

NO ERAN DE MADERA. EN DEFENSA DEL ALMIRANTE PASCUAL CERVERA (PARTE I. LA ESCUADRA RUMBO A CUBA)

Juan RODRÍGUEZ GARAT

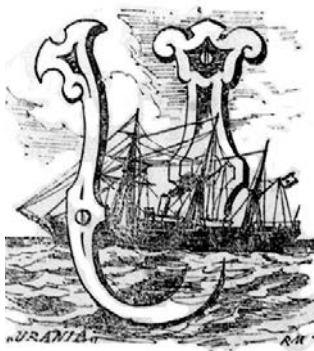


(retirado)

When war broke out between the United States and Spain in April 1898, Spanish Admiral Pascual Cervera was ordered to protect his country's West Indian colonies from American attack. This was a poor decision, for the forces at Cervera's disposal were inadequate to confront the battleships of the US «New Navy».

*Battle at Sea. 3.000 years of Naval Warfare, de R. G. Grant.
(Publicado en 2008 con la colaboración del Servicio Histórico de la Royal Navy)*

El cambiante barlovento de la historia



N suboficial mayor, hoy retirado, por el que yo llegué a sentir particular afecto y respeto, me comentó un día que lo que él recordaba de la historia naval que le habían enseñado desde su ingreso en la Armada se podía reducir a una sucesión de roles desfavorables del caprichoso viento.

No hay nada original en echarle la culpa al viento de las derrotas de la época de la vela. En todas partes se han cocido esas mismas habas y, además, muchas veces. La versión inglesa del combate de La Rochela, en el que la flota del conde de Pembroke fue completamente destruida por la del almirante de Castilla —a la sazón Ambrosio Bocanegra, nacido en Génova pero al servicio de la Corona castellana—, también asegura

que tuvieron que combatir a sotavento (1). La diferencia entre británicos y españoles no está en las disculpas que ponemos en las derrotas, sino en la extensión con que las cubrimos en los libros de historia. Vea el lector que ellos dedican muchas más páginas a sus victorias y nosotros... ¡vaya!, ¡también! ¡A las suyas, no a las nuestras! No hay ningún español que ignore lo ocurrido en Trafalgar, mientras que, si excluimos a los lectores de la REVISTA GENERAL DE MARINA, ¿quién ha oído hablar del combate de La Rochela?

La Armada de hoy asume con decisión la tarea de rectificar este error de largo recorrido. Pero no es fácil cambiar la forma de pensar de una nación que a menudo ha olvidado a sus marinos o, aún peor, los ha usado como chivos expiatorios por sus desaciertos estratégicos. Además, todavía hay mucha gente que prefiere poner palos en las ruedas. Entre ellos están quienes cada día revisan la historia de España con criterios sesgados. Y vaya por delante que no hay nada malo en investigar sobre nuestro pasado y sacar a la luz nuevos datos que nos permitan comprenderlo mejor. Sin embargo, en la mayoría de los casos, de lo que se trata es de alterar deliberadamente los hechos para satisfacer quién sabe qué propósitos (2).

¿Por qué me atrevo a asegurar que el fraude es deliberado? Porque casi siempre se nota. Muchos de los que rechazan la palabra «reconquista» porque no se empleó por quienes protagonizaron la larga empresa en la Edad Media defienden la sustitución del término «descubrimiento» por el de «encuentro», que ni se usaba entonces ni responde en absoluto a lo que de verdad sucedió (3).

Es probable —o, cuando menos, complace a la razón humana pensar así— que en el infierno existan niveles diferentes para castigar la distinta gravedad de los pecados cometidos. Si es así, mucho más cerca del fuego que los revisionistas que falsean la historia para acercarla a su particular visión del mundo merecen estar los propagadores de bulos. Y sólo así puede calificarse

(1) En el primero de los cinco extensos tomos de la historia de la Marina Real británica (*The Royal Navy: A History From the Earliest Times to...*), publicada por Sir William Laird Clowes en 1897, puede leerse: *The Spaniards, who had anchored for the night, then weighed, it being high water, and, taking advantage of the wind, bore down on the English in such a manner as eventually to surround them.*

(2) No soy conspiracionista. Algunos lo harán de buena fe —la misma que inspiraba a los que fingieron que los buques españoles eran de madera—, ya sea para defender a nuestros marinos o para negarles una victoria a los norteamericanos, legítimamente ganada en los pasillos de los ministerios donde, a instancias de Mahan, se creó la «New Navy». Es probable que quienes razonan así ni siquiera se den cuenta —como seguramente no lo hizo fray Bartolomé de las Casas— del servicio que prestan a la Leyenda Negra. Con todo, y poniendo los pies en el suelo, creo que en la mayor parte de los casos sólo se trata de figurar. El número de *likes* es el equivalente más próximo a la gloria que da la actualidad.

(3) Como mucho, puede admitirse que después del Descubrimiento hubo un «encuentro» de culturas en el que la más fuerte derrotó a la más débil. Algo, desde luego, inevitable en la época en que ocurrió.

a quienes, desde la relativa impunidad de las redes sociales, protagonizan insidiosos ataques contra el almirante Pascual Cervera y Topete, cuya actuación al frente de la escuadra destruida en Santiago de Cuba puede ser discutida —es particularmente fácil hacerlo desde el sillón de nuestro cuarto de estar—, pero siempre desde el respeto que nos inspiran todos los que, sirviendo a España, se atrevieron a ponerse bajo el fuego enemigo.

Bulos o realidades

Son muchos los asesores de imagen que aconsejan no contestar a los bulos en internet. «No alimentes al trol», te dicen. Y es cierto que enzarzarse con una tribu de enfurecidos usuarios de las redes sociales no tiene mucho más sentido que alzar la voz para intentar defender a un árbitro al que insulta todo un estadio (4). Sin embargo, cuando se pasa de los exabruptos en la antigua Twitter a productos mediáticos más elaborados, las cosas cambian. Un refrán español, mucho más antiguo que la internet, nos dice que «el que calla otorga». Y no seré yo quien calle cuando se ataca a uno de nuestros héroes.

¿Qué piensa la Armada del almirante Cervera? En 1916, cuando todavía estaba vivo el recuerdo del desastre de Santiago de Cuba —y cuando se entendían mejor los aspectos tácticos del combate—, Cervera fue inhumado en el Panteón de Marinos Ilustres, junto a muchos de los que han sido escogidos como ejemplo a quienes sirven en la Armada de hoy. Era entonces ministro de Marina el vicealmirante Víctor María Concas, que podía juzgar su actuación mejor que nadie porque había sido su capitán de bandera a bordo del *Infanta María Teresa*.

¿Qué más podemos decir sobre el almirante? Aunque algunas de las decisiones de Cervera fueron discutidas en su momento —como lo fueron las de Gravina en Trafalgar—, todas las generaciones de marinos que le siguieron han honrado su memoria. Sirva de botón de muestra la larga vida del crucero *Almirante Cervera*, que entró en servicio durante la dictadura de Primo de Rivera. Su nombre —quizá el mejor homenaje que la Armada puede hacer a sus héroes— fue respetado por la República y por el régimen de Franco. No parece, pues, razonable atribuir tan alto honor a la hipotética complicidad de sus compañeros o a la cambiante política de la Restauración.

Tampoco cuestiona la figura de Cervera la Real Academia de la Historia, en cuyo diccionario biográfico podemos encontrar una breve relación de

(4) Siendo director del Instituto de Historia y Cultura Naval, mantuve una breve polémica con un conocido escritor. A uno de mis hijos, que trataba de defender a su padre —con razón o sin ella— en las redes sociales, le contestó un trol con honestidad y cierto respeto: «... mire, yo aquí he venido a insultar, no a debatir».

los más de cincuenta años «de meritísimos servicios» del almirante (5). Al contrario de lo que me ocurría a mí cuando estaba en activo, a Cervera no había que suponerle el valor porque lo había probado en la heroica toma de la fortaleza filipina de Pagalugán a las órdenes de Méndez Núñez (6). Otro héroe, por cierto, al que es preciso juzgar de acuerdo con los valores de su época, porque tampoco encaja demasiado bien en los esquemas del mundo actual.

Tenemos razones, pues, para defender a Cervera, como las tenemos para defender nuestra historia. Pero una cosa es tener razones y otra tener la razón. ¿En qué se basan quienes atacan al almirante? Se le acusa de derrotista porque se sabía inferior a sus enemigos y tuvo la lealtad de informar de su opinión a sus superiores. Lo mismo podría haberse dicho de Gravina, y con mayor razón porque la escuadra combinada de Villeneuve no estaba, al menos en papeles, tan lejos de la de Nelson en su capacidad de combate. También se discuten algunas de sus decisiones tácticas. Cuando hayamos presentado el contexto en que se tomaron, hablaremos de las más importantes. Por último, se le acusa de cobarde —a pesar de haber salido a la mar al frente de su línea— y de traidor. Sobre esto último, los críticos de hoy no dudan en hacer valer lo que consideran una poderosa prueba de cargo: el hecho, perfectamente demostrable, de que los buques de Cervera no eran ni anticuados ni de madera. Como la ignorancia es muy atrevida, sólo la traición explicaría que un almirante español, con buques modernos y construidos de parecido material (7), no pudiera enfrentarse a un advenedizo como el almirante Sampson. Después de todo, ¿qué sabían los norteamericanos de guerra naval?

Los factores clave de la tercera guerra de Cuba

Es cierto que, tras el desastre de 1898, fueron muchos los oficiales de la Armada que se sintieron traicionados. Pero no por Cervera, sino por el Gobierno de la nación. A la mayoría de los marinos, y no sólo al almirante derrotado, les pareció que enviar a la escuadra a una misión imposible —más adelante intentaré justificar este adjetivo— era, cuando menos, desleal. Pero lo

(5) El autor de su reseña biográfica es el general auditor Cervera Pery, prestigioso historiador naval que, hasta su fallecimiento en 2021, fue un distinguido colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

(6) En reconocimiento a su valor en aquella ocasión, fue ascendido por delante de otros oficiales. Entre los mayores de mi familia se recordaba el suceso con sentimientos encontrados, porque uno de los saltados había sido mi tatarabuelo.

(7) La equiparación de todos los tipos de buques de acero, sea cual sea su clase, trae a mi memoria la anécdota del cabo que le dice al general: «Mire, entre nosotros los jefes, tenemos que entendernos».

que ellos creían que había sido traicionado era la lealtad que se les debía, y no necesariamente los intereses de la Patria, que a veces exigen los mayores sacrificios de quienes la sirven.

Hoy, sin prueba alguna que lo demuestre (8), hay quien se atreve a afirmar que Sagasta, el entonces presidente del Consejo de Ministros de la reina regente, era un verdadero traidor, y no a la Armada —que eso quizá podría perdonársele si fuera por una buena causa—, sino a España. Por dejarlo claro, que servía deliberadamente a los intereses del enemigo. ¿Razones? Sagasta había sido masón, aunque públicamente dejó la secta en 1894. También lo era McKinley, el presidente norteamericano. Es fácil —sobre todo si uno es conspiracionista— suponer que Sagasta mantenía en secreto su militancia y que entre dos miembros de la misma secta bien podían llegar a un acuerdo a espaldas de sus pueblos. Pero, incluso aceptando la hipótesis de que tan masón fuera uno como el otro, ¿por qué el pacto beneficiaba sólo a uno de ellos? La realidad demuestra que el americano se esforzó en ponerle las cosas muy difíciles al español. Lo que se dice amigos no parecían ser. Quizá porque, como los animales de la granja de Orwell, todos los masones son iguales, pero unos más que otros.

Con todo, el argumento que de verdad sostiene la acusación contra Sagasta es, reducido a su esencia, que se perdió una guerra que se debía haber ganado porque nuestro Ejército era superior al norteamericano y tenía —en eso se ha insistido mucho— mejores fusiles. Y es cierto que nuestro Mauser era superior al Springfield del Ejército de los Estados Unidos; pero quienes así razonan olvidan u ocultan tres factores mucho más importantes. El primero es que, contra la idea muy extendida de que se enfrentaban dos potencias medianas, una en ascensión y otra en declive, la realidad es que España ya había tocado fondo en las primeras décadas del siglo XIX (9). Antonio Domínguez Ortiz, mi historiador de cabecera, escribió: «No se podía pedir a España que venciera a un coloso; en 1898, los Estados Unidos tenían cuatro veces más habitantes que España y triple renta per cápita; la relación era de 1 a 12. Esto no lo sabía el público. El gobierno sí» (10). Parece que, todavía

(8) En fechas recientes se han presentado al público documentos que prueban que el Gobierno norteamericano intentó sobornar al español. Pero, no habiendo ningún indicio de que la oferta fuera aceptada, eso sólo demostraría corrupción en el lado de los Estados Unidos. Y no deberíamos ser demasiado duros con ellos. Los gobiernos españoles de la época también intentaron sobornar a los líderes insurgentes, a veces con éxito, lo que personalmente no puedo reprocharles.

(9) Aunque nos duela hoy casi tanto como entonces, conviene recordar el discurso de lord Salisbury, el pérfido primer ministro británico que en el mismo año 1898 dividía las naciones en «vivas» y «moribundas». Entre estas últimas, aunque sin citarla por el nombre, incluía a España.

(10) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *España. Tres milenios de historia*, p. 301.

hoy, parte del público prefiere seguir ignorándolo (11). El segundo de los factores clave que suelen omitirse en los superficiales análisis que nos ocupan es la insurrección cubana. No se trataba sólo de combatir contra los Estados Unidos, sino también contra los mambises. Y no eran un enemigo pequeño. España había tardado diez años en derrotar a los insurgentes en la Guerra Grande —de 1868 a 1878— para encontrarse con que, sólo un año después, empezó la Guerra Chiquita, que prolongó el conflicto dos años más. El levantamiento de 1895 dio comienzo a la tercera de una serie de guerras impopulares en las que las tropas españolas, en su mayoría de reemplazo, habían sufrido un enorme número de bajas —más de 60.000 muertos desde 1895, según datos de Cervera Fantoni—, casi todas, por cierto, a causa de las enfermedades propias de la zona: el paludismo y, sobre todo, la fiebre amarilla. Solamente en 1896, se alcanzaron las 232.000 hospitalizaciones. El coste económico de la lucha contra los independentistas para un país como España también era insostenible (12).

Es verdad que los éxitos de Weyler en 1896 y 1897 demostraron que se podía derrotar una vez más a los insurgentes con una estrategia de línea dura; pero, si a las dificultades de la guerra de guerrillas añadimos al Ejército de los Estados Unidos —entonces más débil que su Marina, pero respaldado por una enorme nación separada de la isla por unas pocas decenas de millas—, la situación se volvía tan difícil como la de las tropas napoleónicas en España en 1812. También ellos eran superiores a los ejércitos de Wellington, pero no podían luchar a la vez contra las partidas de guerrilleros que les hostigaban.

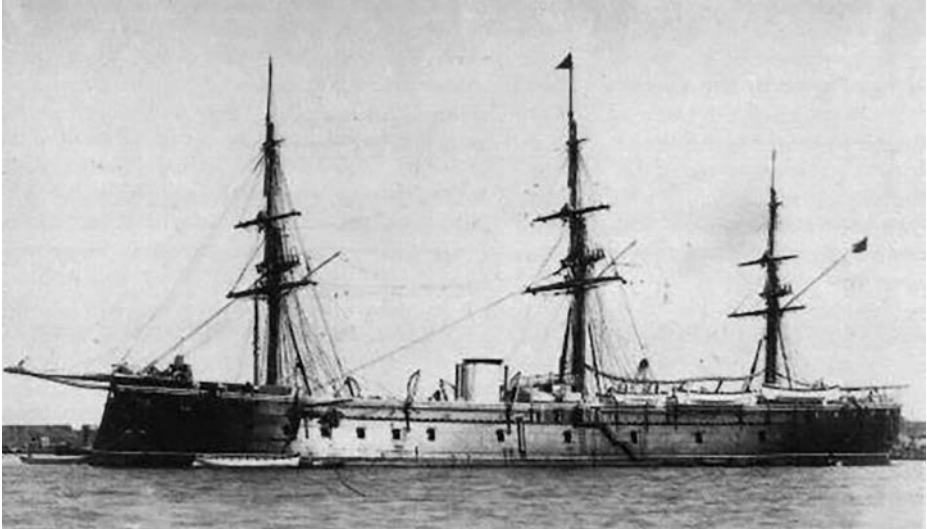
El último factor que olvidan los críticos, y desde luego no el menos importante —debe de ser por eso por lo que no hay marinos que participen en esta teoría de la conspiración—, es la condición insular de Cuba. No combatíamos en Valladolid. Si nuestro enemigo lograba el dominio del mar y conseguía bloquear la isla, la derrota de nuestras fuerzas de tierra, privadas de refuerzos, armas y medicinas, era sólo cuestión de tiempo. Y, seguramente, no demasiado.

El dominio del mar

Todo dependía, pues, de la capacidad de la Armada de la época para derrotar a la naciente Marina estadounidense. Es lo que tiene el poder naval, casi

(11) También contaba, y mucho, el retraso industrial. El primer acorazado construido en los Estados Unidos se botó en 1893, casi 20 años antes que nuestro *España*.

(12) LOSADA, Juan Carlos: *Historia de las Guerras de España*, p. 723. Aquí cita a Romanones para asegurar que sólo entre 1895 y 1898 se habían gastado 2.100 millones de pesetas, y añade: «... una cifra terrible para un país tan pobre».



Sobre la fragata *Numancia*, el primer buque con coraza que dio la vuelta al mundo, dispone el Ministerio de Marina en 1900: «El *Numancia* y el *Vitoria*, con escasa protección, aunque bien repartida, con una sola máquina, velocidad que no pasa de 11 millas y escasa artillería, aún pueden utilizarse para defensa de costas o ataque de ciudades o puertos mal artillados». Unas líneas después, sin embargo, se impone el pragmatismo: «Serán dados de baja cuando exijan el cambio de sus calderas actuales u otras reparaciones o carenas de importancia».

(Fuente: www.wikipedia.org)

siempre mal comprendido por los españoles, pero que resulta decisivo cuando se combate por una isla en ultramar (13).

Las comparaciones entre la Armada de 1898 y la US Navy han sido alteradas de forma fraudulenta por muchos autores españoles para arrimar el ascua a su sardina, ya sea en una u otra dirección. Alguno habrá que, apelando al invencible espíritu de los héroes de Numancia o Sagunto, haya afirmado que los buques de Cervera eran de madera (14) aunque yo no he encontrado ningún texto que lo acredite. En el extremo opuesto hay también autores que se resisten a llamar a los acorazados norteamericanos por su nombre (15) o que convierten en acorazados a los cruceros de Cervera.

(13) No se trata de hacer propaganda. En otros escenarios, es preciso reconocer que el valor del poder naval es mucho más limitado.

(14) Montojo, en Filipinas, sí tenía en su escuadra un buque de madera, el *Castilla*. Reclasificado como crucero, era en realidad una antigua fragata de hélice, de la misma época que la *Numancia* pero sin el blindaje de ésta.

(15) LOSADA, Juan Carlos: *op. cit.*, p. 737, donde dice «A la salida del puerto estaban en arco los cruceros americanos *Iowa*, *Indiana*, *Oregon*, *Texas* y *Brooklyn*...».



Así era el blindaje de la *Numancia*, el buque insignia de Méndez Núñez en El Callao. Por tener una coraza de hierro sobre la madera de teca de su costado, algunos lo han confundido con un «acorazado». Pero no tiene nada en común con los *pre-dreadnoughts* de la época. (Fotografía facilitada por el autor)

Esa ambigüedad, que todavía subsiste en las unidades mecanizadas del Ejército, puede ser la razón por la que algunos cronistas defienden que la maltrata Armada de la época, sometida a constantes vaivenes políticos y profesionales y a fuertes restricciones presupuestarias, contaba con tres acorazados. ¿Cuáles eran? Estaba el *Pelayo*, que sí era un verdadero *pre-dreadnought* comparable a los buques norteamericanos. Pero los otros dos eran las venerables fragatas blindadas *Numancia* y *Vitoria* que, cuando perdieron su utilidad táctica —la tecnología avanzaba rápidamente en aquella época—, habían sido despojadas de sus bellos mástiles, rearmadas con artillería más moderna y convertidas en los feos híbridos que en algunos textos aparecen reseñados como «acorazados guardacostas». Es bueno recordar que estas fragatas, construidas en la década de los sesenta, sí tenían su costado de madera de teca, aunque forrada de hierro por el exterior. El lector interesado encontrará en el Museo Naval una sección del casco de un buque, dañada por

Por razones semánticas, hay también quien, quizá de buena fe, se equivoca al comparar los buques de ambas naciones. Para los no iniciados —y a veces también para los profesionales—, parte del problema está en la ambigüedad de la palabra «acorazado». Además de definir una clase de buque que nace en la última década del siglo XIX con la entrada en servicio de los que *a posteriori* recibieron el nombre de *pre-dreadnoughts*, el sustantivo «acorazado» es también, en correcto castellano, un adjetivo, sinónimo de «blindado».

Así era el blindaje de la *Numancia*, el buque insignia de Méndez Núñez en El Callao. Por tener una coraza de hierro sobre la madera de teca de su costado, algunos lo han confundido con un «acorazado». Pero no tiene nada en común con los *pre-dreadnoughts* de la época.

el impacto de un proyectil en El Callao, que le permitirá visualizar este concepto (16).

Los lectores menos familiarizados con los asuntos navales quizá se digan que todo eso son excusas. ¿No eran de acero los buques de Cervera? Para entender mejor el problema, eliminando las ambigüedades propias de nuestro idioma —por otra parte, mucho más bello que el inglés—, veamos las diferencias tal como las entendían los marinos de la época.

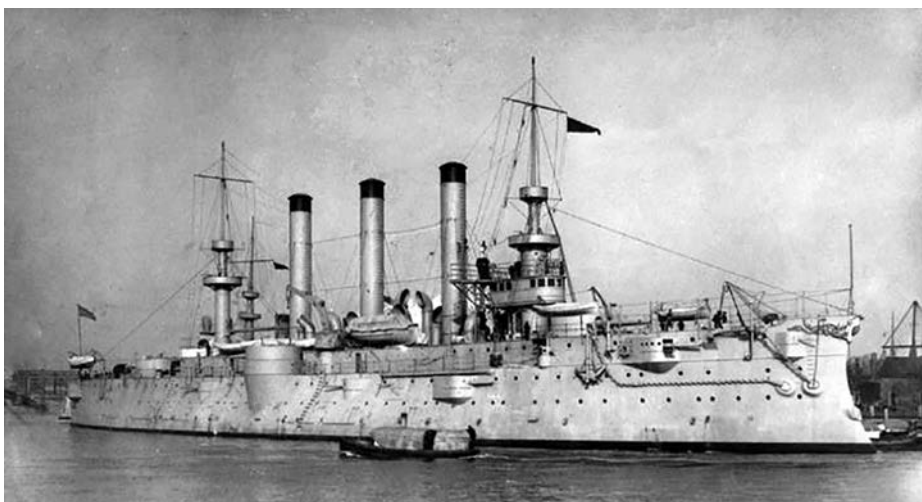
En la cima del escalafón naval, donde ahora encontramos a los portaviones, estaba el *battleship* (17). Después de haber visto cómo traducimos muchos de los nombres de las películas anglosajonas —alguien pensó que era buena idea destripar un brillante final titulado *La semilla del diablo* a la intrigante *Rosemary's baby*—, no cabe fingir sorpresa al recordar que en España dimos a este tipo de buques la denominación de acorazados. En el cambio, además de plantearse los problemas de ambigüedad ya explicados, se pierde un matiz importante porque, por exclusión, se deduce que, en el pensamiento naval británico de la época, las demás clases de buques no eran *de batalla*.

Los cruceros —y éste es un nombre que sí hemos traducido correctamente— estaban originalmente concebidos para «cruzar», término naval que define la RAE como «navegar en todas direcciones dentro de un espacio determinado con fines diversos». ¿Qué fines? Su papel en las marinas de la guerra de la época era el corso —todavía no existía el submarino—, la exploración y el ataque a puntos desprotegidos de la costa. Dentro de una amplia panoplia de variantes (18), con mayor o menor capacidad de combate —cruceros de primera y segunda clase, cruceros protegidos, cruceros acorazados o, más adelante, cruceros ligeros, pesados y de batalla—, todos tenían menos blindaje y potencia de fuego que los acorazados, pero se diseñaban con una gran autonomía logística y la velocidad necesaria para evitar un encuentro con ellos.

(16) Merece recordarse que los proyectiles de los cañones Blakely que defendían El Callao pesaban 183 kilos. Los de los acorazados de 1898 eran tres veces más pesados y su velocidad inicial también era muy superior.

(17) Las fragatas blindadas españolas no eran técnicamente *battleships*, sino *ironclads*, literalmente «revestidas de hierro».

(18) Mientras los entonces llamados «cruceros de segunda clase» de la Armada en Filipinas desplazaban algo más de 1.000 toneladas —igual que los destructores de la Primera Guerra Mundial y la mitad de los de la Segunda—, el moderno crucero acorazado *Emperador Carlos V* superaba las 9.000. De ahí el error de las comparaciones numéricas que muchos hacen al analizar la batalla de Cavite, teóricamente librada entre unidades de la misma clase. El *Olympia*, el buque insignia de Dewey, desplazaba más de 6.000 toneladas a plena carga, casi el doble que el *Reina Cristina* y un cincuenta por ciento más que la suma de los cuatro cruceros de segunda clase que tenía Montojo.



A la vista de estas fotografías, no hace falta mucha familiarización con la guerra naval para entender las enormes diferencias que había entre los diferentes buques que en aquella época recibían el nombre de cruceros. Arriba, puede ver el lector el crucero de segunda clase *Infanta Isabel*. No era de madera, es verdad, pero desplazaba 1.150 toneladas, montaba cuatro cañones de 120 mm y su velocidad era de sólo 14 nudos. Dos unidades de su misma clase, concebidas para la lucha contra los piratas filipinos y no para el combate naval, sucumbieron en Cavite a las órdenes de Montojo. Abajo, está el crucero acorazado *Brooklyn*, que superaba ampliamente las 9.000 toneladas y tenía ocho cañones de 203 mm, protección en costados, cubiertas y torres y 20 nudos de velocidad. (Fuente: www.wikipedia.org)

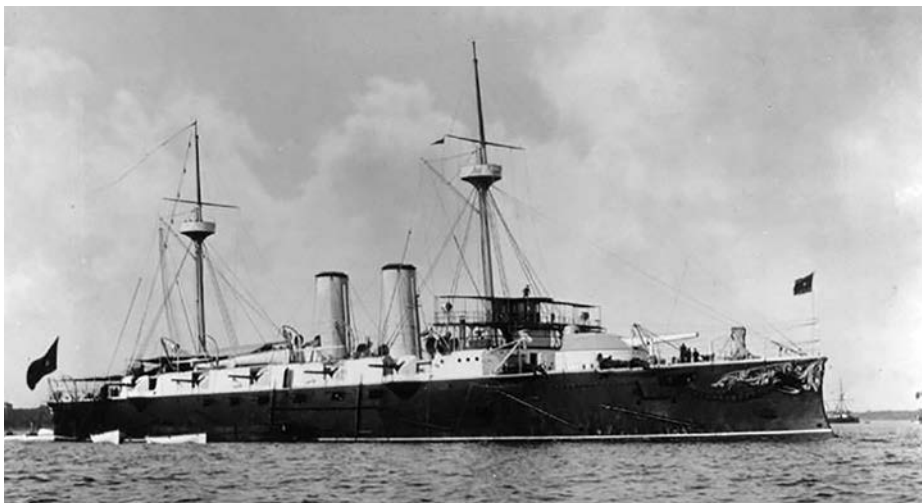
Es importante que el lector entienda que, *en la larga historia del combate naval, nunca los cruceros, cualquiera que fuera su número, lograron hundir con sus cañones un solo acorazado*. Ni siquiera uno de bolsillo, como el *Admiral Graf Spee*. ¿Cómo explicarlo en un mundo que ha visto de todo? (19) ¿No venció, aunque fuera una sola vez, David a Goliat? ¿No podría el número igualar las fuerzas, como lo hizo en la batalla de Isandhlwana, en la que los zulúes derrotaron a los británicos? Pues parece que no. La clave al final del siglo XIX ya no estaba en comparar el número de cañones o el «peso de andanada», como todavía hacen algunos historiadores. La aparición de los *ironclads* —entre los que se encontraba nuestra *Numancia*— había dado el pistoletazo de salida para la carrera entre la coraza y el cañón naval. Treinta años después, el peso de un proyectil de las piezas de 11 pulgadas de los cruceros protegidos de la clase *Infanta María Teresa* era de 266 kilos. La artillería de 13 pulgadas de los acorazados de la clase *Indiana* disparaba proyectiles perforantes de 510 kilos, casi el doble de la de los cruceros. Las cifras se invertían cuando se consideraba la protección. El blindaje en la cintura era de 430 milímetros en los acorazados frente a los 306 de los cruceros.

¿Qué podemos deducir de estos fríos datos? ¿Que unos hacían más daño que otros? Ojalá hubiera sido sólo eso. Lo cierto es que, en la carrera entre coraza y proyectil que hemos citado, los cruceros estaban detrás y los acorazados delante. Eso no los convertía en imbatibles —nada lo es—, pero sí los mantuvo imbatidos frente a los cruceros de todos los tiempos. Así se explica que —y disculpe el lector que me adelante—, llegado el día del combate de Santiago de Cuba, los 64 impactos de los cañones españoles solamente causaron un muerto y un herido a los buques de Sampson —y fue precisamente en el crucero *Brooklyn*—, mientras que los 148 impactos de los buques norteamericanos —que, por cierto, tiraron bastante peor que los nuestros— hundieron a los dos destructores, causaron daños de gravedad a los cuatro cruceros y mataron a 280 marinos españoles (20). Nada que, en verdad, no fuera previsible. Nada que no volviera a ocurrirles en Jutlandia a los cruceros de batalla de Beatty, en el estrecho de Dinamarca al *Hood* británico o, por no dar siempre la victoria al bando alemán, en cabo Norte al *Scharnhorst*.

No puede decirse que los acorazados de la clase *Indiana*, primeros *predreadnoughts* en servicio en la Marina de los Estados Unidos, fueran unos buques excelentes. Su autonomía y sus características marineras eran bastante pobres, condicionadas por un desplazamiento de sólo 10.000 toneladas. Pero

(19) Los teóricos de la conspiración suelen considerar la abundancia de pruebas en contra de sus teorías como una demostración de que son ciertas. Así, alguno interpretará que todas las marinas del mundo, dirigidas por los anglosajones, se pusieron de acuerdo en no hundir acorazados con sus cruceros para ocultar la supuesta traición de Cervera.

(20) Muchos historiadores dan cifras bastante más abultadas porque incluyen entre las bajas de la escuadra a los muertos en los combates en tierra y por enfermedad.



De los cruceros acorazados —*armoured cruisers*, para aclararnos— de la clase *Infanta María Teresa*, escriben los autores del excelente libro de referencia *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, editado por el Instituto de Historia y Cultura Naval y la Fundación Alvargonzález: «Inspirados en el HMS *Orlando*. Fuertemente artillados pero pobremente blindados». Algo había que sacrificar para reducir 3.000 toneladas el desplazamiento de los primeros *pre-dreadnoughts* y aumentar la velocidad. Con todo, a la vista de la fotografía del acorazado *Indiana* arriba de estas líneas, el lector experto sabrá valorar las decisivas diferencias entre ambas clases de buques. (Fuente: www.wikipedia.org)

su artillería y su blindaje eran muy superiores a los de los cruceros de Cervera. ¿Significa eso que nuestros barcos estuvieran mal diseñados? En absoluto. El *Cristóbal Colón*, recién construido en Italia, todavía carecía de artillería principal; pero los tres cruceros de la clase *Infanta María Teresa* eran buenos buques, construidos en España pero bajo la influencia de modernos diseños británicos. Su velocidad máxima era, como correspondía por concepto a los cruceros de entonces y de siempre, superior a la de los acorazados norteamericanos en al menos tres nudos. Simplemente, no estaban concebidos para enfrentarse a ellos.

Como la REVISTA GENERAL DE MARINA tiene muchos lectores y algunos son de tierra adentro, permita el lector una breve digresión que podría aclarar las ideas. Aunque en la mar no hay montañas ni bosques, los cruceros de la época tenían un papel comparable al de los guerrilleros que lucharon contra Napoleón. Diseñados para explotar su velocidad en los interminables caminos de la mar, podrían haber jugado un importante papel en la guerra contra los Estados Unidos; pero carecía de sentido enfrentarlos con los acorazados, más pesados y lentos, aunque muy superiores si se llegaba al combate.

Aclarados estos puntos, resulta más fácil interpretar los datos de los anuarios navales de la época (21). España disponía en 1898 de un único acorazado, el ya mencionado *Pelayo*, que había entrado en servicio diez años antes. Por su parte, y olvidándonos del *Texas* —un diseño fallido cuyo gemelo, el *Maine*, había volado en La Habana, probablemente por accidente pero dando a los Estados Unidos un conveniente pretexto para la guerra—, la «New Navy» norteamericana tenía en activo tres *pre-dreadnoughts* de la clase *Indiana* y uno de la clase *Iowa*, todos ellos de reciente entrada en servicio (22). ¿Una proporción de cuatro a uno entonces? Si me quedara en esta cifra tendría derecho el lector a pensar que estaba siendo parcial. Los cruceros de Cervera (23) no podían aspirar a dominar la mar, pero sí podrían

(21) Todavía hoy, el *ranking* de *Global Firepower*, que sirve de referencia a muchos que se autodefinen como analistas en el ámbito civil, pone a Rusia como primera potencia naval del mundo porque tiene más buques de guerra. Aplicando ese criterio, Estados Unidos se encuentra en el cuarto lugar, a pesar de sus portaviones.

(22) Tal desventaja era el inevitable resultado del fracaso de los planes navales de la Restauración. Desde la perspectiva de hoy, es frustrante recordar cómo el programa de Antequera, que preveía la construcción de cinco acorazados oceánicos, se quedó en uno solo —el *Pelayo*— porque Beránger, su sucesor en el ministerio, influido por las ideas de la *Jeune École* —y quizá también por el hecho de que los acorazados no podían construirse en astilleros españoles y habían de ser comprados en el extranjero—, prefirió apostar por los cruceros y los buques menores.

(23) En España todavía se discute si se trataba de cruceros protegidos —designación que suele darse a la clase *Infanta María Teresa*— o cruceros acorazados, como suele denominarse al *Cristóbal Colón* y al *Emperador Carlos V*. ¿Galgos o podencos? Es bueno que el lector sepa que en el idioma naval internacional todos ellos eran *armoured cruisers*.

haber evitado que lo hicieran los norteamericanos. Ya hemos comentado sus capacidades. Más rápidos que los acorazados de Sampson (24), podían haber burlado un hipotético bloqueo de la isla y llevar refuerzos y material a las fuerzas de tierra. Los japoneses lo hicieron en el Pacífico con algunas de las guarniciones de las islas que tuvieron que dejar atrás, aunque sólo sirviera para prolongar una resistencia que resultó inútil. ¿Ataques a las ciudades costeras en los Estados Unidos? ¿Guerra al tráfico? Es verdad que Alemania se lo puso muy difícil a los británicos en las dos guerras mundiales aun con una marina muy inferior. Pero era un país poderoso y continental, mientras que la España de la época apenas contaba en el llamado «concierto de las naciones» y dependía de la mar. Antes de lanzarse a una campaña así habría que recordar que donde las dan las toman.

El error estratégico

A estas alturas resulta obvio que, mejor empleados —y los más reputados analistas extranjeros, desde Mahan hasta el almirante británico Colomb (25), coinciden con Cervera en que lo mejor habría sido operar desde las islas Canarias—, los buques perdidos en Santiago de Cuba habrían permitido prolongar la guerra (26). Partiendo de las Islas Afortunadas, donde el bloqueo norteamericano habría sido imposible —el problema del carboneo no tenía solución viable con el Atlántico de por medio—, los cruceros de Cervera podrían haber facilitado a las tropas de Cuba un nuevo «camino español» por vía marítima. Los buques de Sampson, por su parte, se habrían tenido que multiplicar para proteger su propia costa y mantener el bloqueo de Cuba.

(24) Con el mismo carbón, claro. Cuenta el capitán de navío Blanco Núñez en la conferencia titulada «Aspectos tácticos-estratégicos de la batalla de Santiago» —impartida en la Real Liga Naval Española y disponible en YouTube— que los cuadernos de bitácora de los buques de la época listaban separadamente el carbón de Cardiff, que conservaban para un apuro, y el de otras procedencias y peor calidad. Pero no hace falta ir tan lejos. Cualquiera que haya cocinado en una barbacoa sabrá por experiencia que la calidad del carbón hoy a la venta varía mucho y que el bueno tiene un precio mayor.

(25) Fue este almirante historiador quien sugirió que Cervera debió haberse negado a cruzar el Atlántico, asumiendo el riesgo de ser fusilado. Cuando hago el esfuerzo de ponerme en su lugar, me parece probable que, más que al fusilamiento, Cervera temiera pasar a la historia como un nuevo Riego.

(26) Así lo aseguraba el ministro de Marina Auñón. Debe señalarse que en los documentos que a él le debemos aparece con claridad el deseo de justificar sus propias decisiones: él fue el principal valedor de la orden de enviar la escuadra a Cuba, y culpar a Cervera de su pérdida inútil le exoneraba. No le condenemos por ello, sin embargo. Todos tenemos derecho a arrimar el ascua a nuestra sardina a la hora de dar explicaciones. También lo hizo Cervera y, por si existieran dudas, el propio autor de este artículo cuando, en circunstancias infinitamente más sencillas que se dan en los despliegues navales de hoy, fue requerido a hacerlo.

Los cruceros auxiliares norteamericanos de nada habrían servido frente a una escuadra de buques rápidos y bien armados que podía aparecer por sorpresa en cualquier sitio. La llegada de la escuadra a las Antillas —y hubiera dado igual que fuera a Cienfuegos o La Habana, aunque ya veremos que Cervera no habría podido arribar a ninguno de los dos sin combatir con Sampson o Schley— facilitó el trabajo de la Marina norteamericana y aceleró la derrota de España.

Admitido el error estratégico, contra el que Cervera previno acertadamente, queda indagar sus causas: ¿traición, frío cálculo o incompetencia? (27). No podemos tomar partido sin considerar un campo en donde nuestra desventaja era todavía mayor que la naval: el industrial. Unas pocas décadas después de la derrota, la guerra en el Pacífico demostró al Japón —y con él al mundo— que los astilleros también deciden las contiendas. Mientras que la España de finales del XIX había tenido que contratar el *Pelayo* a Francia y el *Cristóbal Colón* a Italia, los Estados Unidos construían sus propios buques. Y muy rápidamente, por cierto. Además de los cuatro acorazados en servicio, en 1898 tenían ya en el agua dos nuevas unidades de la clase *Kearsarge* y en grada tres de la clase *Illinois*. Y a ellos siguió, en muy poco tiempo, una larga lista de *pre-dreadnoughts* (28) con desplazamientos cada vez mayores, que el tiempo demostró necesarios para resolver algunos de los problemas de autonomía y comportamiento marino detectados en los primeros diseños. ¿De verdad hay quien defienda que habría sido una buena idea prolongar la guerra? (29). Por mucho que el personaje no me resulte simpático, me temo que Sagasta tenía sobre esto una visión bastante más ajustada a la realidad que la mayoría de sus detractores.

(27) Hablando de incompetencia, Bermejo, también almirante y entonces ministro de Marina —lo que, por cierto, me permite rechazar las acusaciones de corporativismo que hacen los teóricos de la conspiración a los que defendemos a Cervera, no más compañero nuestro que Auñón o Bermejo—, escribió a don Pascual el siguiente párrafo para justificar el envío a la guerra del *Cristóbal Colón* sin su artillería principal: «La fuerza militar se desarrolla por los calibres medios por la multiplicidad del fuego; cañones monstruos y torpedos son armas terribles, pero solamente en ocasiones determinadas». Sólo ocho años después entraba en servicio el *dreadnought* británico, que convirtió en obsoletos a todos los acorazados anteriores y desterró para siempre y en todas las marinas los calibres medios en esta clase de buques.

(28) Identificados retroactivamente por la numeral BB, de *battleship*, en lugar de la C de los cruceros. El primero de esta honrosa lista —BB-1— fue el *Indiana*, y el último —BB-64— el *Wisconsin*, que llegó a entrar en combate en la Operación Desert Storm en 1991, casi 100 años después de la guerra de Cuba.

(29) En 1907, sólo nueve años después de la guerra, la Marina norteamericana demostró su músculo —y las ambiciones de su país— dando la vuelta al mundo con una flota —la llamada Gran Flota Blanca— de 16 acorazados, entre los que no estaba ninguno de los que combatieron en Cuba, considerados ya obsoletos.

Una posible explicación: el duelo a primera sangre

Si la campaña de Cuba dependía de la mar —y en ese terreno la nación norteamericana, espoleada por las ideas de Mahan, había hecho sus deberes bastante mejor que la nuestra—, la contienda estaba perdida de antemano. Nuestros enemigos, desde luego, estaban convencidos de su victoria; si no fuera así no se habrían apresurado a declarar la guerra. ¿Por qué librarla entonces? ¿Cómo justificar esa «pobre decisión» que critica Grant en la cita que encabeza este artículo? ¿Qué pensaba Sagasta cuando envió una escuadra a una guerra que, a pesar de la superioridad de nuestro Ejército, no se podía ganar?

Son muchos los autores que desde entonces analizaron la decisión del político español. El debate, sin embargo, no se ha apagado del todo. ¿Era en verdad un traidor vendido a los anglosajones o quizá, como exigía Clausewitz a los estadistas de su época, entendía mejor que la mayoría de sus críticos la naturaleza de la guerra que iba a producirse? (30) ¿Buscaba en la Armada un chivo expiatorio que le excusara de sus responsabilidades históricas o la llevó deliberadamente a la destrucción —sobre eso no tengo ninguna duda, pero también sacrificó Leónidas a sus 300 espartanos en las Termópilas y esto le convirtió en leyenda— procurando lo mejor para su patria?

No soy yo quién para juzgarle. Cometería el mismo error de quienes, sin experiencia naval ni militar que avale su juicio, condenan a Cervera. Hágalo el lector si le place (31). El propio Sagasta, en sus declaraciones públicas, aseguró que la guerra era necesaria para defender el honor de la nación. ¿Justificaba el honor de España la pérdida de su escuadra? Así lo creía Méndez Núñez cuando llevó a sus buques frente a las baterías de El Callao. Pero no deberíamos engañarnos. Sagasta no era Méndez Núñez. Tampoco era Leónidas, que murió al frente de sus espartanos. Detrás de las palabras del político estaba la presión de una opinión pública mal informada por la prensa de la época —suelo ilustrar con este hecho la necesidad de una verdadera cultura de defensa, de la que sigue careciendo la España de hoy— y, quizá,

(30) El prusiano escribió: «El primero, el supremo, el de mayor alcance de los juicios que se espera del estadista es establecer la clase de guerra en que se va a embarcar, sin confundirla ni intentar cambiarla por algo extraño a su naturaleza». Si ésa es la vara de medir, no son muchos los estadistas que han hecho bien los deberes en la historia de la humanidad.

(31) En una interesante mesa redonda de título «Cavite y Santiago de Cuba. Dos batallas en busca de sentido», disponible en el canal de YouTube de la Armada, el coronel Santiago Acosta, director del Departamento de Estudios e Investigación del Instituto de Historia y Cultura Naval, nos recordó una cita del almirante Concas de su libro *La escuadra del almirante Cervera*: «... las generaciones venideras podrán juzgar si aquella triste jornada fue un encuentro natural de la guerra o una buscada ocasión por políticos, mal llamados hombres de Estado, que ante el pueril temor a una asonada no dudaron en sacrificar la patria entera, bajo la originalísima idea de que el desastre... obligaría al pueblo a la resignación».

«el miedo a un golpe militar contra el régimen si se cedían las colonias ante la presión norteamericana sin oponer resistencia» (32).

Nunca es fácil librar una guerra que no se puede ganar. Quizá haya algo de justicia histórica en que el pueblo norteamericano se viera obligado a tomarse su propia medicina para lidiar con el honor nacional dañado en Vietnam. Pero eran otros tiempos y otro país. Para nuestro discutido Sagasta, «el deshonor habría concluido con todo y con todos». Por lo pronto, lo que es seguro es que habría sido el final de su carrera política. ¿Qué podía hacer el veterano político liberal para salvar a la monarquía —lo que estaba bien— y salvarse a sí mismo, que no lo estaba tanto? Quizá la expresión más afortunada para explicar lo ocurrido en Cuba se la debamos al historiador Antonio Elorza: «Para Sagasta sólo cabía la posibilidad de un duelo a primera sangre que limitara en lo posible los efectos de una derrota inexorable. El envío de la escuadra de Cervera pudo tener ese sentido» (33).

En la segunda parte de este artículo veremos cómo ese duelo a primera sangre, que desde la lejanía de la Corte quizás se viera como una jugada hábil y astuta para salir del atolladero político en el que se encontraba nuestro Gobierno, puso a Cervera y a los marinos que él mandaba en una situación imposible, en la que sólo el honor —y aún hay quien hasta eso se lo discute— pudieron salvar.



(32) ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, María Dolores: *Breve Historia Militar de España* (obra colectiva), capítulo 17. Ministerio de Defensa, 2023. Conviene hacer notar que, jurídicamente, Cuba no era una colonia, sino una provincia española. Sin embargo, en el resto del mundo —y muy particularmente en los Estados Unidos— apenas se valoraba la diferencia.

(33) ELORZA DOMÍNGUEZ, Antonio: *Historia Militar de España*. Tomo IV, *Edad Contemporánea*, p. 378.

Fragata *Cristóbal Colón* junto al faro de Navidad en Cartagena.
(Foto: Francisco de Paula Márquez Lumpié)

