

CAUSAS DE LA PÉRDIDA DE LA ESCUADRA EN SANTIAGO DE CUBA

Santiago José ACOSTA ORTEGA
Coronel de Intendencia de la Armada

Introducción

La mañana del 3 de julio de 1898, los cuatro cruceros y los dos cazatorpederos de la Escuadra de Operaciones de las Antillas, que mandaba Cervera, intentaron romper el bloqueo al que los tenía sometidos la escuadra norteamericana del almirante Sampson, desde finales de mayo, en Santiago de Cuba. El resultado fue que toda la escuadra quedó destruida, «incendiados y embarrancados el *Teresa*, *Oquendo* y *Vizcaya*, que volaron, embarrancado y rendido el *Colón*, y los dos cazatorpederos a pique».

La destrucción de la Escuadra supuso para España la pérdida de las últimas provincias ultramarinas, y para la Armada, el convertirse en blanco de los ataques de quienes pretendían hacerla culpable de la derrota. La Armada tuvo efectivamente que soportar ataques manifiestamente injustos —«no me toque usted la Marina» fue el vergonzoso latiguillo que se puso de moda para atacar a la institución— de una opinión pública que, imbuida de un triunfalismo injustificado provocado por una prensa inconsciente, se llenó de indignación tras una derrota inesperada.

¿Tenía Cervera alguna posibilidad de éxito con los medios de los que disponía? Para él y para sus comandantes estaba claro que no, pero aun así aceptó —aceptaron— disciplinadamente el acudir a lo que, forzosamente, solo podía ser un sacrificio inútil. La pérdida de la Escuadra en Santiago no fue sino el inevitable resultado de un cúmulo de decisiones erróneas, de abandono y de desidia política que hay que comenzar a buscar décadas atrás.

La evolución de la Armada de Trafalgar a la Restauración

El XIX es un siglo extraordinariamente convulso para la historia de España: Trafalgar, ocupación francesa, guerra de la Independencia (1808-1813), secesión de los virreinos americanos (1810-1825), revolución liberal y reacción absolutista, guerras carlistas, cambios dinásticos, pronunciamientos, cambios de régimen, revolución cantonal, para acabar con el Desastre y la pérdida de los restos del Imperio.

La Armada sufrió de lleno todos estos vaivenes, en un siglo que empezó con una derrota naval y que acabó con otra. La Marina experimenta durante este siglo lo que el almirante Álvarez Arenas expresó como «un deseo siempre frustrado de querer volver a ser», constante histórica que, como dice Cervera Pery (1979), refleja el espíritu decimonónico. Tras haber conseguido figurar entre las primeras del mundo durante el siglo XVIII, Trafalgar significó el pistoletazo de salida para la práctica desaparición de la Armada. En efecto, aunque en 1808 aún se contaba con 42 navíos y 30 fragatas, además de numerosas unidades menores (FDEZ. DURO: 1903), durante la guerra de la Independencia la Marina no es que no recibiese gran atención, sino que tuvo que entregar gran parte de su escaso material y armamento para la lucha en tierra, aparte de contribuir con su propio personal; la lucha contra el Francés supuso su ruina. Así, en memoria rendida a la Regencia en octubre de 1812, José Vázquez de Figueroa señalaba: «... sepa todo el mundo que no hay arsenales y que no navegan los buques porque el Erario no puede soportar semejante gasto».

Durante el desastroso reinado de Fernando VII, autor de la famosa frase de «Marina, poca y mal pagada»¹, la Armada sufrió numerosas miserias, de entre las cuales se destacan como las más escandalosas los numerosos casos de jefes y oficiales muertos literalmente de hambre (FDEZ. DURO: 1903, p. 142). Cuando muere en 1833 y comienza el reinado de su hija Isabel II, y a la vez y como consecuencia la Primera Guerra Carlista, podemos decir que la Armada no existe: cuenta con tres navíos y cinco fragatas (ib., p. 365) y, además, en 1834 se suprime el Ministerio de Marina para incluirlo en el de Comercio y Ultramar. Dado que la estrategia naval adoptada por el bando isabelino en la guerra fue la del bloqueo de los puertos vascos en poder de los carlistas, para evitar el contrabando de armas, se hizo preciso comenzar a comprar vapores en Inglaterra, que se

(1) Aunque se le atribuye el haberla dicho por primera vez a su ministro Pedro Tadeo Calomarde.

dotaban con oficiales que se formaban embarcando como guardiamarinas y sin pasar por ningún centro docente.

En 1847, la Marina recupera su ministerio, que a finales de ese año asume Mariano Roca de Togores, marqués de Molins. Molins consiguió incrementar el presupuesto de Marina en treinta millones de reales para la construcción de seis unidades de vapor y dos de transporte², un aumento de casi el doble sobre los habituales cuarenta millones que se venían asignando, cambiando así la tendencia. Con el producto de la Desamortización, acordada por las Cortes Constituyentes de 1854, se asignó a la Marina un crédito extraordinario de 175 millones de pesetas para fomento de arsenales y buques, con el que se construyeron y se adquirieron en el extranjero una buena cantidad de unidades, se mejoraron los arsenales y se hizo acopio de materiales. Entre 1854 y 1867 se advierte un sustancioso incremento en las listas de la Armada, tanto en cantidad como en calidad de buques, aunque siguieran figurando en ellas algunos totalmente obsoletos (BORDEJÉ: 1999, p. 279).

El renacimiento de la Armada en esa época permitió expediciones como la de Fernando Poo (1858), la Cochinchina (1858-1863) y la campaña del Pacífico (1863-1866). Lamentablemente, la revolución de 1868, La Gloriosa, y lo que la siguió, hasta la situación de absoluto descontrol y desgobierno que sufrió España durante la Primera República, en la que parte de las dotaciones se sublevaron y se combatió entre buques españoles y en los arsenales de Cartagena y La Carraca, llevó otra vez a la Armada hasta casi su extinción.

La Armada, de la Restauración hasta el Desastre

Tras el pronunciamiento de Martínez Campos en Sagunto el 29 de diciembre de 1874, Alfonso XII llega a España en la *Navas de Tolosa* en enero de 1875. Se encontraba el nuevo rey con una nación empeñada en dos guerras civiles (la tercera carlista, que acabó el 27 de febrero de 1876, y la de secesión cubana, finalizada con la Paz de Zanjón el 10 de febrero de 1878). Con el material desgastado y escaso tras las guerras civiles y la revolución cantonal, que había destrozado los arsenales, la marina de guerra estaba otra vez prácticamente desaparecida. A la falta de material se sumaba el caos organizativo propio de una institución que a lo largo del siglo sería dirigida por un total de 140 personas, lo

(2) Decreto de 23 de marzo de 1850.

que viene a dar un promedio de un ministro cada siete meses (BORDEJÉ: 1995, p. 275).

Para empeorar la situación, en los años previos e iniciales de la Restauración, la industria naval española era prácticamente inexistente, afectada por la introducción del hierro y el acero en la construcción y por el atraso tecnológico de la nación, que las leyes librecambistas impedían superar. En el caso de los astilleros estatales, los problemas se agravaban con la ley de contrataciones de 1852 (CONCAS: 1884).

La necesidad de reconstruir la Armada estaba clara para todos, si bien tal reconstrucción no se pudo acometer hasta que no se afianzó la paz. En cualquier caso, y como señala Bordejé, «los exiguos presupuestos asignados a la Marina entre 1875 y 1885 impondrían desaceleraciones, retrasos y obstrucciones al pretendido rearme naval».

En el discurso de la Corona de 30 de diciembre de 1880, Alfonso XII reconocía que las guerras últimas habían obligado a tener abandonados el material de Guerra y Marina, y siendo este motivo de gran preocupación, podía afirmar que había alcanzado mayor impulso, «por ser mayor la urgencia, la Marina militar».

En 1880, el ministro, contralmirante Durán Lira, propuso un proyecto de Escuadra, principalmente destinado a la defensa de las Filipinas ante el peligro que suponía el desarrollo de las flotas de China y de Japón. El plan no llegó a aprobarse en las Cortes, pero sí consiguió que se comprasen varios cruceros y transportes en Inglaterra.

A principios de la década de los ochenta se dio una campaña de prensa, en la que participó la propia *Revista General de Marina*, que propugnaba la necesidad de restauración de la Marina y de reorganización del Ministerio. Periódicos como *El Globo*, *El Imparcial*, *La Época* y *El Progreso*, entre otros, se referían con frecuencia al deplorable estado de la marina militar y a la necesidad de que el Gobierno recordase que España era una nación marítima. La prensa además concentró sus ataques, por su supuesta inacción, en el almirante Pavía, ministro por entonces (desde 1881). Por añadidura, se proponían soluciones tales como suscripciones populares para la construcción de barcos, la supresión del arsenal de La Carraca o su entrega a la empresa privada, y el pase de la Infantería de Marina al Ejército. El ministro presentó, junto con el proyecto de presupuesto para el año 1883-1884, una memoria en la que exponía su visión, que comenzaba reconociendo: «... en pocas ocasiones se habrá declarado la opinión pública tan unánime en pro de una idea, como lo fue en estos últimos tiempos, reconociendo como necesidad imperiosa el incremento y desarrollo de la marina militar». Pavía había acordado con el ministro de Hacienda, Sr. Camacho, que se propondría a las Cortes un crédito extraor-

dinario de 250 millones de pesetas para la construcción de la Escuadra, que quería fabricar en un plazo que no excediese de seis años.

Este proyecto no llegó siquiera a debatirse en las Cortes, puesto que, como el crédito que precisaba debía obtenerse de la venta de montes del Estado, al discutirse en el Consejo de Ministros, la oposición del ministro de Fomento, Albareda, hizo que se rechazase por mayoría de votos, provocando la dimisión de Pavía y de Camacho.

A Pavía lo sustituyen, por periodos de pocos meses, primero Rodríguez Arias y luego Carlos Valcárcel, y en enero de 1884 asume la cartera el contralmirante Juan Bautista Antequera. Este llegó con la idea de poner en marcha un programa naval, que encomendó entre otros a un grupo de oficiales de confianza, entonces tenientes de navío de 1.^a, a quienes se conoció como el «Pentágono» (Villaamil, Concas, Ardois, Piñeiro y Auñón). En pocos meses estuvo listo el programa, que incluía principalmente seis acorazados de 1.^a clase y otros seis de 2.^a, de 9.000 toneladas. El programa se presentó al Congreso en junio de 1884, coincidiendo con un sobrante en el presupuesto de material de la Armada, para 1883-1884, de unos doce millones de pesetas. El presidente del Consejo de Ministros, Cánovas del Castillo, ordenó a Antequera que construyese un barco «cuanto más grande mejor» (BORDEJE: 1995, p. 169), como preludeo del Plan Naval; cuando Antequera le preguntó qué harían cuando se acabasen los doce millones, Canovas le contestó: «Ya lo acabarán». Antequera contrató la construcción de un acorazado, el *Pelayo*, en los astilleros de La Seyne, cerca de Tolón.

La contratación de este acorazado sin la aprobación de las Cortes provocó encendidas polémicas sobre los presupuestos de Marina y su personal, y terminó por hacer fracasar la Ley de Escuadra, paralizada por una crisis ministerial. Antequera, desilusionado, presentó su dimisión, siendo relevado durante unos meses por el vicealmirante De la Pezuela y, tras la muerte de Alfonso XII, en noviembre de 1885, por el también vicealmirante José María de Beránger. Este, que era partidario de la *Jeune École*³, apartó el proyecto de Antequera, presentando en 1886 su propio Plan Naval, del que ya habían desaparecido los acorazados. Beránger cesa sin poder aprobar su proyecto y es sustituido por Rodríguez Arias. Este presenta un programa naval basado en dos grandes grupos de buques: los cruceros acorazados y los cañoneros-torpederos; además, promete solemnemente que toda la Escuadra sería construida en España. El programa se

(3) Doctrina francesa de la época que propugnaba el final de los acorazados y la construcción de cruceros y torpederos.

convirtió en ley en enero de 1887⁴, asignándosele un crédito de 225 millones de pesetas.

Este programa, que es el que produjo el grueso de la Escuadra destruida en Cuba, fracasó en su conjunto, como afirma Bordejé (1995, p. 272), por haber querido realizarlo en los arsenales del Estado, que adolecían de muchas carencias tanto en personal como en material, y en astilleros privados, que en la práctica no existían.

Rodríguez Arias cesa el 21 de enero de 1890, y entre esa fecha y el 14 de diciembre de 1892, en que asume el ministerio el entonces capitán de navío de 1.^a Pascual Cervera y Topete, hubo un total de siete cambios de ministro. Cervera dimitió, tras desempeñar el cargo durante poco más de tres meses, por desacuerdos con el ministro de Hacienda, Gamazo, que pretendía hacer ahorros en el presupuesto cargándoselos al de Marina. A Cervera lo relevó el contralmirante Pasquín, y a este de nuevo el vicealmirante Beránger en lo que sería su sexto mandato. Beránger intentó poner en marcha un nuevo plan, el de 1896, para potenciar el de 1887, aunque prácticamente lo único que pudo conseguirse fue la autorización para adquirir un crucero acorazado en Italia, el *Colón*, que estaba siendo construido para la Marina argentina y al que esta había renunciado por problemas económicos. Este fue el último buque de importancia que entró en servicio en la Armada antes de 1898, y fue asimismo el cuarto de los cruceros de Cervera en el combate de Santiago.

A Beránger lo relevó durante poco más de siete meses el contralmirante Segismundo Bermejo, y a este, finalmente, el capitán de navío de 1.^a Ramón Auñón y Villalón –cinco veces diputado a Cortes–, que fue a quien le cupo la responsabilidad de las operaciones contra Estados Unidos, cesando en marzo de 1899.

La Ley de Escuadra de 1887

Este programa naval tiene especial importancia porque, como ya se ha mencionado, es el que procuró tres de los cuatro cruceros que componían la Escuadra de Operaciones que fue destruida en Santiago de Cuba.

El proyecto de ley se presentó a las Cortes en junio de 1886, y su preámbulo venía a ser una afirmación de los postulados de la *Jeune École* –que, desgraciadamente, se demostraron erróneos–. Como se ha mencio-

(4) Ley de 12 de enero de 1887. *Gaceta de Madrid*, núm. 13. Jueves, 13 de enero de 1887.

nado, el plan no preveía un solo acorazado ya que, según Beránger, «las corazas caen definitivamente, como cayeron las de los guerreros de la Edad Media cuando se efectuó la invención de la pólvora»; así, «dentro de un porvenir muy próximo, las escuadras de combate se compondrán de grandes masas de pequeños buques que formarán en extensas líneas de batalla, buscándose en la dispersión y en la insignificancia económica de las unidades tácticas la compensación de los terribles efectos del torpedo perfeccionado ...».

La ley se aprobó en enero del año siguiente⁵ –habiendo sido ya relevado Beránger por Rodríguez Arias–, contemplando 11 cruceros protegidos (tres de 4.500 toneladas y ocho de 3.200), 6 cruceros torpederos de 2.^a clase de 1.500 toneladas, 4 cruceros torpederos de 3.^a de 1.100 toneladas, 96 torpederos de 1.^a, 42 torpederos de 2.^a y, para servicios especiales (policía y fiscales), 28 cañoneros-torpederos y 20 lanchas de vapor. El texto aprobado añadía un artículo en el que se expresaba que, además de las unidades previstas, se podrían «construir buques acorazados si su necesidad quedase demostrada»; su artículo 2 determinaba que de los 225 millones con los que se dotaba la ley, 190 saldrían del capítulo de construcciones de los presupuestos de la Península, y los 35 restantes, de los de Ultramar.

En la misma fecha de la aprobación de la ley (12 de enero), el ministro encomendó el estudio de los buques que deberían finalmente construirse al Centro Técnico Facultativo y Consultivo de la Marina⁶. El resultado fue que, por real decreto de 13 de octubre de 1887, los ocho cruceros protegidos de 3.200 toneladas se cambiaron por seis cruceros acorazados de siete mil (más adelante, en septiembre de 1888, se añadió un nuevo crucero –el *Carlos V*–, que debería pagarse con los créditos previstos para los torpederos).

Como uno de los objetivos de la ley era potenciar la industria nacional, buscando «el progresivo incremento de nuestras fábricas, el beneficioso aumento de la riqueza pública y la anhelada emancipación industrial de nuestra patria», de los seis cruceros tres deberían ser construidos en los arsenales del Estado (en Ferrol, Cádiz y Cartagena), y los otros tres –junto con tres cañoneros-torpederos– se sacaron a concurso para su construcción por la industria privada en España⁷. La primera de las bases de este concurso establecía que podrían tomar parte en él «todos los constructores españoles o extranjeros que se comprometan a construir en España los

(5) Ley de Fuerzas Navales de 12 de enero de 1887. *Gaceta de Madrid*, núm. 13.

(6) Real Orden de 12 de enero de 1887. *Gaceta de Madrid*, núm. 13.

(7) Real Decreto de 28 de diciembre de 1887. *Gaceta de Madrid*, núm. 364.

buques», así como sus máquinas y artillería. Los materiales también deberían ser producidos por la industria española, y españoles deberían ser, al menos en sus tres cuartas partes, los obreros empleados en la construcción.

El concurso lo ganó un empresario del País Vasco, Martínez Rivas, que presentó una propuesta conjunta con un constructor naval inglés, Charles M. Palmer. Firmado el contrato con el Estado el 1 de junio de 1889 para la construcción de tres cruceros —que serían el *Infanta María Teresa*, el *Almirante Oquendo* y el *Vizcaya*—, se formó la sociedad colectiva Martínez Rivas, Palmer y Compañía, y comenzó a montarse la factoría Astilleros del Nervión. Así, en el precio de los buques habría de incluirse, además de la ganancia del empresario, el coste del astillero que tuvo que crearse.

Hasta llegar a la adjudicación, se dieron en la prensa nacional una serie de enfrentamientos entre los distintos grupos licitadores. *El Noticiero Bilbaíno*, órgano de expresión de Martínez Rivas, se enfrentó a los articulistas de otros periódicos madrileños, gaditanos o coruñeses que defendían los intereses de los astilleros de sus respectivas regiones, mientras que de paso criticaba la desastrosa situación de la Armada y la incapacidad de la industria naval del Estado, y propugnaba la necesidad de asociar la Marina con una industria nacional.

La empresa Astilleros del Nervión fue mal recibida por la prensa, que recelaba de la participación inglesa y por eso no veía aquella como plenamente nacional; su oferta había sido además la más cara, pero se le adjudicó porque era la que más seguridad técnica ofrecía por ponerse a su frente Mr. Palmer, que no era ingeniero, pero aportaba sus contactos con empresas británicas. Además, Rivas contaba con que La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona le construiría las máquinas para estos buques al precio habitual, y lo mismo preveía para la artillería, que debería haber hecho la sevillana La Portilla. Sin embargo, estas casas, al ver el precio a que habían sido adjudicados los buques, pidieron a Martínez Rivas una parte de la prima a él concedida dentro del precio señalado al total de las máquinas y artillería. Y, como este no accedió, el vizcaíno tuvo que construir en los astilleros fábricas de máquinas y artillería, lo que produjo un gasto enorme que lo llevó finalmente a la quiebra.

En ese momento, la Marina había pagado ya al astillero 32 millones de pesetas, pero los trabajos realizados en la construcción de los cruceros no alcanzaban ese valor; el sobreprecio a la postre resultante sobre el coste fijado inicialmente fue de 16,5 millones. La situación saltó a la prensa, que inició una campaña sobre el estado de construcción de los cruceros de Bilbao, campaña en la que se destacó *El Imparcial*. Este, que desde el principio había señalado la incapacidad de los astilleros nacionales para

construir los buques, así como la del Gobierno para hacer cumplir los plazos de ejecución, retomó el tema en enero de 1892 para denunciar el notorio incumplimiento de la empresa. Aunque el Gobierno intentó seguir como si nada hubiese pasado, en abril Astilleros del Nervión tuvo que suspender definitivamente los trabajos, obligando al Ejecutivo a intervenir la compañía.

Aquí podría fijarse el punto de inflexión que sufrió la postura general en España hacia los presupuestos de la Marina; cuando se liquidó el presupuesto extraordinario concedido para la construcción de una Escuadra y el fomento de los arsenales, los políticos y la opinión pública sufrieron la decepción de comprobar que las importantes sumas de dinero empleadas no habían producido el resultado esperado, siendo necesario ampliar los recursos previstos inicialmente (COUSILLAS: 1907).

El tema provocó múltiples debates en el Congreso, alimentados asimismo desde la prensa, especialmente a través de *El Imparcial*. Su director, Rafael Gasset, que era también diputado, presentó en junio de 1894 en el Congreso una proposición incidental para que se investigase qué había pasado con los recursos destinados a la construcción de la Escuadra, trasladando al debate parlamentario las denuncias de su diario; ante el retraso del Gobierno, presentó otra en febrero de 1895. Su periódico publicó la argumentación de su propuesta, que concluía diciendo que, «por la justicia y la utilidad que para el país y para la marina tiene la investigación de lo ocurrido con el crédito de la escuadra y la proposición de medios que eviten un nuevo desastre, estima el Sr. Gasset que debe ser aceptado su pensamiento»⁸. Se nombró finalmente una comisión parlamentaria para informar sobre el estado de la inversión del crédito que debía financiar la construcción de la Escuadra; no obstante, la nueva insurrección cubana, que estalló por aquellas fechas, vino a paralizar prácticamente toda actividad política (SÁNCHEZ ILLÁN: 1998).

No obstante, el despilfarro del que se acusaba a la Armada, a la que se echaban en cara los 225 millones otorgados por la Ley, no fue tal, ya que en realidad nunca recibió esa cantidad. Como dice el almirante Bordejé (1995, pp. 278 y 354ss.), una parte de los 225 millones provendría del presupuesto ordinario, del que anualmente se tomaban los diecinueve destinados a material; 35 deberían obtenerse del superávit del presupuesto de Ultramar, que cuando no se producía no se entregaba, y 33, de un préstamo de Tabacalera, que realmente solo entregó trece (aunque la Armada tuvo que pagar los dos millones de intereses que devengaban los 33).

(8) «Los asuntos de Marina». *El Imparcial*, 21 de febrero de 1895.

La Ley preveía 189,9 millones para nuevas construcciones, 22,6 para terminar buques ya en construcción, y 12,5 para arsenales y defensas submarinas. Al no entregar su parte el Ministerio de Ultramar (35 millones), consumirse 29,5 millones en terminar buques en grada anteriores a la Ley, 10,5 en arsenales y defensas submarinas, y otros 25,5 en iniciar obras en buques programados con anterioridad, pero a los que aún no se había puesto la quilla, resultaba que, en realidad, para la creación de la nueva Escuadra quedaban 115 millones. Así, del Plan de Rodríguez Arias se obtuvieron solo siete cruceros protegidos (de los que únicamente tres estuvieron listos en 1898), diez cañoneros torpederos y un buque más.

Esta falta de control debe achacarse, entre otros motivos, a que de estos créditos se extrajeron continuamente cantidades para aplicar a otras construcciones –como al submarino *Peral*–, y a que los buques en grada o en proyecto previos a la ley de 1887 se llevaron cantidades superiores a las previstas.

Cruceros frente a acorazados

La reconstrucción de la Armada en la época se enfrentaba, además de a los problemas de organización, de falta de industria de construcción naval y, sobre todo, económicos, a otro impedimento de carácter técnico, que era la definición de los buques necesarios.

A principios de los años ochenta había tenido un gran impacto la teoría francesa de la *Jeune École*. Esta había surgido como respuesta ante la inferioridad de la Marina francesa ante la británica. Asumiendo que el destino de Francia se dilucidaría en tierra, la Armada debía limitarse a actuar de apoyo al Ejército. Su principal impulsor fue el almirante francés Théophile Aube, que publicó en 1882 *La guerre maritime et les ports militaires de la France*. La idea era proteger el litoral con un cordón lineal de unidades dispersas, para eliminar la tradicional estrategia británica del bloqueo cercano de la costa. Al mismo tiempo preconizaba disponer de cruceros para intervenir en la guerra de corso, y hasta para atacar el litoral enemigo con una rápida retirada.

El acorazado, así pues, ya no sería necesario, puesto que no podría mantener el dominio del mar al ser golpeado por unidades mucho más rápidas (y sobre todo mucho más baratas). La polémica llegó a alcanzar a la clase política: la izquierda apoyaba a la *Jeune École* porque, en su opinión, los acorazados encarnaban «la reacción, y los torpederos, la democracia» (BORDEJÉ: 1997).

En España se dieron también las dos corrientes de pensamiento, con destacados representantes en ambas. Los planteamientos de la *Jeune École* se veían reforzados en nuestro país por los inventos de Peral, Villaamil y Bustamante, además de que, para una Marina como la nuestra, con dificultades presupuestarias crónicas, parecía la solución ideal, pues por el precio de un acorazado se podían construir decenas de torpederos que podían echarlos a pique, o varios cruceros que les igualaran en conjunto en capacidad artillera.

Como exponentes más destacados de ambas posturas podríamos señalar a los ministros Antequera y Beránger. El primero propuso un programa naval (que no tuvo éxito) que contemplaba doce acorazados, mientras que la propuesta del segundo no preveía ninguno y su preámbulo venía a ser una exposición de la nueva teoría, citando incluso al almirante Aube, entonces ministro francés de Marina. Este párrafo del preámbulo del proyecto es muy clarificador:

«Una tal composición de nuestra flota se halla en armonía no solo con los progresos de la construcción naval y las exigencias tácticas que acaban de evidenciarse, sino también con nuestro estado económico, que desgraciadamente no consiente dispendiosos ensayos, y con el carácter defensivo-ofensivo que probablemente deberá informar nuestros futuros planes de campaña».

Como sabemos, venció la postura del segundo, a quien por ello se le podría achacar, como hizo algún autor, una importante parte de la responsabilidad en la derrota de Santiago, ya que «si hubieran sido acorazados los cuatro buques que perdimos en Santiago de Cuba, no habrían sido como fueron destrozados» (BAAMONDE: 1899, p. 94).

Este empecinamiento en rechazar los acorazados no puede achacarse a desconocimiento, ya que en la propia *Revista General de Marina* de aquellos años pueden encontrarse numerosos artículos que informan de los avances y del estado de las Marinas extranjeras, y especialmente de la norteamericana, además de muchas opiniones de oficiales que argumentaban en favor de los acorazados. La *Naval Defence Act* británica de 1889, por ejemplo, encargaba ocho acorazados de 1.^a clase y dos de 2.^a, y a principios de la década de los noventa los Estados Unidos, asumiendo la doctrina de Mahan, ya habían comenzado a construir acorazados.

Para explicar la derrota, Joaquín Sánchez de Toca (1898), en un capítulo que añadió a su libro *Del poder naval en España* tras el combate de Santiago, afirmaba:

«No ha sido guerra ofensiva ni defensiva, sino acción atropellada y de desconcierto en todo (...) Solo de esta manera se explica que no teniendo como elementos de poder naval sino cruceros que necesitan eludir combates de escuadra y que únicamente pueden ser ofensivos en guerra marítima comercial y en ataque rápido de costas y sobre todo trastornando á distancia las operaciones de escuadras enemigas, se les quitara desde luego á estos cruceros su libertad de fuerza ofensiva ...».

El propio Concas dice en su libro sobre las vicisitudes de la Escuadra, cuya primera edición se publicó en 1899, que «los cruceros tampoco deben batirse con acorazados, contra los que su artillería es impotente; pues nadie nos hará la injusticia de suponer que lo ignorábamos ...» (CONCAS: 1902).

Los presupuestos de la Armada

El año 1881-1882 supuso para España el comienzo de una época especialmente complicada en lo económico: crisis internacional y pérdida de la inversión extranjera, caída de la cotización de la peseta, quiebra de la plaza financiera de Barcelona, expansión de la oferta monetaria del Banco de España para hacer frente al gasto, enorme volumen de deuda, etc.; además, se registraba un notable aumento de las tensiones sociales.

En el periodo 1881-1902, el gasto público osciló entre un mínimo del 8,1 por ciento en 1900 y un máximo del diez por ciento del PIB en 1889, cifras muy bajas que indican la laxitud de la presión tributaria. El déficit del Estado era en esa época sistemático (a comienzos del siglo XX, la deuda acumulada era de alrededor de un 115 por ciento del PIB), por lo que con los bajos ingresos tributarios había que hacer frente también al pago de la deuda, lo que reducía la disponibilidad para otros gastos y producía un efecto de expulsión (*crowding out*) que perjudicaba a la industria (VELARDE: 1998).

La necesidad de recortar gastos en esta situación acabó sufriendola la Marina, a pesar de la situación internacional, que no era un secreto para nadie —como hemos dicho, Cervera dimitió como ministro por esta causa en 1892—.

Surgió por aquella época el debate sobre los «presupuestos de la paz», expresión cuya autoría puede atribuirse a don Emilio Castelar, por aquel entonces líder de los republicanos «posibilistas», y que básicamente propugnaba la necesidad de reducir drásticamente el gasto militar de la nación. La propuesta tenía también muchos defensores fuera de su partido.

El año de la dimisión de Cervera como ministro por desacuerdo con los presupuestos de Marina, podían leerse en la prensa elogiosas referencias a la prevista intervención de Castelar en el Congreso, con ocasión de la discusión de los presupuestos de 1892-1893:

«Su discurso en defensa del presupuesto de la paz, de un presupuesto con reducción del Ejército, con grandes y positivas economías en todos los departamentos, reduciendo los gastos, en fin, al estado de derecho en que vivimos y á las necesidades de una nación angustiada por graves crisis económicas y financieras, será un discurso de grandísima resonancia»⁹.

Su planteamiento era que, una vez conquistadas las libertades públicas en el ámbito interno, y manteniendo la neutralidad en el externo, España podría acometer estas reducciones. En sus propias palabras,

«cada vez que veo poner piedras en las fortalezas y no raíles en el suelo; echar acorazados inútiles al Océano y no vapores mercantes; acrecentar los soldados de nuestras guarniciones y los alardes aparatosos de guerra, mientras nada se hace por un presupuesto de libertad y de paz (...) asáltanme ideas pesimistas (...). Mi campaña parlamentaria será activa y fuera de toda política militante. Defenderé para fuera de España una neutralidad absoluta. (...) Dentro de España pediré un presupuesto de la paz y una política de orden, de trabajo y de progreso»¹⁰.

Desde los distintos periódicos militares (*El Ejército Español*, *La Correspondencia Militar* o *El Correo Militar*) se rechazaban sus argumentos, afirmando que todas las naciones, sin importar su régimen político, estaban aumentando rápidamente su poder naval.

En cualquier caso, durante la década previa al Desastre, los presupuestos de Marina resultaron escasos y francamente insuficientes con vistas a preparar a la Armada para la guerra, como recordaba después de esta la prensa especializada:

«Toda consignación aplicada al fomento del ramo naval se ha obtenido á regañadientes y después ha sido vista con un enorme cristal de aumento; (...) estas consignaciones (nunca nos cansaremos de repetirlo) no han alcanzado desde hace muchos años más de un 4½ por 100 del presupuesto general de la Nación, ó sea, proporcionalmente, la tercera parte de lo que invierten en las suyas otros Estados. (...) [Además,] matemáticamente los créditos otorgados

(9) *La Iberia*. Madrid, 28 de febrero de 1892.

(10) *La Época*. Madrid, 13 de noviembre de 1891.

fueron siempre pequeñísimos é incapaces de mantener en perfecto estado de instrucción más allá de cuatro ó cinco cruceros»¹¹.

En los diferentes presupuestos de esos años, el 36 por ciento se lo llevaba la deuda de guerra; el seis por ciento, las pensiones, y el 46 por ciento, el Ejército y la Marina (en una proporción de 6 a 1), quedando un doce por ciento para otras atenciones (BORDEJÉ: 1995, p. 276).

Seguramente, no fue la cicatería mostrada hacia la Marina en sus presupuestos la única culpable de la derrota, pero cuando, tras ella, se empezaron a buscar explicaciones, esta era la que aparecía muchas veces en primer lugar: «... vino el famoso presupuesto de la paz. El Ministro de Marina de aquella época dijo amén, y como consecuencia, nuestros barcos se amarraron de firme en los rincones de los arsenales, y los marinos, sin barcos, buscaron alguna ocupación con que entretener su aburrimiento»¹². Concas, el comandante del *María Teresa* y capitán de bandera, por tanto, del almirante Cervera, se refiere a don Emilio Castelar como «hombre funestísimo para España (...) autor del presupuesto de la paz y soñador del amor universal, tanto que las construcciones navales las calificaba arrojar millones al Nervión» (CONCAS: 1884).

Como afirma el almirante Bordejé (1995, p. 269), en los trece gobiernos de la Regencia tras la muerte de Alfonso XII, en noviembre de 1885, rara vez un ministro de Marina se atrevió a presentar en los debates parlamentarios o por cualquier otro medio las carencias y las verdaderas necesidades de la Armada, y aún menos a proclamar, como sí hizo Joaquín Costa en 1883, que para España mantener un gran ejército permanente era un lujo, y una Marina, en cambio, una necesidad imperiosa.

El estado de la Escuadra de Operaciones de las Antillas

La fuerza naval en la época se organizaba en la Escuadra de Instrucción, que fue la que formó el núcleo de la Escuadra de Operaciones que se envió a las Antillas. El 1 de enero de 1898, su comandante general era el contralmirante Cervera (desde el 30 de octubre de 1897) y tenía asignados los buques más modernos de la Armada (los tres cruceros de Bilbao más el *Alfonso XIII*, sustituido después por el *Colón*). Estaba previsto también incorporarle en breve dos cruceros acorazados de 1.^a clase: el *Carlos V*, que se estaba terminando en Cádiz, y el *Pelayo*, en obras de moderniza-

(11) Ibídem.

(12) *El Mundo Naval Ilustrado*. Madrid, 15 de julio de 1898.

ción en los astilleros de La Seyne (Francia). Ninguno estuvo listo a tiempo, lo que les ahorró a ambos el Desastre.

Los buques estaban prácticamente recién contruidos, pero su nivel de alistamiento era muy bajo, tanto en personal y material como en adiestramiento. Por eso, lo primero que hizo Cervera al tomar el mando (relevando al contralmirante Segismundo Bermejo, ministro de Marina desde el 4 de octubre de 1897) fue pedir permiso para realizar ejercicios tácticos y de tiro. El ministro se lo concedió, aunque con la recomendación de «no gastar mucho, ni en carbón ni en disparos».

Tras los ejercicios, que tuvieron lugar en Santa Pola, la Escuadra se dirigió a Cartagena, donde entró el 28 de enero de 1898 para llevar a cabo su pertrechado y alistamiento, durante un par de meses, antes de salir para Cádiz. En los ejercicios, por problemas en los casquillos de 140 mm, no se pudo disparar esa artillería. De los buques que componían la Escuadra en esos ejercicios, el *Oquendo* entró después en obras por una avería en los condensadores; el crucero protegido *Alfonso XIII* y la fragata blindada *Victoria* también tuvieron que entrar en obras, y el *Colón* salió para Tolón con el fin de solucionar un problema en la expulsión de casquillos en dos piezas de 140 mm que tenía inoperativas —sin conseguir resolverlo—; más tarde se reincorporó a la Escuadra en Cartagena, sin haber llegado a hacer ningún disparo en los ejercicios.

Durante el periodo cartagenero de alistamiento, el almirante Cervera mantuvo un intenso intercambio de correspondencia con el ministro Bermejo, donde se reflejan los múltiples problemas que se encontró allí la Escuadra. El 6 de febrero remitió un informe reservado sobre el estado en que se encontraba aquella:

«... la artillería de 14 centímetros, principal fuerza de estos buques, está prácticamente inútil, por el mal sistema de sus cierres de culata y la debilidad de los casquillos, de los cuales no hay más que los que existen a bordo. Al *Colón*, que es, sin duda alguna, el mejor de todos los buques que tenemos bajo el punto de vista militar, le faltan sus dos cañones gruesos (...) Los cazatorpederos *Furor* y *Terror* están en buen estado; pero dudo que puedan hacer uso eficaz de sus piezas de 75 milímetros. De los recursos exteriores que necesita una Escuadra se carece, con frecuencia, aun de los más necesarios. En este Departamento no hemos podido rellenar de carbón, y entre Barcelona y Cádiz, solo hemos podido obtener la mitad de la galleta que pedimos, y aun eso contando con 8.000 kilogramos que yo había mandado hacer aquí. No tenemos cartas de los mares de América, y aunque supongo que estarán encargadas, hoy no podríamos operar».

Días más tarde, el 12 de febrero, el almirante le dice al ministro: «... es del todo inadmisibile la penuria que tiene este Arsenal».

Los cañones de 140 mm, verdadera fuerza de los buques según el almirante Cervera, disparaban con sus cargas dentro de casquillos. La mayor parte de los que disponía la Escuadra eran de la casa Armstrong, que presentaban el defecto de que, al disparar, expelían los gases por la culata. En el *María Teresa* había salido despedido parte del cierre de un cañón por esta causa, hiriendo a varios sirvientes. Para el capitán de navío Concas, el problema lo había generado la penuria en los presupuestos: «A tal extremo habían llegado las economías del llamado presupuesto de la paz, que al subir al poder el ministerio Cánovas hubo que gastar 5 millones de pesetas en municiones de guerra; lo que tuvo que hacerse atropelladamente, y de ahí la admisión de los famosos casquillos de Armstrong». Como resultado de ello, el primer disparo de los cañones de 14 centímetros fue el que tiraron al enemigo, ocurriendo que en el *Oquendo* un cañón despidió el cierre, matando a todos los sirvientes.

El recurso de personal era también deficitario; a las peticiones de Cervera, el ministro había contestado, en noviembre de 1897: «... se lucha con la falta de personal de Maquinistas, hoy aumentada esta necesidad por los contratados que se van separando del servicio», y en febrero de 1898: «... su relación sobre falta de Oficiales se la he transmitido, recomendándosela, al Director del Personal; tenemos gran escasez de ellos y especialmente de Alféreces de Navío».

Parece claro, pues, que la Escuadra que se envió a Cuba no estaba en condiciones para enfrentarse a la de los norteamericanos, lo que no era desde luego un secreto para el almirante Cervera:

«Todavía, si nuestra corta Escuadra estuviera bien dotada de todo lo necesario, y sobre todo bien adiestrada, podría intentarse algo, pero tú dices muy bien que no hay más municiones que las de los pañoles, y yo añado que peor que eso es la falta de organización en todos conceptos, hija de muchas causas, entre las que descuellan la absurda economía de carbón ...»¹³.

A la pregunta de cómo podría evitarse el desastre, había contestado: «Permitiéndome consumir antes cincuenta mil toneladas de carbón en maniobras y un millar de proyectiles en ejercicios. De no ser así, iremos a un Trafalgar. Acordaos»¹⁴.

Cervera tenía claro que no tenía ninguna posibilidad de vencer en un enfrentamiento con la Marina norteamericana, y así se lo había comunicado

(13) CERVERA Y TOPETE, Pascual. «Carta a don Juan Spottorno». Puerto Real, 14 de marzo de 1896.

(14) *El Mundo Naval Ilustrado*. Madrid, 15 de julio de 1898.

al ministro; además, el capitán de navío Fernando Villaamil aprovechó su condición de diputado para, tras la junta de Cabo Verde, telegrafiar al presidente del Gobierno, Sagasta, y decirle que veía el sacrificio de la Escuadra seguro, inútil y contraproducente.

La Marina de los Estados Unidos en 1898

La US Navy, en un estado desastroso tras la guerra de Secesión (1861-1865), comenzó a modernizarse bajo el mandato del presidente Chester Arthur (1881-1885); ante el crecimiento de los mercados ultramarinos, y con objeto de controlar las comunicaciones a través de América Central, el país se lanzó a una política de expansión naval cuyo primer paso fue la aprobación de la *Navy Act* de 1883. Durante estos años de la década de los ochenta, la estrategia de la US Navy era sobre todo defensiva, pensando en la protección del comercio y en contrarrestar la posible amenaza de las Marinas sudamericanas.

El planteamiento cambió con el presidente Benjamin Harrison (1889-1893). Ya en su discurso inaugural manifestó su intención de construir barcos de guerra modernos y de adquirir bases de apoyo en ultramar. El partido republicano volvía por entonces a invocar la doctrina del «destino manifiesto», que había justificado su expansión continental en la década de los cuarenta y ahora debería servir para legitimar su expansión marítima. En 1890, Alfred T. Mahan publicaba su famoso *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, que tuvo una gran repercusión en todo el mundo y supuso un punto de inflexión en la política norteamericana, pero que sobre todo dejaba claro a los Estados Unidos que para ser una gran potencia se necesitaba el dominio del mar, y que eso solo se lograba con los acorazados.

Ese mismo año de 1890 se aprobó la *Navy Bill*, autorizando la construcción de tres acorazados (*Oregon*, *Massachusetts* e *Indiana*); dos años más tarde se sumó un cuarto, el *Iowa*. Entre 1894 y 1898, los presupuestos de la US Navy llegaron a sumar un total de más de 241 millones de dólares¹⁵ (en pesetas de la época, unos 1.737 millones); en ese periodo, los presupuestos de la Armada, sumando ordinarios y extraordinarios, llegaron a algo más de 232 millones de pesetas, siete veces y media menos.

(15) «Budget of the US Navy: 1794 to 2004». Naval History and Heritage Command. <http://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/b/budget-of-the-us-navy-1794-to-2004.html>

Todo este proceso de fortalecimiento de la US Navy era perfectamente conocido por las instancias oficiales en España, por los informes recibidos tanto de militares destinados en Cuba como del propio agregado naval (teniente de navío de 1.^a Gutiérrez Sobral) o de comandantes de buques españoles. Fernando Villaamil, por ejemplo, que había visitado los arsenales de Filadelfia como comandante de la *Nautilus*, advertía en mayo de 1894: «[Estados Unidos] en estos últimos años, de modo inesperado, dedica su atención y créditos a adquirir buques de guerra que representan la última expresión del adelanto en la arquitectura naval» (CHOCANO: 2018). La *Revista General de Marina* acogía además con frecuencia artículos que describían el crecimiento de la Marina norteamericana.

Como resultado de estas políticas de fortalecimiento de su poder naval, a principios de 1898 la US Navy se componía de 6 acorazados, 2 cruceros acorazados, 13 cruceros protegidos, 6 monitores de acero, 8 viejos monitores de hierro, 33 cruceros no protegidos y cañoneras y 6 torpederos. De esta fuerza, cuatro acorazados (*Indiana*, *Oregon*, *Iowa* y *Texas*) y un crucero acorazado (*Brooklyn*), con un total de 47.213 toneladas de desplazamiento y que podían poner en el aire 5.032 kilos de proyectiles por minuto, constituyeron la fuerza principal de la Escuadra del almirante Sampson que se enfrentó a la de Cervera, cuyo núcleo lo formaban los tres cruceros de Bilbao y el *Colón*, que sumaban 27.780 toneladas y cuya potencia de fuego teórica era de tan solo 3.051 kilos de proyectiles al minuto (PLACER CERVERA: 1998).

Epílogo: las causas del fracaso

El capitán de navío Concas, capitán de banderas del almirante Cervera en la batalla de Santiago, hacía muy pocos años después del Desastre la siguiente reflexión:

«El combate naval de Santiago no se olvidará ciertamente en mucho tiempo; y si Dios no hace el milagro de que los españoles se enteren algo más que hoy se enteran de lo que por el mundo pasa, es posible que en esta tierra siga discutiéndose el pro y el contra como una novedad; por lo que, y cuando el Señor haya llamado a sí a los que hemos figurado en aquel desastre, encomendamos a aquellos que entonces vistan el uniforme de la Armada española mantengan la defensa de [nuestra] memoria (CONCAS: 1901).

No imaginaba quien fuera también jefe del Estado Mayor de Cervera, por la muerte del capitán de navío Bustamante, cuánta razón tenía, pues

todavía hoy, más de 125 años después, siguen escribiéndose libros sobre el tema y discutiéndose en redes sociales extrañas teorías de la conspiración.

Sin entrar en discusiones tácticas ni estratégicas –tampoco políticas–, sobre las que se han escrito infinidad de páginas, en España y en el extranjero, prácticamente desde el día siguiente al Desastre, podemos entrar a valorar si la Escuadra que se envió a las Antillas tuvo alguna oportunidad.

De acuerdo con lo que hemos visto, está claro que no; como en otras ocasiones de nuestra historia, se mandó a combatir a nuestros antecesores con medios inadecuados, insuficientes y sin el adiestramiento necesario. Como decía también Concas, «cuando empezó la guerra, ya estaba de hecho terminada» –muchos años después, el mariscal alemán Rommel afirmaba en sus memorias: «La batalla está combatida y decidida por los logistas antes de que empiecen los disparos», frase que describe exactamente lo que pasó en Santiago–. Aunque el tiempo haya podido diluir o enmascarar este hecho, lo cierto es que para quienes vivieron en aquellos años era una verdad incontestable.

Lo era desde luego para el almirante, que se lo hizo saber al Gobierno, y lo era para sus comandantes, pero también para los observadores externos. Como dice Baamonde:

«Los mayores errores en la desgraciada administración de la Marina, fueron cometidos por los señores Rodríguez Arias y Beránger. El primero con su afán de proteger una industria privada que no existía en el país, entregándole casi por completo el crédito de doscientos veinticinco millones de pesetas que las Cortes habían concedido para crear una Escuadra, y el segundo, (...) por el capricho de que España solo necesitaba cruceros protegidos con mucho radio de acción ...» (BAAMONDE: 1899, p. 94).

Por su parte, Sánchez de Toca, en el mismo año del Desastre, recordaba que los cruceros «necesitan eludir combates de escuadra».

Las estrecheces presupuestarias que la Armada sufrió en los años previos al Desastre hicieron que la Escuadra acudiese al combate sin estar convenientemente alistada y adiestrada, e incluso con escasez de municiones. Las consideraciones económicas terminaron asimismo de decantar la opción de los cruceros sobre los acorazados a la hora de diseñar los barcos que deberían constituir nuestro «poder naval». Es en estas dos razones –la escasez presupuestaria y el erróneo diseño de la Fuerza– donde hay que buscar las verdaderas causas de nuestra derrota en Santiago.

Bibliografía

- BAAMONDE Y ORTEGA, Manuel (1899). *La administración de la Marina española durante el reinado de la Casa de Borbón*. Ferrol, Imprenta de El Correo Gallego.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de (1995). *Crónica de la Marina española en el siglo XIX II (1868-1898)*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- (1997). Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo XIX. *Revista de Historia Naval*, 57.
- (1999). *Crónica de la Marina española en el siglo XIX I (1800-1868)*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- CERVERA PERY, José (1979). *Marina y política en la España del siglo XIX*. Madrid, San Martín.
- CHOCANO HIGUERAS, Guadalupe (2018). *La Armada en la prensa del XIX: ¿cuestión nacional?* Madrid, Ministerio de Defensa.
- CONCAS Y PALAU, Víctor (1884, marzo). Situación de la Marina militar ante la Ley de Presupuestos y la de Contratación General del Estado. *Revista General de Marina*.
- (1902). *La escuadra del almirante Cervera* (2.^a ed., corregida y aumentada). Madrid, Librería de San Martín. (1.^a ed., m.l., m.ed., 1901.)
- COUSILLAS, José (1907, abril). Los Presupuestos de Marina desde 1850 a 1900. *Revista General de Marina*.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1903). *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón IX*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- PLACER CERVERA, Gustavo (1998). La acción naval de Santiago de Cuba: aspectos cuantitativos. *Revista de Historia Naval*, 63.
- SÁNCHEZ DE TOCA, Joaquín (1898). *Del Poder Naval en España*. Madrid, Imprenta de los hijos de M.G. Hernández.
- SÁNCHEZ ILLÁN, Juan Carlos (1998). *El Imparcial ante la guerra de Cuba. Historia y Comunicación Social*, 3.
- VELARDE FUENTES, Juan (1998). La economía del 98. XVIII Jornadas de Historia Marítima: «Visiones de Ultramar. El fracaso del 98». *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 32, 33-44.