.” (*Documentos...*: pgs. 47-48). Está claro que Madrid veía que el centro de gravedad estratégico naval iba a estar en Cuba... Pero también Madrid está desmoralizado y por ello proclive a la indecisión. Esto se refleja en comentarios del almirante a un informe del Jefe de E.M. General del Ministerio de 16 de febrero del 98, en los que figuran estos párrafos concernientes a la guerra posible: “Ahora bien: para emprender cualquier operación sería en una guerra marítima, lo primero que se necesita es asegurar el dominio del mar, batiendo las Escuadras enemigas, o reducirlas a la impotencia, bloqueándolas en sus puertos militares. ¿Podemos hacer esto con la de los Estados Unidos? Me parece evidente que no. Y aun cuando Dios nos diera una gran victoria, contra lo que razonablemente se debe esperar, ¿dónde y cómo remediaríamos nosotros las averías sufridas? Es indudable que el puerto sería la Habana, pero ¿con qué recursos? Yo desconozco los que pueda haber allí, pero a juzgar por lo que ocurre en este Departamento, donde no hay nada absolutamente de cuanto nos pudiera ser necesario, es de creer que lo mismo ocurriría en todas partes, y que la consecuencia inmediata del primer gran

combate naval sería la inacción de la mayor parte de la Escuadra para todo el resto de la campaña, fuere el que fuere el resultado de ese gran combate; mientras tanto, el enemigo se repondría de sus pérdidas dentro de sus hermosos ríos y auxiliado por su poderosa industria y enormes recursos. Esta falta de industria y de repuestos, alejan la posibilidad de sostener una campaña ofensiva, que ha sido el objeto de estudio de las dos Memorias que se ha servido enviarme el Exmo. Sr. Jefe de Estado Mayor. Estas dos memorias constituyen a mi juicio un estudio muy bien hecho de las operaciones que examina, pero les falta la base principal, que es el dominio del mar, primera necesidad para emprenderlas. Por eso no me parecen aplicables, a menos que no contáramos con alianzas que equilibraran siquiera nuestras fuerzas navales con las de los Estados Unidos, para intentar, con un golpe decisivo, obtener dicho dominio. Si éste queda a merced de nuestros adversarios, inmediatamente serán dueños de los puertos que deseen de la Isla de Cuba, que no estén fortificados, contando, como cuentan, con la insurrección, y en ellos se apoyarán para sus operaciones contra nosotros. El transcurso de tropas a Cuba, se haría difícilísimo por lo aventurado del éxito, y la insurrección, sin el freno de nuestro Ejército, que de día en día se iría aflojando, y con la ayuda de los americanos, crecería rápidamente, aumentando lo fatídico de su aspecto.” (*Documen.* p. 53-54)... Dentro de toda esa realidad —alguien podría llamarla pesimismo— se vislumbra que si algo pasa en la mar acabará siendo en la zona antillana antes que aqueude el Atlántico.

El almirante no piensa lo mismo, con lo que discrepa decididamente de Madrid... y de los almirantes que en la capital pensaban también las cosas de la guerra. El 4 de abril del 98, desde Cádiz, insiste el almirante con pertinacia en lo que parece haber sido su *leit motiv*, eso que yo me he atrevido a calificar de “errónea visión” estratégica, es decir, el que Canarias sea el primer objetivo geográfico-estratégico: «Como no tengo instrucciones, es conveniente que vaya a Madrid para recibirlas y formar plan de campaña. Me preocupan las Canarias, que están en situación peligrosa.» (*Docum.*; p. 74). El 6 de abril, en Cádiz aún, insiste: «... presentarles una batalla naval, con carácter de decisiva, sería el mayor de los desatinos, porque sería buscar una derrota cierta, que nos dejaría a merced del enemigo, que se apoderaría, si quería, de alguna buena posición en las Canarias, y tomándola por base de operaciones, aniquilar nuestro comercio y bombardear impunemente nuestras ciudades marítimas.» (*Docum.*; p. 75). Desde Cabo Verde sigue insistiendo en su preocupación por las Canarias. Llega a reunir junta de comandantes; levanta acta y cursa su contenido en telegrama al ministro, que dice: «De acuerdo con segundo Jefe y los Comandantes de los buques, propongo ir al punto que se indica o indicará: Canarias (...). Canarias quedaría libre de un golpe de mano y todas las fuerzas podrían acudir con toda prontitud en caso necesario a defender la madre patria.» (*Document.* p. 87-88). La verdad es que la insistencia en Canarias debió justificadamente de parecer sospechosa a Madrid. Por lo pronto debieron suponer que la “unanimidad” del acta ocultaba probablemente algunas reservas. Ciertamente que la solución del combate victorioso con la escuadra o las escua-

dras americanas para conseguir el *dominio del mar* —precepto y principio primordial y de necesaria aplicación para la ejecución de operaciones navales serias, prevaleciente e inmovible en el pensamiento estratégico teórico de la época—, aquella solución era pura utopía, pero también lo era desplegar la fuerza propia en Canarias —o entre Canarias y la península—, porque ello equivalía a abandonar a su suerte Cuba y Puerto Rico, lo que en verdad era el centro de gravedad estratégico de lo que, por el curso de la política agresiva de los Estados Unidos —imparable ya— y por las sugerencias de la estrategia teórica y práctica a todo aquél que pudiera ver las cosas con ecuanimidad, había de ser en breve el seguro teatro de operaciones navales. El 21 de abril dice el almirante que «continuar viaje a Puerto Rico sería desastroso. Para Canarias podría salirse mañana», pero ese mismo día Madrid, el ministro, es ya inflexible y ordena con brevísimas explicaciones: «Como Canarias está perfectamente asegurada y conoce V.E. telegramas de Washington sobre salida próxima de Escuadra volante, salga con todas las fuerzas para proteger isla Puerto Rico, que está amenazada, siguiendo la derrota que V.E. se trace, teniendo presente la amplitud que las instrucciones le conceden y que le renuevo. La frase '*salto para el norte*' me indicará su salida, debiendo ser absoluta la reserva sobre sus movimientos.» (*Document.* p. 93). Al fin, como se ha visto, sale la escuadra de San Vicente el 29 de abril, varios días después de ser la guerra un hecho.

Es difícil, para mí al menos, justificar la opinión estratégica del almirante referente a la zona posible de operaciones. La verdad es que él mismo no la justifica tampoco, ya que no es justificación suficiente el aducir la inferioridad manifiesta de la escuadra española como razón para eludir el combate. Eso lo sabía el ministro y lo sabían igualmente los almirantes de Madrid, los que votaron en junta la salida de la escuadra hacia las Antillas (*Document.*; p. 99 a 111), ya que, incluso con óptica estratégica naval únicamente —aunque en el acta no parece figurar debía de haber presiones de la política y del ejército incluso—, era lo procedente. Aquel día, el de esa junta, que fue el 23 de abril, en guerra de hecho ya, debió de haber en el ministerio toros y cañas, como dice la expresión castiza. Se pusieron sobre el tapete dos cuestiones que son de imposible comprensión para quien —como nos ocurre a quienes pensemos sobre el problema sin conocer los entresijos de la escena— intente ver claro en la maniobra estratégica naval de España en el 98. La primera cuestión es la de por qué llevar a cabo la concentración de la escuadra en Cabo Verde, en puerto extranjero; la segunda es la de no haber mandado la escuadra a las Antillas *antes* de la ruptura de hostilidades. Lo primero no era de importancia excesiva. (podría ser porque Cabo Verde era y es lo más cercano a Cuba, más que Canarias; con lo que la logística no se complicaba tanto. Claro es que eso, que no era tampoco tan decisivo —*grosso modo*: Cabo Verde-Cuba = 3.000 millas; Canarias-Cuba = 3.500 millas— no compensaba las desventajas de concentrarse en puerto extranjero. El VA Beránger dice en el acta que no entendió nunca eso). Lo segundo, en cambio, fue, a mi modo de ver, un error capital de tras-



endencia negativa irreparable. No es que fuera a ganarse la guerra con la escuadra en la Habana al romperse las hostilidades, pero sí es fácil asegurar que las cosas —las políticas y las estratégicas— habrían discurrido por cauces distintos y los resultados no habrían sido tan negativos y desfavorables. La razón española de decidir la salida de la escuadra en estado de guerra de hecho y no antes, no la he encontrado en parte alguna. Personalmente creo que, en síntesis exagerada acaso, estribó en ignorancia estratégica —tal vez acusada por presiones desconocidas de la política— fundamentada en la indiferencia que motiva la profunda desmoralización de la Armada.

La derrota de la escuadra —derrota marinera; la derrota vulgar habría de venir luego— es conocida de todos: San Vicente-Martinica (29 abril-12 mayo); Martinica-Curaçao (12 mayo-14 mayo); Curaçao-Santiago de Cuba (14 mayo-19 mayo). En Fort de France se toca para buscar noticias y carbón. Algunas de las primeras se consiguen; carbón no. En Curaçao tampoco consigue carbón la escuadra. No encontró allí al carbonero español anunciado (telegrama del ministro al almirante a Cabo Verde, anunciando envío Curaçao 5.000 Tm.), pero consiguió 600 Tm. (*Document.*: p. 132).

Del 12 de mayo es el telegrama del ministro al almirante en el que le dice que «se amplían sus instrucciones para que, si no cree que esa Escuadra opere ahí con éxito, pueda regresar Península...» (*Document.*: p. 126), telegrama del que no supo el almirante, como es sabido, hasta estar ya en Santiago. Pero por otra parte y tal vez por las reacciones negativas del Gobernador General de Cuba (Blanco) y del de Puerto Rico (Macías) y por el cambio de ministro de Marina (Bermejo-Auñón), revocó la orden Madrid, pero ya tarde, cuando la escuadra estaba ya en Santiago (telegrama de 19 de mayo, dirigido a Martinica, al comandante del *Terror*, y al Comandante de Marina de Santiago). Queda la decisión de tomar Santiago. Las instrucciones de Madrid al almirante dejaban a la elección de éste el puerto de llegada a las Antillas. La escuadra sale de Curaçao sin decir el almirante a Madrid su punto de destino. El proceso de la decisión que llevó a tomar Santiago no creo yo que figure entre la documentación disponible. Yo no la he encontrado en los *Documentos*. Los comentaristas extranjeros no hacen, lógicamente, sino conjeturar. La Habana parecía el punto lógico de alcanzar, pero indudablemente el almirante lo estimó demasiado improbable sin interceptación enemiga y combate subsiguiente. Otra alternativa era la de Cienfuegos; también la de San Juan. Las noticias sobre la capital de Puerto Rico daban bastante probable la interceptación americana, como si esa fuera la estimación de la situación estratégica por parte *yankee*, que también parecían esperar que Cienfuegos fuera el puerto escogido por el almirante para su llegada. Santiago, después de San Juan, era lo más cercano a Curaçao... ¿Fue esa la principal razón de lo decidido por el almirante? La verdad es que todo eso es anécdota. La realidad fue que el 19 de mayo, bien de mañana, estaba entrando la escuadra en la encantadora ría o ensenada de Santiago de Cuba.

La maniobra estratégica concluyó prácticamente en ese puerto, pero no precisamente entonces, porque, como intentaré recordar a continuación, hubo

posibilidades de abandonar el puerto antes de que llegase a ser realidad el bloqueo táctico de la escuadra.

\* \* \*

## LO ESTRATEGICO

La llegada de la escuadra a Santiago de Cuba se ensalzó del lado español como memorable éxito estratégico. Todo fueron felicitaciones y enhorabuena para el almirante. Sin intento de menoscabar su habilidad marinera, no fue esa la razón dominante en el éxito indudable, ya que la fuerza naval americana, superior a la española en número y tal vez en calidad material también, no consiguió la interceptación en la mar de su enemigo y la casi destrucción de éste una vez localizado. Si bien el azar, favorable a lo español, jugó su papel, como en toda guerra y en casi todas las acciones estratégicas y tácticas de la historia, los estrategas y los marinos *yankees* pecaron también de torpes e inexpertos. Cuando supieron de la presencia de la escuadra española en Curaçao ordenaron a la escuadra de Sampson (CA) —que navegaba hacia el oeste desde San Juan de Puerto Rico, que había bombardeado el 12 de mayo al no encontrar allí como esperaba a la escuadra española— dirigirse a Key West para cumplir la misión que tenía asignada de establecerse en cobertura de La Habana. La escuadra volante (*flying squadrom*) de Schley (Comm.) salió el 13 de mayo de Hampton Roads con destino a Charleston y después a Key West; salió de este puerto el 19 de mayo —el día de entrada en Santiago de los españoles— con órdenes de bloquear Cienfuegos. He aquí una opinión profesional inglesa sobre estos movimientos estratégicos: «On the following day (20 de mayo) the entry of Admiral Cervera into Santiago was known at Washington, and the Iowa and Castine with a collier were ordered to sail from Key West to reinforce Commodore Schley. It resulted from the American dispositions that between May 4, when Rear-Admiral Sampson sailed eastward and the 18th when the Flying Squadron reached Key West, there was no force near Havana decisively superior to the four Spanish cruisers. And further, if Admiral Cervera could have coaled rapidly at Santiago it is probable that he could have evaded the Flying Squadron and reached Havana by the Yucatan Channel. The issue of the war would have been the same, but the difficulties of the Americans would have been greatly increased». (*Naval aspects of the Spanish-American war*; del “The Naval Annual” (Brassey, 1898).

En esa opinión inglesa va intrínseca una conjetura decisiva, un *sí* condicional que tiene un valor inmenso en lo naval del 98. “Si el almirante hubiera podido carbonear deprisa en Santiago...” Veamos la situación de la escuadra en puerto. El mismo día de llegada reitera el almirante su línea de pensamiento sobre el cauce de ver en todo dificultades insuperables y objeciones que todos, superiores e inferiores, conocen de sobra, pero que él considera procedente

exponer oficialmente, por si acaso, y para que en el futuro no le diga nadie, no se le pueda decir, que no lo avisó él. El telegrama al ministro le dice: «Tengo necesidad limpiar máquinas y calderas, viéndome obligado a permanecer aquí algunos días; además necesitaré más combustible del que existe». (*Document.* p. 138). El almirante sabe que las escuadras americanas están lejos y que cuenta con varios días antes de verse realmente bloqueado en fuerza en Santiago, porque el 20 de mayo le dice al ministro: «Pienso alistar los buques en el menor tiempo posible, porque a mi juicio Santiago de Cuba pronto estará en situación difícil si no se le envían recursos.» (*Document.* p. 141). En Santiago hay carbón; no todo el que querría la escuadra, pero lo suficiente para salir e intentar alcanzar La Habana, base naval más valiosa —estratégica, táctica y logísticamente hablando— que cualquier otra de la isla de Cuba o de las Antillas.

Mientras tanto los *yankees* no parecen ver clara la situación. Sus movimientos no dan la impresión de saber con presteza de la entrada de la escuadra española en Santiago. El 23 de mayo dice oficialmente el almirante al ministro que la escuadra está «pronta para dejar el fondeadero». Convoca otra vez a los comandantes; dice que, *unánimes*, opinan que «el peligro cierto de la salida es muy superior a las ventajas que pudiéramos obtener alcanzando Puerto Rico... Esperaré ocasión más favorable si se presenta». (*Document.* p. 151-52). Ya no se presentará, para él. En mensaje del 25 de mayo cursa el almirante este telegrama al ministro: «Estamos bloqueados; calificué desastrosa nuestra venida para los intereses Patria. Hechos empiezan darme razón. Con la desproporción de fuerzas es absolutamente imposible ninguna operación eficaz. Tenemos víveres para un mes». (*Document.* p. 156).

(Mi opinión personal sobre este telegrama es que resulta totalmente impropio, cuando no vanamente presuntuoso, indisciplinado acaso, e innecesariamente acusador sin justificación suficiente al ministro y al gobierno de torpes, ineptos, ciegos en estrategia, e incluso de antipatriotas. Viene a ser síntesis perfecta de los *Documentos* tan citados, en los que —reunidos con habilidad y publicados en su día con oportunismo— se pretende que queden reflejadas una visión y una concepción estratégicas que —aunque discutibles, como toda opinión y más las de ese orden— resultaron en bastante equivocadas, como lo ya comentado de no ir a las Antillas y quedar la escuadra en Canarias, y en bastante también, confirmadas tan sólo por la errónea elección de Santiago y por la indecisión del almirante de no salir el 23 —antes podría haberlo hecho si no se hubiera aferrado al dogmatismo de su propio pensar—... lo de la “unanimitad” de los comandantes no pasa de ser palabra... y por justificar sus decisiones, excesivamente “prudentes” y contrarias por tanto a la esencia de lo bélico y de lo estratégico —que da al azar y a la incertidumbre el valor que tiene en

ello—, en consideraciones que él no podría probar ni nadie tampoco refutar... aunque la de no salir el 23 de mayo casi se pueda, ya que el riesgo de quedar bloqueada la escuadra era con mucho superior para cualquiera que el de salir de Santiago, especialmente si, como ocurría el 23, no había a la vista de Santiago más que dos buques americanos decididamente inferiores a la escuadra.)

Porque los *yankees* no bloquearon en efecto Santiago de Cuba en fuerza hasta el 29 de mayo. «One of the remarkable failures of the war was the fact that the United States Navy did not finally ascertain the presence of Cervera at Santiago de Cuba until some ten days after his arrival there. The reasons for this tragicomic outcome contributed to an unseemly controversy after the war between Admiral Sampson and the commander of the Flying Squadron, Commodore Winfield Scott Schley.» (Trask; op. cit.; p. 118). Lo que el 23 de mayo se vio desde la Socapa —el promontorio occidental de la entrada a Santiago— y resultó pretexto para no salir y para asegurar luego que la escuadra estaba bloqueada, eran unos cruceros americanos, el *Yale* y el *St. Paul*, que llegaron el 21 a la zona con órdenes de ver lo que pasaba. Sorprendentemente para el mando americano ninguno detectó la presencia de la escuadra en puerto. Otros dos buques rápidos, el *Harvard* y el *Minneapolis*, patrullaron frente a Santiago, pero no comprobaron tampoco la presencia de la escuadra en puerto. Tres de esos barcos siguieron ante Santiago, pero inexplicablemente ninguno se apercibió de que la escuadra, la “presa” más bien, que esperaban, estaba ya en puerto. Ni que decir tiene que esa fuerza americana era inferior a la española. El 26 de mayo llega la escuadra volante a Santiago, pero pasa de largo. Se le incorporan los buques antes destacados, y la entrada al puerto queda libre, sin barco americano alguno, desde la tarde del 26 de mayo a la mañana del 27, que es cuando vuelve a su guardia el *St. Paul*. La escuadra volante de Schley actuó desconcertada y cometió errores que exasperaron al Navy Department, porque en Washington tenían motivos suficientes para creer de seguro casi que la escuadra española estaba ya en Santiago, pero sus comandantes no parecían capaces de confirmar su creencia... El 28 de mayo volvió el Secretario de Marina *yankee* a ordenar a Schley que volviera a Santiago... Tras un sin número de incidencias que no hablan muy bien de la pericia de los marinos americanos, al fin, en la mañana del 29 de mayo —diez días después de haber entrado en Santiago— el *Massachusetts* ve en bahía un buque de guerra español. La escuadra volante comprobó la presencia en Santiago de la escuadra. Esta estaba ya decididamente bloqueada.

Hasta ese momento no decidieron los *yankees* operación naval alguna sobre Cuba —aunque tenían varias proyectadas— coaccionados por el principio estratégico, primordial y constriñente, de que obtener el dominio del mar era condición imprescindible para la ejecución ortodoxa de operaciones. Mientras se desconociera el paradero de la escuadra española, ésta, aunque inferior a cada una de las *yankees* por separado e infinitamente más débil que ambas concentradas, era un peligro en potencia. Una vez confirmado su fon-



deo en Santiago se tenía asegurado el dominio del mar. Ello fue la condena-  
ción de la escuadra española.

Lo estratégico —estratégico de lo naval en el 98— puede decirse que con-  
cluye aquí, es decir, con el bloqueo de la escuadra en Santiago ante la indeci-  
sión, y como consecuencia de ella, de no ordenar el almirante la salida hacia  
una base de operaciones que posibilitara éstas de mejor modo que la poco ade-  
cuada de Santiago de Cuba o que perfeccionara sus características —teóricas  
al menos pero prácticas en mucho también si se supiera jugarlas— de *fleet in  
being*... Pero en lo dicho ahora mismo podráse ver algo así como una velada  
crítica al almirante por su estrategia en Santiago. La cuestión se sintetiza en  
esta pregunta decisiva: ¿Debió el almirante ordenar la salida de Santiago de la  
escuadra entre el 19 y el 29 de mayo de 1898?... No tiene sentido a estas altu-  
ras encauzar el estudio estratégico por sendas que conduzcan a un *sí* o a un *no*  
rotundos, porque al cabo de cien años se han esfumado datos necesarios para  
responder, aparte de que esa pregunta, por su naturaleza, es de imposible reso-  
lución unívoca. Si hubo un momento en que, técnica y profesionalmente, se  
prestara atención al interrogante expuesto —al margen de la junta de coman-  
dantes en la que el almirante, como se ha visto, aseguró que por unanimidad se  
había decidido que “el peligro de salir es muy superior a las ventajas de alcan-  
zar Puerto Rico” (no se decidió por unanimidad *no salir*, que es otra cosa..., a  
mí me cuesta trabajo creer que todos los marinos de la junta optaran por no  
salir..., que el peligro de salir era grande no lo pone nadie en duda...)— ese  
momento debió lógicamente de ser el del consejo de guerra ante el que compa-  
reció el almirante una vez repatriado. (En los archivos actuales no aparece la  
documentación referente a tal consejo de guerra; bien es verdad que tampoco  
parece haberse buscado con decidido tesón...) Pero también en Madrid los  
estrategas españoles responsables en parte de la maniobra estratégica que con-  
cluyó en Santiago se harían en esos mismos días la pregunta de ¿por qué no  
sale la escuadra?, aunque lo que sin duda dirían es ¿por qué no sale este tío?  
En Madrid tenían que saber el ministro y los almirantes que un combate victo-  
rioso en la mar con los *yankees* era quimérico por imposible en lo material,  
pero de seguro apreciarían asimismo como positivo cualquier intento —por  
riesgos que presentara— de evitar el bloqueo en fuerza, porque, al igual que  
sus oponentes de Washington, comprendían las ventajas teóricas, pero reales  
en el ámbito de los conceptos y del pensamiento estratégicos del momento, de  
disponer de una escuadra *in being* aunque inferior en fuerza fuera. Claro es  
que no podían ellos, desde la metrópoli, ordenar la salida —cosa que hicieron  
prácticamente algo más tarde en la fase táctica, como habrá de verse— por  
lógica de las cosas, de las cosas bélicas y estratégicas, pero no creo natural  
tampoco que se resignaran a la inacción de la escuadra sin atronar con palabrotas  
y otras críticas peores los pasillos o los despachos al menos del ministerio  
de marina.

Mas lo que en este juego en el que estamos ahora podemos hacer es inten-  
tar especular sobre los *pros* y los *contras* de la salida e inclinar de algún modo

la respuesta a la pregunta en el aire hacia alguno de los extremos o hacia el cómodo eclecticismo. Si se intenta ver primero los contras aparece como de gravedad abrumadora uno con franca claridad: si no se sale llegará el bloqueo. Tras el bloqueo no hay más que las alternativas siguientes: 1) que se firme la paz; es decir, dada la situación política, que preceda a ella la rendición; 2) que lleguen refuerzos de la metrópoli (nadie podía creer en ellos, y, aun así, se estaría siempre en inferioridad); 3) que se hundan los barcos en bahía si cae la plaza en manos del enemigo; 4) que ordenen salir a la desesperada con la escuadra enemiga en la boca... El no salir, pues y de cualquier modo, implicaba la derrota o el desastre. (Cierto que sólo en la alternativa 4 existía la probabilidad alta de pérdida de vidas humanas...) Ahora los pros. Si se sale, caben dos alternativas: 1) encuentro en la mar con fuerzas americanas —combate por tanto—, y 2) tránsito sin oposición hasta el puerto escogido (el almirante parecía pensar sólo en San Juan; La Habana no era, en cambio, en cuanto elección posible, más arriesgado que Puerto Rico). De haber encuentro sería muy poco probable no encontrarse en inferioridad manifiesta, con lo que la destrucción de la escuadra podía darse por segura... De llegar a puerto propio —San Juan o La Habana: de salir, tenía que ser La Habana la prioridad preponderante y más destacada, ya que prometía más que San Juan— se mantenían por lo pronto las ventajas de la *fleet in being* y además se hacía para los americanos mucho más difícil el bloqueo, ya que la artillería de costa, en cualquiera de esos puertos, era francamente superior a la de Santiago.

Resumen: No salir equivalía a inacción sin posibilidad alguna. Ningún riesgo para la escuadra ni para las dotaciones. Salir implicaba cierta esperanza de modificar la situación estratégica y táctica; hacia la ventaja, claro. El riesgo, en cambio, era grande, pero sólo ligeramente mayor que el que representaba el seguir en Santiago.

Volvamos a la pregunta en el aire: ¿Debió el almirante ordenar la salida? Vistos los pros y los contras, cada uno de los que hayan llegado hasta aquí en vigilia, a empujones de estos torpes argumentos, tendrá de seguro su propia respuesta. Esa será la que valga.

Pero anotemos otra realidad al respecto: el día 26 de mayo vuelve el almirante a reunir junta de comandantes para pedir opiniones «sobre la conveniencia de salir hoy, aprovechando la circunstancia del mal tiempo reinante; por unanimidad se convino que se debía salir para Puerto Rico y se dio orden de encender todas las calderas y estar listos para las cinco de la tarde. A las dos de la tarde señaló el semáforo la presencia de tres buques enemigos, lo que, unido a lo que aclaraba el tiempo, decidió al almirante a volver a convocar a los jefes citados. Entonces se suscitó la duda, ya apuntada en la reunión de la mañana, de si la marejada reinante permitiría la salida de los buques». Se llama al práctico. Este dice no haber problema en sacar los buques, excepto el *Colón*. Era probable, según aquél «que a causa de la marejada tocara el barco» en una laja de la canal (de 27,5 pies ingleses: unos 8,25 m.; calado del *Colón* 7,60). El almirante consulta de nuevo a los comandantes: «¿Conviene arrostrar

los riesgos de avería del *Colón* o no efectuar la salida en espera de que se presenten mejores circunstancias?». Opinaron por la salida dos capitanes de navío —el Jefe de E.M. de la escuadra y el comandante del buque insignia— y opinaron que no se debía salir todos los demás «menos el almirante, que se reservó su opinión». (*Documentos...* p. 163-164). El almirante decidió suspender la salida (p. 166).

La pregunta que flotó en el aire hace un rato aquí se la formuló el almirante a los comandantes prácticamente como nos la hemos formulado nosotros ahora. Aquéllos, los comandantes, sopesaron los pros y los contras, que prácticamente también coincidirían con los que aquí se han visto. Dos comandantes contestaron a la pregunta con un *sí*; cinco dijeron que *no*, entre ellos el segundo de la escuadra. El almirante no dijo nada, pero, como hemos visto, suspendió la salida —los barcos estaban listos para dar adelante— y ordenó “régimen de puerto” aunque en estado de guerra y en la práctica en zafarrancho de combate fuera.

## LO TACTICO

Ya no queda, pues, más que lo táctico de lo naval en el 98. ¿Qué es en realidad eso que aquí debemos entender por *lo* táctico? Simplemente lo que le ocurre a toda escuadra bloqueada, es decir, que sale a la mar para combatir —táctica— o sigue en puerto... a merced del enemigo cuando éste —por tierra tras el combate o por rendición sin él— entre en la plaza... Pero recordemos ciertos aconteceres previos a lo táctico en sí.

El almirante da por bloqueada a la escuadra en Santiago el 25 de mayo. Así se lo comunica al general de división del ejército del sur de Cuba para que se lo haga llegar al capitán general en La Habana. En el escrito con que lo hace dice el almirante que «lamentable es en extremo que la escuadra no saliera ayer» y lo justifica como ya se ha comentado aquí. Se dispone la escuadra en fondeadero para hacer frente a la posibilidad de que el enemigo intente «forzar la entrada» por la mar y así defender el puerto y la plaza. (Como anécdota es curioso anotar lo que el capitán general de Cuba le dice al almirante: «Me parece que si se me hubiese concedido intervención asunto de tal interés, se hubiera logrado mejor éxito, pues nadie mejor que yo pudiera haberle participado estado puertos islas y situación escuadras enemigas diariamente, datos que hubieran podido ser muy útiles V.E. para realizar sus planes; pero nada se me previno de su derrota ni estaciones y nunca pude comunicar con V.E. aunque procuré hacerlo el 13 a Puerto Rico, por si tocaba allí, enterándole situación barcos enemigos, como lo hago desde su llegada ese puerto. —Lamento con V.E. que estas causas y deficiencias armamento barcos, le hayan colocado en situación poco lisonjera, siendo de sentir no le hayan acompañado algunos trasatlánticos de andar con víveres y carbón, que es lo que más falta le hace, a mi juicio, pues sin él no le será posible intentar movimiento alguno, de los que

su reconocida pericia y valor le inspirarán seguramente. Háblase de estar lista en Cádiz para salir otra escuadra, lo cual podría resolver problema pero lo dudo, y si viene también sin carbón ni víveres, valdría más no viniese. De todos modos yo tengo en V.E. profunda confianza y lo espero todo de sus talentos y patriotismo. Su tarea, como la mía, es dura, pues tenemos que hacerlo todo con bien escasos recursos.» (*Document.*: p. 161-62; lo anterior, p. 157).

Los *yankees* hostigan a la escuadra en el fondeadero bombardeándola con su artillería gruesa. Tácticamente, la acción artillera es de eficacia insignificante. Algún buque español responde como puede al fuego, pero también resulta simbólico ese acto violento.

También es anécdota ahora lo del intento americano de cerrar la boca de la bahía de Santiago hundiendo un mercante en punto conveniente, y lo del teniente de navío *yankee* que cayó prisionero en la acción; lo de lo inadecuado de la artillería de la Socapa y el asentamiento en esa punta elevada de parte de la artillería del *Reina Mercedes*, crucero prácticamente incapaz de navegar y desde luego de combatir...

La grave realidad era que el bloqueo de la escuadra, en fuerza y superioridad abrumadoras de la parte americana, había convencido al estratega *yankee* de que, estando ya en su mano el dominio del mar, se encontraban ellos en condiciones de ejecutar operaciones navales de envergadura. Entre éstas figuraban las de desembarco en fuerza... Y los *yankees* desembarcaron en Daiquiri el 22-23 de junio, unos 12.000 hombres, y algo más tarde, pero de inmediato casi, en Siboney (desembarcos a unos 25 km. al sudeste de Santiago), prácticamente otros tantos, el 26 de junio.

Con eso, todo es nerviosismo en Santiago, en La Habana y en el mismo Madrid. En lo que a lo naval interesa se produce en esos mismos días un hecho importante, significativo y trascendente: la escuadra pasa a depender de inmediato del capitán general de Cuba. ¿Qué significación tiene esto?... Las escuadras, como las flotas, siempre habían tenido y tienen aún, en la teoría de la organización naval española, una, por así decir, independencia estratégica, en el sentido de que dependían del mando superior naval... De fecha 24 de junio son estos telegramas; el primero, del ministro de la guerra al capitán general de Cuba, dice así: «Según acuerdo Gobierno, prevendrá Ministro Marina a General Cervera, que escuadra de su mando, sin destino definido hasta ahora, lo tenga en esa isla para cooperar a su defensa, y ya en ese caso, ejerce V.E. sobre ella, como sobre las demás fuerzas navales que operan en territorio de su mando, las facultades que terminantemente le atribuyen Ordenanzas del Ejército y Armada, confirmadas por Real Orden de 29 octubre 1872.» El segundo, del ministro de marina al propio almirante, tiene el texto siguiente: «Para dar completa unidad a la dirección de la guerra en esa isla, considérese V.E. mientras opere en aguas de ella, como Comandante General de Escuadra de operaciones y proceda en sus relaciones con el General en Jefe conforme Real Orden de 13 noviembre 1872, dictada por este ministerio y artículos ordenanza que menciona; pudiendo desde luego ponerse en comunicación



directa con dicha autoridad y cooperar con la escuadra a la realización de sus planes.» (*Documentos...* p. 186).

Las razones verdaderas de esta decisión de la política no las conozco, porque no figuran en lo divulgado. Tal vez estén adormecidas en los archivos o sean de esas cosas que por azar o por deliberación de alguien se han llevado consigo los vientos de la historia que no vuelven ya. En mi opinión, radica todo en dos realidades posibles: una, indiscutible; la otra, probable. Son, la primera, la ya expuesta preponderancia exagerada del ejército sobre la armada en la historia de España de siempre(\*); la segunda, la disconformidad de la Armada, del almirantazgo y del ministro, con la actividad estratégica del almirante de la escuadra. En Madrid, y en cuanto a la inacción de la escuadra por la indecisión del almirante, debían de estar nerviosos y desconcertados políticos y estrategas, y entre éstos, tanto los navales como los de tierra sobre todo. El capitán general de Cuba insistiría sin duda cerca de su ministro(\*\*). Este lo haría en el seno del gobierno. El gobierno presionaría al ministro de marina... El resultado de todo ese posible y probable forcejeo político-estratégico pudo ser el contenido de los telegramas: que la escuadra pase a las órdenes directas del militar, del capitán general de Cuba; él sabrá cómo hacer que se mueva... Lo curioso, lo asombroso para cualquier observador objetivo, bien entonces, creo yo, bien ahora también, al cabo de tantos años, es la reacción del propio almirante: «Aunque siempre me he considerado subordinado del general en jefe, doy a V.E. las gracias por esta disposición que da fuerza legal a las relaciones ya establecidas y, dando unidad a las operaciones, me relevará de tomar por mí mismo resoluciones extremas de la mayor gravedad.» (*Document.* p. 186)... Cada uno se formaría entonces y se formará ahora su propia opinión al respecto. Yo, lo único que digo a esta sazón es que me parece extraño y poco concordante con la teoría y la realidad del mando naval —del mando en guerra de cualquier orden— que un comandante general agradezca a su superior que se le releve de tomar resoluciones —que al fin y al cabo son decisiones y cosas para las que él ha sido nombrado expresamente— aunque sean éstas extremas y de la mayor gravedad, cuando éstas son precisamente las características que hacen sublime y esencialmente honrosa la facultad de mandar en paz o en guerra.

Los americanos, en tierra cubana ya y en fuerza, maniobran para tomar a Santiago. Avanzan hacia la plaza y encuentran resistencia en El Caney y en las lomas de San Juan. La vencen tras exagerado esfuerzo, pero así como en la mar abruman con su superioridad, en tierra abusan del número. Eso ocurre el 1

---

(\*) Es curioso lo que dice o dijo el *Brassey's* citado ya, a este respecto: "Finally, we are presented with the spectacle of the soldier seeking to obtain authority over the sailor, and making light of the naval difficulties of a situation which he did not understand." Al pie de página se lee: "Our own history furnishes many parallels of the military tendency to ignore the naval point of view." (*Op. cit.* p. 152).

(\*\*) *Documentos*: p. 179-90: Telegrama del Capitán general al ministro de la guerra.

de julio. Santiago está prácticamente indefensa ya. En lo que a la escuadra respecta decide el capitán general de Cuba que salga a la mar. ¡La salida de la escuadra de Santiago de Cuba!... No es que se haya escrito mucho sobre eso, pero lo poco que ha llegado hasta aquí sigue envuelto en rituales de sacrificio, de holocausto, de heroísmo, de lo romántico si se quiere, pero no enmarcado en consideraciones profesionales de táctica y de hacer marinero, ni en rigores siempre exigentes de los preceptos de materia y de espíritu que regulan todo combate naval de hoy y de ayer.

Desde el 25 de junio se habla en el alto nivel estratégico y político de la salida de la escuadra. La opinión del capitán general es que salga, porque «si perdiéramos la escuadra sin combatir, el efecto moral sería horrible dentro y fuera de España.» (*Docum.*; p. 188), y la del almirante, cuando se le pide parecer, se extiende en consideraciones de que no debió salir de Cabo Verde y de que la salida de Santiago «no sería yo (él) quien la decretara» (*Docum.*; p. 190), etc. Los argumentos giran en torno a esas consideraciones, y al fin *ordena* el capitán general la salida. Lo hace por vez primera por telegrama de 1 de julio con esta frase entre otras: «Reembarque V.E. tripulaciones y, aprovechando la oportunidad más inmediata, salga con todos los barcos de esa escuadra.» (*Docum.*; p. 199).

La escuadra salió el 3 de julio, domingo, a las nueve o nueve y media de la mañana. A esa hora de ese día se materializó en puridad *lo táctico* de lo naval en el 98, referidos a Cuba, a las Antillas, esos dos *los* diferenciados. El *qué* de lo táctico —la salida y el combate— ya está navegando hacia el ridículo, el desastre, el heroísmo, la gloria... según se quiera ver lo que ocurrió; pero, qué contribuyó a que su “cómo”, el *cómo* de lo táctico, fuera lo que fue?

Dos alternativas claras y unívocas para tácticamente salir: de día o de noche. La preferencia de casi todos los responsables —entendidos, también— se inclinaba por salir de noche. El propio ministro —voz propia y probable al tiempo de los profesionales de Madrid— le dice al almirante el 26 de junio que «antes de destruir nosotros mismos escuadra en puerto debe intentarse salvación total o parcial por salida nocturna, como opinaron algunos jefes de esa escuadra en juntas 26 mayo y 8 junio, y anunció V.E. en 28 mayo.» (*Docum.*; p. 192). En efecto, había opiniones en la escuadra para salir de noche. El acta de la junta de comandantes del 8 de junio es altamente significativa. Como en otras ocasiones semejantes hubo dos jefes que optaron por la salida y de noche —allí se habló de novilunio— y uno de ellos hasta expuso su opinión táctica de que los primeros en salir debían ser los cazatorpederos... (*Docum.*; p. 173-174). El propio capitán general de Cuba, aunque es de esperar que asesorado por marinos de sus cercanías en La Habana, también le insinuó al almirante la conveniencia de salir de noche (*Docum.*; p. 191), y cuando éste salió de día y encontró la suerte sabida ya por la historia, el propio capitán general le hizo ver al almirante del apostadero de La Habana la conveniencia de decir a Madrid, al ministro de marina en concreto, que él, el general «no ordenó General Cervera saliera de Cuba a las 9 h. 45 m. mañana, hora que lo efectuó.» (*Docum.*; p. 206).

La escuadra salió de día... y en un orden táctico obligadamente criticable; cualquiera diría entonces y dirá ahora si se acerca a la cuestión con espíritu objetivo, que la decisión de salir en tales condiciones parecía buscar a propósito el mayor de los desastres... con lo que se harían realidad las prevenciones “proféticas” del almirante. Este consiguió en efecto que se hiciera realidad su pesimismo, tan reiterado siempre como injustificadamente subrayado, aunque no pudo probar ni ante los estrategas, ni ante los políticos, ni ante la historia, que lo que hizo fuera lo mejor... Porque —y sin que esto pretenda insinuar que con ello hubiera venido la victoria— la salida de día presentaba muchísimas más probabilidades de desastre absoluto que la operación nocturna, y la salida en último lugar táctico de los destructores —cuyas ventajas tácticas estriban y sobre todo estribaban entonces en la ofensiva y en la sorpresa del ataque eficaz a unidades mayores— implicaba un error táctico y marinero muy difícil de justificar que no lo era. Los ingleses, respecto al empleo táctico de los destructores, pensaban algo parecido: «It is to be noted that the destroyers made no attempt in their only proper rôle - the offensive.» (Brassey's: op. cit. p. 156).

¿Por qué no salió la escuadra de noche? ¿Por qué salió de día? Las razones del almirante se fundaban al parecer en el humanitarismo: de día, varando oportunamente, en cuanto el honor estuviera a salvo, habría menos bajas. Arguyó, en contra de la salida de noche, que sin luz resultaba difícil en extremo la maniobra marinera de alcanzar la mar libre... Desde el punto de vista táctico había en la noche muchas más probabilidades que de día en que alguno de los seis buques pudiera burlar el bloqueo jugando debidamente el factor velocidad, con lo que el desastre —aun siéndolo— no habría de resultar tan estruendoso... Si los destructores, aunque reducidos a dos, hubieran salido precediendo a los cruceros y con tácticas ofensivas de algún modo, habrían dificultado en mucho el tiro de los acorazados, con lo que... Pero, en fin: ¿para qué seguir especulando? Procede acaso repetir lo dicho al comentar lo estratégico: lo del por qué salir de día en lugar de hacerlo de noche; lo de la razón del orden de salida, con los destructores los últimos; lo de varar en cuanto se viera la cosa perdida (con la moral que debía de animar a las dotaciones se debió de ver tal cosa antes incluso de salir a la mar), y otras cuestiones de orden táctico semejantes, todo eso tuvo sin duda que debatirse en el consejo de guerra. A nosotros, aquí y ahora, no nos incumbe sino el recuerdo.

Lo táctico de lo naval en el 98 puede concluir con lo precedente. Hay mucha anécdota que tendrá en la memoria fácilmente aún quien haya dedicado —con lecturas y pensares— su atención al caso, pero lo anecdótico contribuye a la nostalgia, si no a satisfacer la curiosidad solamente, pero enseña poco, y del 98, tanto en lo referente a lo naval como a sus muchos otros *los*, queda mucho por aprender...

\* \* \*

## SINTESIS

Pero esto ha sido tal vez muy largo y sin duda, por su torpe exposición, ha quedado confuso y enmarañado en la atmósfera de esta sala y en las mentes de ustedes, pacientes y sacrificados oyentes. Las síntesis; los resúmenes —aunque sus inconvenientes tienen también— pueden contribuir empero a disipar oscuridades y a puntualizar cuestiones y aspectos de lo dicho que anden borrosos rondando intenciones de acabar... Por ello voy a intentar yo ese arriesgado resumen de lo naval en el noventa y ocho:

1. Lo naval en el 98 es consecuencia pobre, defectuosa e ineficaz de la trayectoria histórica de España en estrategia —orientado ese andar por errónea mentalidad bélica que antepone lo continental a lo marítimo y naval allí donde la raíz estratégica de las situaciones, hechos y vivencias históricas es indudablemente de este orden último— descrita por lo español desde Carlos I y Felipe II, en cuanto a origen, y desde el combate naval de Las Dunas en cuanto jalón decisivo y ostensible.

2. España está en el 98 tan obsesionada por sus problemas internos —de raíz partidista y de carácter parroquial sin verdadera entidad nacional; problemas probablemente efecto de su no vivir realmente la historia desde el Congreso de Viena— que muestra a las claras su incapacidad de todo orden —político, social, bélico en general y naval en lo particular— para hacer frente a conflictos político-estratégicos con oponentes extranjeros, máxime tratándose de una nación americana orgullosa y soberbia consciente de su impulso histórico hacia el imperialismo y que se siente segura de agredir —aunque farisaicamente sea— a una nación europea mucho más débil que ella en lo material y a la que la propia Europa le vuelve la espalda en su infortunio.

3. En el 98 y ante lo exterior, España está desmoralizada. La marina de guerra —lo naval— refleja esa desmoralización. La política española a lo largo del siglo XIX —obsesionada por la preponderancia en su propia esfera del ejército y por la influencia exagerada y anómala de éste en ella misma y en la vida de la nación— se despreocupa de lo naval en España, con lo que la Armada llega al 98 ineficaz en lo material y con escasa vida en lo espiritual de su ser. Con ello, su maniobra estratégica —torpe y arrastrada— le lleva al 98 en situación absolutamente desfavorable.

4. En la maniobra ante la guerra inevitable tras la agresión norteamericana, lo naval peca de indecisión y de errónea visión estratégica. El estratega naval da la impresión de que se somete con excesiva docilidad a un político timorato por convicción de inferioridad, por lo que sus decisiones estratégicas son tardías y comprometedoras.

5. El mando operativo naval, exageradamente y no muy justificadamente pesimista, actúa en el 98 con prudencia incomprensible —que indudable y claramente habría de llevarle a situación absolutamente desfavorable— sin intentar



de modo alguno la aduacia o la tentación al azar para mejorar, aunque sólo ligeramente fuera, su propia situación y el curso general de la guerra. Pareció provocar los hechos bélicos y tácticos para probar con el desastre la razón de sus criterios personales.

6. Lo naval en el 98 no podía presagiar victoria en modo alguno. Tampoco llevaba inexorablemente al desastre en que acabó. Ni la maniobra estratégica naval ni la maniobra política nacional por encima de ella, supieron aparentemente qué era, en qué debió consistir esa acción político-estratégica de “moverse inteligentemente para...”.

