

EL CRUCERO ACORAZADO *CRISTÓBAL COLÓN*, DESDE SU BOTADURA HASTA SU PARTIDA HACIA CUBA

(Septiembre de 1896 a marzo de 1898)

Manuel ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS
Licenciado en Ciencias Geológicas

Introducción

En la mañana del 16 de septiembre de 1896, y a los acordes de la Marcha Real española entremezclados con vivas a nuestro país, a Italia y al insigne navegante y descubridor genovés, se botaba el crucero acorazado *Cristóbal Colón* en los Cantieri Sestri Ponenti de la Casa Ansaldo de Génova. Se trataba del mejor buque de la escuadra española de la época, y no puede decirse que tuviera precisamente suerte, sino todo lo contrario, siendo probablemente el de más corta vida de toda la historia de la Armada española contemporánea: exactamente se mantuvo a flote durante 21 meses y de ellos solamente 14 bajo bandera española.

Este primer artículo pretende reconstruir la historia del desafortunado crucero, desde su botadura en los astilleros genoveses, hasta su partida en marzo de 1898 junto con el resto de la escuadra del almirante Cervera, hacia aguas cubanas. En un segundo y posterior artículo se expondrá la última etapa de su historia naval, desde su salida de la península hasta su hundimiento en el histórico combate naval de Santiago de Cuba, el 3 de julio de 1898, en cuya acción pudo haber jugado un papel más destacado de haber contado con su artillería pesada.

Dos de las fotografías que acompañan al presente artículo posiblemente constituyan las últimas imágenes gráficas del citado buque antes de su hundimiento en la desembocadura del río Tarquino (Santiago de Cuba) y fueron tomadas desde el faro de La Curra, de Cartagena, en el mes de marzo de 1898, por el entonces joven cadete de ingenieros de 19 años Enrique Rolandi Pera, abuelo del autor del presente artículo. Estas dos fotografías totalmente inéditas hasta la fecha, que han permanecido en el archivo familiar durante un siglo, han sido el origen de esta investigación, que le dedico obviamente a mi abuelo, autor de las mismas, y a mi padre, Enrique Rolandi Gaité, marino de guerra, que siempre me transmitió un profundo amor a la mar, a su mundo y a sus gentes.

El Cristóbal Colón dentro de los planes o programas navales de la Restauración

Durante las dos últimas décadas del pasado siglo la Marina española esbozó una serie de sucesivos planes o proyectos de construcción de una nueva escuadra, denominados oficialmente «Planes Navales», entre los que cabría distinguir dos etapas claramente diferenciadas: la de seguridad (1879-1893) y la defensiva (1894-1898).

Primera etapa (1879-1893)

La primera etapa, comprendida entre diciembre de 1879 y marzo de 1893 y considerada como de relativo optimismo y seguridad desde un punto de vista naval, fue llevada a cabo durante diferentes gobiernos alternantes conservadores y liberales (cinco de Antonio Cánovas del Castillo, ocho de Práxedes Mateo Sagasta y uno de José Posada Herrera), que contaron para su realización con 21 ministros de Marina: Santiago Durán, Francisco Pavía, Rafael Rodríguez Arias (cuatro veces), Carlos Valcárcel, Juan Antequera, Manuel de la Pezuela, José M.^a Beránger (tres veces), Rafael Rodríguez Arias (tres veces), Juan Romero y Moreno, el propio Cánovas del Castillo interinamente, Florencio Montojo, Marcelo Azcárraga, José López Domínguez interinamente y Pascual Cervera.

Con tanta variedad de gobiernos y de ministros de Marina en tan corto periodo de tiempo (casi un gobierno cada siete meses y un ministro de Marina cada dos) era prácticamente imposible llevar a efecto ningún plan naval serio, que obviamente necesitaban de periodos más dilatados de tiempo. Por lo general, los gobiernos liberales (nueve en 14 años) optaron por una política proteccionista que desarrollara una industria naval y auxiliar propia, encargando unidades denominadas «coloniales» (tipo cruceros ligeros, avisos y cañoneros) a los astilleros nacionales y del Estado. Por el contrario, los gobiernos conservadores (cinco en los citados 14 años) prefirieron adquirir grandes buques denominados «de batalla» (del tipo acorazados o grandes cruceros blindados) y encargarlos a astilleros extranjeros por su menor coste y mayor efectividad.

Durante esta primera etapa (1879-1893), y con escaso éxito por diferentes motivos (dificultad de aprobación en Cortes, limitaciones de financiación, diferencias de opinión de los expertos, etcétera), se intentaron llevar a efecto los Planes Durán (1880), Pavía (1883), Antequera (1884), Moret (1885), Beránger (1886) y Rodríguez Arias (1887). De estos seis planes navales, el de Rodríguez Arias (coincidente con tres gobiernos liberales seguidos presididos por Práxedes Mateo Sagasta, conocido históricamente como el «gobierno largo»: octubre de 1886 a enero de 1890) fue el más completo de todos los de esta primera etapa, creando nuevos buques y financiando la construcción de otros, muchos de ellos ya encargados en planes anteriores. Era muy ambicioso, para los exhaustos presupuestos de la época, pretendiendo, a un mismo

tiempo, construir una escuadra y desarrollar la industria naval nacional. Entre sus muchos méritos cabría destacar el que fuera el primer plan naval que previó, de forma seria, un posible enfrentamiento con los EE. UU., intentando crear una escuadra en condiciones para la ocasión.

Con un presupuesto extraordinario de 225 millones de pesetas, reducido posteriormente a 189, tenía previsto construir dos tipos de buques: seis cruceros acorazados y un protegido que pudieran superar a los posibles cruceros enemigos, operando a grandes distancias, y 10 cañoneros-torpederos. Los retrasos en las entregas y ciertos defectos constructivos hicieron que la mayor parte de los buques no estuvieran listos para el año 1898, en cuyas fatídicas fechas hubieran sido tan necesarios.

Etapa defensiva (1894-1898)

La segunda etapa de la política naval de la época coincide con los cuatro últimos años anteriores al conflicto de 1898. Este periodo, denominado en términos históricos como la «fase defensiva de 1894-1898», corresponde con una etapa de crisis anunciada, caracterizada por una estrategia de repliegue y por una sensación de creciente inseguridad naval.

La escuadra española de la época, tras el fracaso parcial del programa naval de Rodríguez Arias (1887) y la pobre actuación de la Marina en la campaña de Melilla de 1893-1894, se encontraba en un estado francamente insatisfactorio. Los buques disponibles eran bastante mediocres y antiguos, lo cual, unido a una continua actividad colonial sin las correspondientes reparaciones y modernizaciones, llevó a una etapa de graves y continuos accidentes (sólo en el año 1895 se produjeron seis accidentes graves, con pérdida de tres cruceros y sufrimiento de graves averías en otros tres, con más de 450 muertos, entre ellos el almirante Delgado Parejo, comandante general del apostadero de La Habana).

A pesar de la lógica preocupación por el auge militar y naval conseguido por Japón tras su aplastante victoria contra China (1894), y del miedo a que se interesara por las posesiones españolas en el Pacífico, así como de la amenaza continua de los EE.UU. en el área caribeña, sobre todo tras el inicio de la construcción de una poderosa fuerza naval a partir de 1885, la estrategia naval del Gobierno español se orientó hacia una política más defensiva y concentrada hacia el escenario europeo y mediterráneo.

Es en este momento histórico, y tras un largo período de Gobierno liberal presidido nuevamente por Sagasta (cuatro gobiernos seguidos, desde diciembre de 1892 hasta marzo de 1895), y en los aspectos navales dirigido por los ministros Pascual Cervera Topete y Manuel Pasquín de Juan, cuando se produjo la vuelta de los conservadores al poder, con Antonio Cánovas del Castillo a su cabeza (23 de marzo de 1895). El nuevo ministro de Marina elegido fue el ya veterano contralmirante José M.^a Beránger y Ruiz de Apodaca, quien al año siguiente de su nombramiento presentó su proyecto de plan

naval, conocido como «Nuevo Plan Beránger» (abril de 1896), que no era otra cosa que un conjunto de medidas que completaban y mejoraban el plan de Rodríguez Arias de 1887, al que se sumaban algunas de las viejas ideas del antiguo Plan Beránger de 1886, basado en las teorías de la *Jeune École* francesa.

El Nuevo Plan Beránger (1896)

El nuevo ministro, apremiado por la crisis de Cuba (nuevamente sublevada desde abril de 1895 y con el general Valeriano Weyler dirigiendo una dura campaña terrestre desde febrero de 1896) se dedicó durante su primer año de gestión ministerial (marzo de 1895 a marzo de 1896) a acelerar las gestiones anteriores de compra de buques en el extranjero y a concluir las obras de modernización y reparación de seis cruceros que estaban llevándose a cabo en los sobrecargados astilleros nacionales (Vea Murguía, de Cádiz, y otros). Fue un periodo de gran polémica en las Cortes y en la prensa nacional sobre la necesidad de que la Marina consiguiera hacer efectivo un bloqueo naval de la isla de Cuba, evitando la entrada por mar de refuerzos y ayudas a los independentistas cubanos.

Tras este primer año de obligada política continuista, Beránger planteó la necesidad de disponer de dos escuadras o divisiones navales (en aquellos momentos sólo existía una: la de Instrucción), compuesta cada una por un acorazado, dos cruceros acorazados, un crucero protegido y varios contratorpederos o destructores. Era sin duda un plan menos ambicioso que el anterior de 1884, suyo, que pretendía la creación de un verdadero poder naval para la época (ocho acorazados, ocho cruceros de 1.^a clase, siete cruceros de 2.^a clase, 40 cruceros de 3.^a clase, 36 cañoneros y 75 torpederos), con el que la Marina española habría estado entre las grandes potencias navales del momento (Gran Bretaña, Francia, Rusia, Alemania e Italia), superando incluso a los EE. UU., con lo cual el conflicto de 1898 se hubiera podido evitar, o se habría solventado con un resultado muy distinto al que se produjo.

No obstante, el nuevo Plan Beránger de 1896 significó un gran esfuerzo económico y tecnológico para las posibilidades reales del país, aunque desgraciadamente no pudo llevarse enteramente a cabo antes del fatídico año de 1898.

El nuevo plan preveía la adquisición en el extranjero de un acorazado de 10 a 11.000 toneladas de desplazamiento y 18 nudos de andar, totalmente blindado, con baterías protegidas y una gran autonomía de acción. Aunque se pensó en su posible nombre (*Felipe II* o *Don Juan de Austria*) no llegó ni tan siquiera a encargarse.

Igualmente, se pensó en la adquisición en el extranjero de dos cruceros acorazados de 6.500 toneladas de desplazamiento y 20 nudos de andar. De estos dos sólo se llegó a adquirir el *Cristóbal Colón*. El segundo no llegó a concretarse, salvo su nombre, *Pedro de Aragón*, a pesar del ofrecimiento

italiano de un pequeño crucero protegido, el *Bascir*, que finalmente fue adquirido por Marruecos.

El nuevo plan preveía también la adquisición de un crucero protegido similar al *Reina Regente* (encargado a los astilleros de El Ferrol), la compra en el extranjero de dos a cuatro destructores, la modernización del acorazado *Pelayo* y de las fragatas blindadas *Numancia* y *Destructor*, y otra serie de obras y reformas en el dique flotante de Cartagena, en los depósitos de agua de La Graña y en el taller de calderería de El Ferrol, así como la adquisición de tres remolcadores.

El crucero acorazado *Cristóbal Colón*: adquisición y características

Negociaciones para su adquisición

Para la adquisición de los dos cruceros acorazados previstos en el nuevo Plan Beránger, y ante la premura de tiempo, se barajaron diferentes ofertas de astilleros británicos, franceses e italianos y, finalmente, el director de Material de la Armada, contralmirante Patricio Montojo, propuso que se hiciera el encargo a la casa italiana Ansaldo, que tenía en construcción en sus astilleros de Génova y Sestri Ponenti dos cruceros acorazados gemelos, el *Garibaldi* y el *San Martín*, de características muy similares a las que Beránger proponía. El primero de ellos estaba encargado por la Marina italiana y el segundo por la argentina.

Los dos cruceros estaban a medio construir en los primeros meses del año 1896 y su finalización no se preveía hasta finales de dicho año o principios del siguiente. De los dos había uno, el *San Martín*, que estaba más adelantado por presiones del Gobierno argentino, que había ofrecido primas para acelerar su término. El alto coste final creó problemas al Gobierno argentino, quien buscó pretextos para romper el acuerdo, lo que aprovechó el presidente de la Ansaldo, senador Bambini, para enviar a España como interlocutor a Fernando María Perrone y ofrecer el buque.

En España se produjo una fuerte polémica sobre la adquisición de ambos buques, tanto entre los expertos del Ministerio de Marina, como en las Cortes, e incluso en la prensa, levántandose una oleada de críticas que se oponían a la compra de un buque, previamente rechazado por la Armada argentina, que alegó la existencia de algunos defectos constructivos. Al margen de la polémica surgida, las pretensiones del Gobierno español eran adquirir ambos cruceros, pero el Gobierno italiano se opuso desde el principio, ofreciendo tan sólo uno de ellos.

El 22 de junio de 1896 la Junta de Material discutió en Cartagena la política a seguir en las negociaciones con la Casa Ansaldo, recomendando presionar demandando los dos o ninguno. Mes y medio después (3 de agosto) el Gobierno italiano hizo oficial su decisión, por la que ofrecía únicamente el *Garibaldi*, lo cual, aunque con disgusto, fue aceptado finalmente por

CRISTÓBAL COLÓN (1976). Línea en sección
con el casco.

Arqueología.
Compañía: S. Naviera.
Construcción: S. Naviera.
Lugar de construcción: S. Naviera.
Número de casco: S. Naviera.
Estado de conservación: S. Naviera.
Vista: Vista lateral.
Escala: 1:1000.
Autor: S. Naviera.

Modelo:
Diseño:
Dibujo:
Escala:

Diseño:
Dibujo:
Escala:

Modelo:
Diseño:
Dibujo:
Escala:

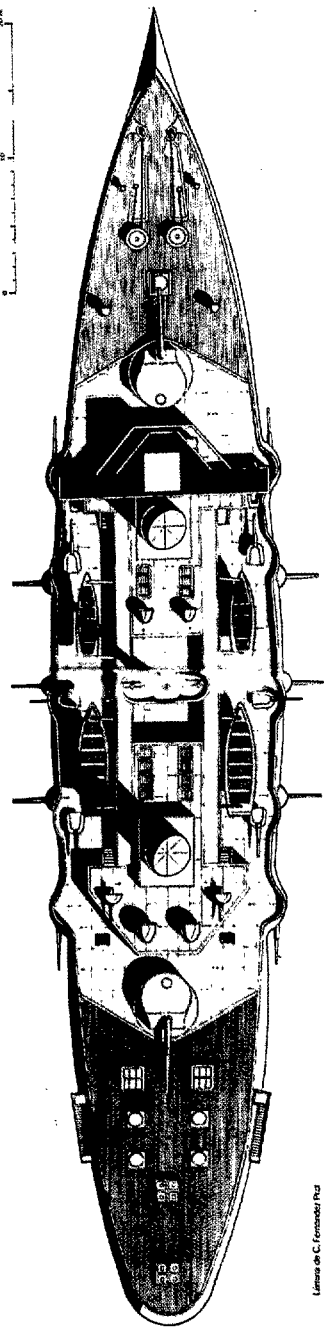
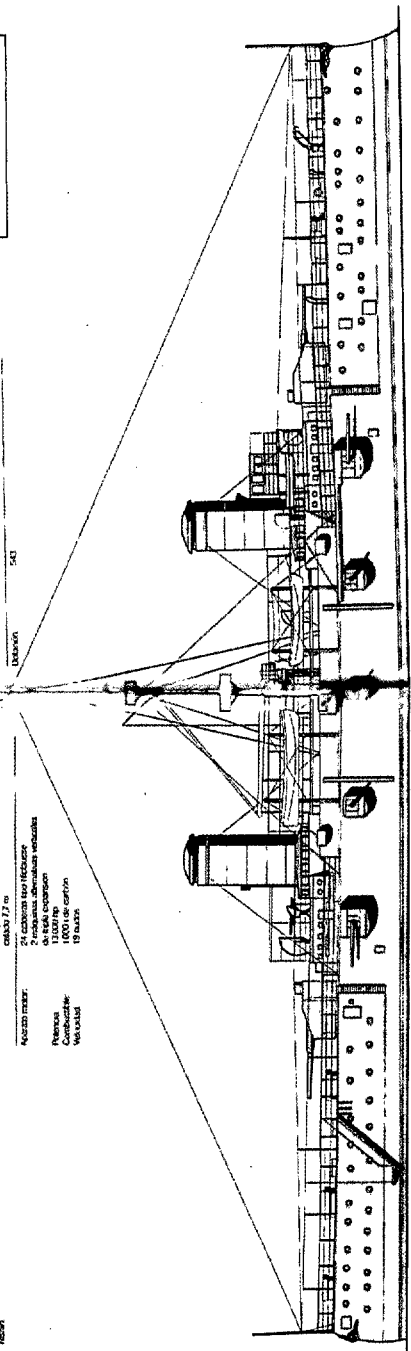
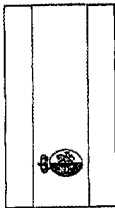
Modelo:
Diseño:
Dibujo:
Escala:

Modelo:
Diseño:
Dibujo:
Escala:

Modelo:
Diseño:
Dibujo:
Escala:

Modelo:
Arqueología:
Diseño:
Dibujo:
Escala:

Modelo:
Arqueología:
Diseño:
Dibujo:
Escala:



Línea de C. Formador N.º 1

Perfil técnico del crucero acorazado «Cristóbal Colón». La Marina, Editorial Delta, 1983. Lámina de C. Fernández Prat

el Gobierno español, que decidió no romper con el astillero italiano y formalizar un contrato para la adquisición del único buque ofrecido.

La decisión del Gobierno español fue del todo acertada, pues se trataba de un momento muy difícil para la adquisición de buques de guerra en el mercado internacional, debido a que por aquellos años varios países estaban formando a toda prisa sus escuadras, entre ellos Japón, Argentina, Brasil, Chile, Portugal y Marruecos. Las mencionadas prisas obligaron a que las negociaciones españolas se dirigieran hacia buques en estado de construcción ya avanzado y encargados por otras marinas, lo cual dificultaba las negociaciones y obligaba a acuerdos a tres bandas y con condiciones siempre extraordinarias y no muy ventajosas.

Hubo, lógicamente, algunas otras negociaciones paralelas, sobre todo con astilleros ingleses, quienes ofrecieron con gran interés cruceros protegidos o acorazados. En concreto, hubo negociaciones sobre dos cruceros de la Casa Armstrong, de Elswick (*Amazonas* y *Almirante Abreú*), encargados ambos por Brasil. Las negociaciones no pudieron terminar peor, pues acabaron siendo adquiridos por la Marina norteamericana y, rebautizados como *New Orleans* y *Albany*, el primero de ellos llegó a participar en el conflicto del 98 contra la Marina española.

Características del Cristóbal Colón

Con respecto al crucero acorazado *Cristóbal Colón*, el único que por diversas razones pudo ser adquirido finalmente por la Marina española, conviene destacar que se trataba de un buque técnicamente muy bueno, posiblemente de uno de los mejores cruceros acorazados del mundo de aquellos momentos, cuyo coste final fue enorme para la época: la friolera de 23 millones de pesetas, superando en 8 millones los 15 inicialmente previstos.

Fue el primero de los diez cruceros acorazados de la clase «Garibaldi» que llegaron a construirse entre los años 1896 y 1905. Estos diez cruceros, con un diseño excelente y muy avanzado tecnológicamente para la época, tuvieron un éxito de ventas sorprendente, adquiriendo uno la Marina española (*Cristóbal Colón*: 1896-1898), tres la italiana (*Giuseppe Garibaldi*: 1898-1901; *Varese*: 1898-1901 y *Francisco Ferruccio*: 1898-1905), cuatro la argentina (*General Garibaldi*, *General San Martín*, *General Belgrano* y *General Pueyrredón*) y dos la japonesa (*Kasuga* y *Nishin*).

La ficha técnica del *Cristóbal Colón* era la siguiente:

- Desplazamiento: 6.840 toneladas.
- Dimensiones: eslora (entre pp) 100 m, manga 18,20 m, puntal 12,19 m y calado 7,75 m.
- Propulsión: aparato motor formado por dos máquinas alternativas verticales de triple expansión, alimentadas por 24 calderas Niclause; potencia de 13.000 caballos (CV) con tiro forzado y de 8.600 con tiro

natural; combustible 1.000 toneladas de carbón; velocidad en pruebas, y a tiro forzado, rozó los 20,4 nudos, dando en tiro natural los 18,9 nudos; autonomía 8.300 millas a consumo económico (10 millas de marcha), la cual era considerada escasa por los expertos para el tipo de buque de que se trataba.

- Armamento: 2 piezas Armstrong de 254/40 mm en torres barbetas (que nunca llegaron a instalarse); 10 piezas Armstrong de 152/40 mm y 6 de 120 mm, de igual sistema y tiro rápido en reductos; 10 piezas Nordenfelt de 57 mm; 10 piezas Hotchkiss de 37 mm; 2 piezas de desembarco; 2 ametralladoras Maxin en las cofas y 5 tubos lanzatorpedos.
- Protección: cubierta o faja de acero-níquel que cubría dos tercios de la eslora del buque en flotación, con un espesor de 120 a 150 mm. Cubría los costados, flotación y batería principal y media (secundaria), así como el puesto de mando. La cubierta protectora disponía de un blindaje de 25 a 30 mm.
- Dotación: el buque contaba con una tripulación de 543 hombres.

En su conjunto, se trataba de un buque formidable, sin duda el mejor de la escuadra española del momento y, como ya se ha comentado con anterioridad, podía considerársele como uno de los mejores cruceros acorazados del mundo de la época en cuanto contara con su artillería completa. Su blindaje era importante, aunque incompleto, al estar sólo protegidas con su coraza de acero-níquel de 15 cm sus baterías principal y media, compuestas por 10 cañones Armstrong de 152/40 mm, pero permaneciendo al descubierto, aunque bien instalados, su batería en reducto de 6 cañones de tiro rápido de 120 mm y las 10 piezas Nordenfelt de 57 mm (o de 6 libras). Por consiguiente, era vulnerable a los cañones de 200 mm (8 pulgadas) o superiores (305-330 mm), que en el combate del 3 de julio de 1898 fueron más de 50, e invulnerable a los de menor calibre (cerca de 200).

En cuanto a su armamento, cabría decir que éste era muy poderoso si hubiera contado con su artillería pesada o principal de 254 mm (que nunca llegó a montar), y los analistas navales de la época lo consideraban —con su artillería completa— superior a los cruceros protegidos norteamericanos. Sería sólo superado, en aquellos momentos, por los cruceros acorazados de 1.ª clase, entre ellos por los cinco que disponía la Marina norteamericana con artillería superior a 280 mm (305 a 330 mm), a los cuales lógicamente no podía enfrentarse, sobre todo sin contar con su artillería gruesa. El fatídico destino le reservó el triste privilegio de tener que batirse con cuatro de los cruceros acorazados de 1.ª clase de la Marina norteamericana (*Iowa*, *Oregon*, *Indiana* y *Texas*), que en su conjunto montaban 14 piezas de 305 a 330 mm, 24 de 200 mm y más de 130 de diversos calibres menores (150, 100, 57 y 37 mm y TLT), así como con dos cruceros protegidos (*New York* y *Brooklyn*) artillados con 6 y 8 piezas de 200 mm cada uno y 61 piezas de calibres inferiores que, sin la artillería pesada del *Colón*, también le supera-

ban en armanento, tonelaje (8.200 y 9.200 toneladas, respectivamente) y en velocidad (21 nudos).

Primeras andaduras del *Cristóbal Colón* (septiembre de 1896 a enero de 1898)

Botadura, pruebas de mar y entrega a la Armada española

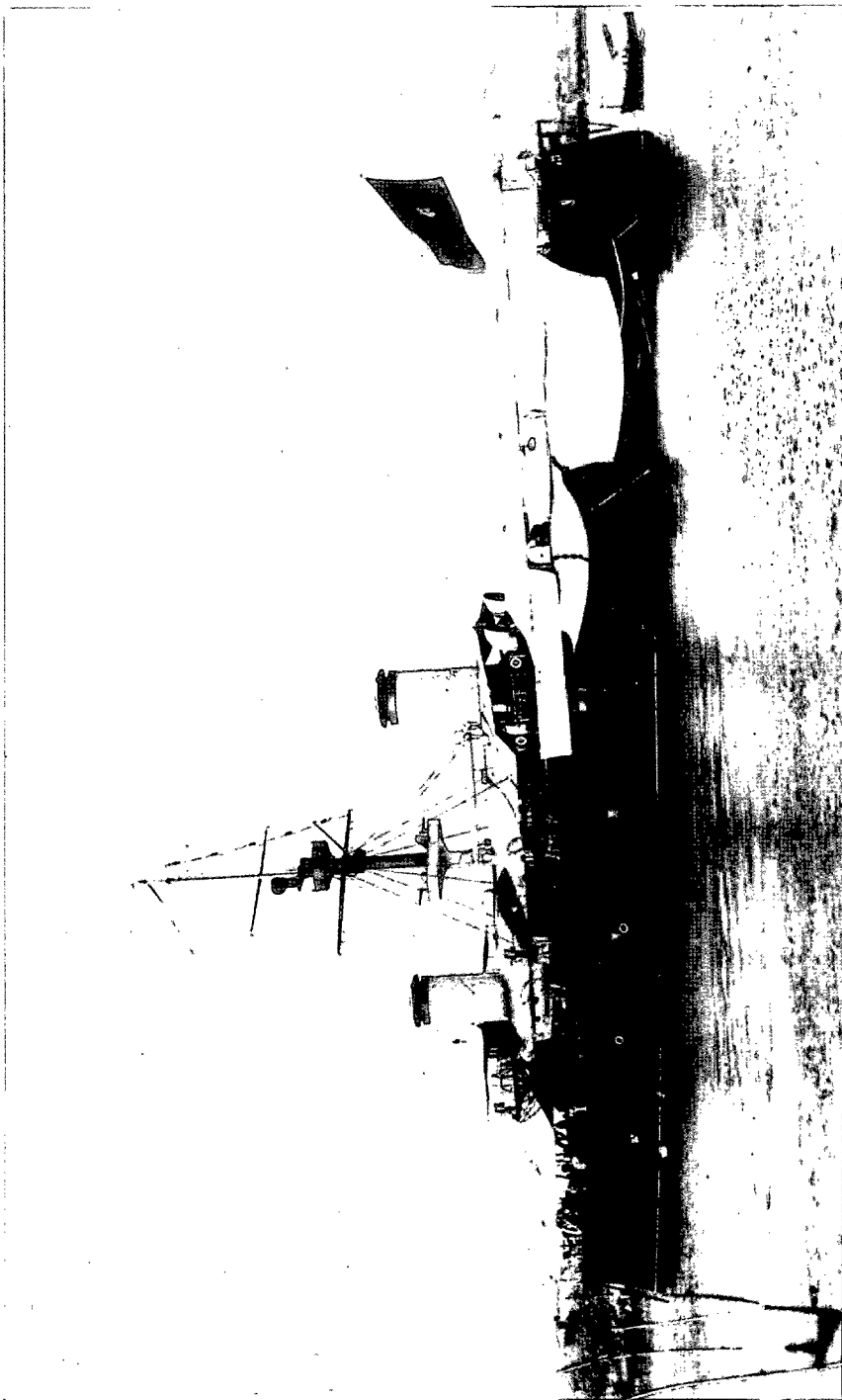
El crucero acorazado *Cristóbal Colón* fue botado el 16 de septiembre de 1896, asistiendo al acto el veterano vicealmirante Eduardo Bútlar Anguita, experto en buques blindados de la época, y el embajador español en Roma, conde de Benomart. Siete meses después, en abril de 1897, se realizaron las pruebas de mar (navegación y máquinas) ante la comisión española encargada de supervisar y admitir el buque, en las que alcanzó los 19,56 nudos de media durante 24 horas y los 20,4 nudos en tiro forzado (con 13.000 CV de potencia). Con respecto a la artillería, las piezas de 254/40 mm no superaron las pruebas a las que fueron sometidas y los inspectores españoles presentes rechazaron ciertas partes de los citados cañones. Se dio comienzo aquí a un largo contencioso entre la Marina española y la Casa Ansaldo sobre la sustitución de dichas piezas, cuya dilación obligó a que el buque tuviera que acudir con la escuadra de Cervera a su histórica cita del 3 de julio de 1898 sin su artillería pesada y precisamente a enfrentarse a los temidos cruceros acorazados de 1.ª clase norteamericanos y a sus potentes cañones de 300 y 330 mm.

Un mes más tarde, el 16 de mayo de 1897, y sin resolverse el problema de su artillería pesada (es decir, sin ella montada), se entregó el buque a la Armada española. En aquella soleada mañana primaveral ligur, y entre salvas de artillería y vítores de los asistentes, se izó la bandera nacional y se hizo cargo del buque la tripulación española, con su comandante, el capitán de navío Emilio Díaz Moréu, a la cabeza. El acto protocolario se completó con la entrega de una placa de plata alusiva al ilustre descubridor genovés por el alcalde de Génova al primer y último comandante del buque.

Tras repostar carbón y pertrechos en el puerto de La Spezzia, el *Cristóbal Colón* zarpó para España, arribando como primer puerto español a Mahón y dirigiéndose posteriormente a El Ferrol para incorporarse a su primer destino: la Escuadra de Instrucción.

Con la Escuadra de Instrucción: de El Ferrol a Cartagena, pasando por Lisboa, Santa Pola y Tolón (junio de 1897 a febrero de 1898)

A su llegada a la Base Naval de El Ferrol el *Cristóbal Colón* se incorporó a la Escuadra de Instrucción, mandada por el contralmirante Segismundo Bermejo, y compuesta por los cruceros acorazados, o acorazados de 2.ª clase como se les denominaba pomposamente desde el Decreto del 18 de agosto de 1895 a los cruceros protegidos de más de 6.000 toneladas de despla-



El *Cristóbal Colón* fondeado junto al faro de La Curra de Cartagena en marzo de 1898. Fotografía realizada por Enrique Rolandi Pera.
(Archivo familiar.)

miento, *Vizcaya* (buque insignia del contralmirante), *Infanta M.^a Teresa y Oquendo* y por el cañonero-torpedero *Destructor*. Se trataba de los buques más modernos y potentes de la Armada y, por consiguiente, constituían la fuerza realmente operativa de la Marina española de la época, a la que se tenía previsto incorporar, en breve, los cruceros acorazados de 1.^a clase (acorazados) *Carlos V* y *Pelayo*, el primero de ellos todavía sin terminar y en las gradas del astillero *Veá Murguía*, de Cádiz, y el segundo en proceso de modernización de su artillería en los astilleros de *La Seyne* (Tolón), donde también estaban con el mismo fin las veteranas fragatas blindadas *Numancia* y *Vitoria*. Ninguno de ellos estuvo a punto para el conflicto del 98, lo cual les salvó del desastre.

Tras cuatro meses de estancia en El Ferrol, dedicado a labores de entrenamiento y mantenimiento, en la segunda quincena de septiembre el *Cristóbal Colón* partió, junto con el resto de la escuadra, hacia Lisboa, donde fondeó el día 23 para asistir a la inauguración de una exposición marítima en Estoril. El 4 de octubre el nuevo presidente del Ejecutivo, el liberal Práxedes Mateo Sagasta, nombró ministro de Marina al contralmirante Segismundo Bermejo y éste, a su vez, jefe o comandante general de la escuadra al contralmirante Pascual Cervera Topete quien, a los pocos días de incorporarse a su nuevo cargo, solicitó del ministro autorización para trasladarse a Santa Pola a realizar ejercicios tácticos y de tiro, obteniendo el permiso con la recomendación ministerial de «no gastar mucho, ni en carbón ni en disparos».

La escuadra, reforzada con los cruceros protegidos de 1.^a clase *Alfonso XIII* y *Lepanto*, la fragata blindada *Vitoria* y los cazatorpederos (o «destroyers», como también se les denominaba) *Furor* y *Terror*, llegó a Santa Pola a finales de noviembre, aunque a las pocas semanas la escuadra se vio reducida considerablemente al presentarse una avería en los condensadores del *Oquendo*, que tuvo que entrar en obras, al igual que el *Alfonso XIII* y la *Vitoria*. El *Cristóbal Colón* ni tan siquiera pudo realizar las pruebas de tiro con sus piezas de 152, 120, 57 y 37 mm (las únicas que montaba). Tras una visita por aquellos días a Madrid de una comisión de la Casa Ansaldo, acompañada del embajador italiano, con el objeto de tratar el tema de su artillería pesada pendiente y de hacer pruebas con piezas de 254 mm, los interlocutores españoles desestimaron los dos cañones ensayados (en concreto, los n.^{os} 313 y 325) que proponían los italianos y les comunicaron que también estaban inoperativos, por problemas de expulsión de casquillos, dos piezas de 140 mm en el *Colón* y otras cinco en el resto de la escuadra. El *Cristóbal Colón* partió para Tolón, con la intención de resolver la cuestión, sin conseguirlo a tiempo.

Finalizados los ejercicios tácticos y de tiro a finales de enero del fatídico año de 1898, la Escuadra de Instrucción, con las mencionadas bajas de los cruceros acorazados *Cristóbal Colón* y *Oquendo*, del crucero protegido *Alfonso XIII* y de la fragata blindada *Vitoria*, zarpó de Santa Pola con dirección a la Base Naval de Cartagena, donde fondeó el viernes 28 de enero, ya en plena crisis prebélica con los EE. UU.

El momento histórico del conflicto cubano

La situación militar en Cuba (1896-1897)

Parece oportuno hacer un paréntesis en el camino narrativo y dejar, por un momento, a la escuadra de Cervera arribando a la Base Naval de Cartagena a finales de enero de 1898 para intentar describir, brevemente, la situación del conflicto cubano por esas fechas y la galopante complicación de las relaciones con los EE. UU. Ambos hechos serían los principales condicionantes del futuro próximo de la escuadra de Cervera y, por consiguiente, del crucero acorazado *Cristóbal Colón*.

El momento histórico era realmente muy delicado desde octubre de 1897, como consecuencia de la escalada bélica en la isla de Cuba y de la actitud, cada vez más amenazante y prointervencionista, de los EE. UU. Desde febrero del año anterior (10-II-1896) el nuevo capitán general de Cuba, Valeriano Weyler Nicolás (marqués de Tenerife), venía desarrollando una dura campaña contra los insurgentes cubanos, que derivó hacia una desafortunada política de concentración de la población civil (Bando de Concentración del 21-X-1896), que afectó a unas 400.000 personas y que supuso la muerte, por enfermedades y hambre, de cerca de 200.000. Este hecho, que tuvo una gran repercusión negativa dentro y fuera de nuestras fronteras, constituyó un grave error político y militar, que aumentó el resentimiento de los cubanos contra los españoles, inclusive de los todavía fieles a España, y permitió que fuera aprovechado por los norteamericanos para acusar de inhumanas las acciones del Ejército español y justificar la necesidad de su intervención pacificadora.

Por otro lado, las acciones militares llevadas a cabo por Weyler tampoco habían supuesto una clara mejora de la situación con respecto a las etapas de sus predecesores (Martínez Campos y Calleja), los cuales habían sido acusados, en su día, de escasa agresividad. La prometida pacificación de la isla en dos años a la partida de Weyler hacia Cuba (Cádiz, 20-I-1896) estaba muy lejos de ser una realidad. Tras unos primeros éxitos con los que se había logrado bloquear al cabecilla cubano Maceo, *el Titán de Bronce*, en la provincia occidental de Pinar del Río por medio de la nueva «trocha de Mariel» y el refuerzo de la del «Júcaro» e incluso la propia muerte en combate de Maceo cuando, en un golpe de efecto, intentaba atacar Marianao, en los arrabales de La Habana (25-XI-1896), los dirigentes independentistas cubanos Máximo Gómez y Calixto García desencadenaron sus duras campañas de Las Villas y de Oriente, ocupando la ciudad de Güines (28-II-1897), en la provincia de La Habana, y los fuertes de Holguín y Jiguaní (12-V-1897), y consiguiendo la importante victoria de Las Tunas (agosto de 1897), que supuso la ocupación de la mencionada ciudad, fuertemente protegida por los españoles, y la interrupción de las comunicaciones entre Camagüey y Oriente.

A mediados del año 1897 era ya evidente que España había perdido militar, política y económicamente la guerra de Cuba, y el Gobierno de Madrid y, sobre todo, su presidente Antonio Cánovas del Castillo, eran conscientes de

que la guerra no se podía sostener por un tiempo prolongado y que, por lo tanto, había llegado el momento de ensayar un programa de reformas para la isla. Con este objetivo, el 3 de febrero de 1897 el Consejo de Ministros aprobó una serie de reformas en la isla sobre administración local (ayuntamientos y diputaciones), enseñanza, etcétera que, a todos los efectos, resultaban totalmente insuficientes y tardías para las aspiraciones cubanas.

Pero los acontecimientos empezaron a precipitarse de una forma inesperada en la dirección de los EE.UU., comenzando un periodo de continuas gestiones diplomáticas y de una intensa campaña propagandística destinada a preparar las condiciones necesarias para la intervención armada. El 4 de marzo tomó posesión como 25.º presidente de los EE.UU. el republicano William McKinley (1897-1901) en sustitución del demócrata Stephen Grover Cleveland (1893-1897), que había mantenido una política respecto a Cuba razonablemente moderada y neutral. Apenas dos meses más tarde (19 de mayo), las dos Cámaras norteamericanas (Congreso y Senado) aprobaban una resolución para socorrer a los ciudadanos americanos residentes en Cuba y, a propuesta del anciano secretario de Estado, Sherman, el reconocimiento del derecho de beligerancia a los cubanos.

La presión sobre el Gobierno español continuó y, apenas unos meses después (26 de junio), el citado secretario de Estado envió a Madrid una nota de protesta por la política que estaba llevando a cabo el general Weyler en Cuba y por la repercusión que la continuación de la guerra suponía en los intereses norteamericanos en la isla. Otra nota en similares términos fue entregada por el embajador en Madrid, Stewart L. Woodford, el 16 de julio.

La situación se complicó aún más, si cabía, con el asesinato del presidente del Ejecutivo español, Antonio Cánovas del Castillo, en Santa Águeda (Mondragón, Guipúzcoa), a manos del anarquista italiano Michele Anguiolillo, el 8 de agosto. La reina María Cristina nombró interinamente como sustituto al general Marcelo Azcárraga, quien continuó con el mismo gabinete ministerial de Cánovas y confirmó en su cargo al general Weyler, a pesar de los adversos resultados militares obtenidos en los últimos meses y de las críticas recibidas a su política.

Una nueva política para Cuba (octubre-diciembre de 1897)

El cambio de política en Cuba insistentemente reclamado desde amplios sectores de la sociedad española e internacional, se produjo finalmente el 4 de octubre de 1897 con el nombramiento de un nuevo Gobierno liberal, presidido por Práxedes Mateo Sagasta, quien nombró como ministro de Marina al contralmirante Segismundo Bermejo. A ambos, junto con el ministro de la Guerra, general Miguel Correa, y el de Estado, Pío Guyón, les tocaría vivir la primera parte de la crisis del 98.

Como era de esperar, una de las primeras medidas del nuevo Gobierno fue el cese del capitán general gobernador de Cuba, Valeriano Weyler (9 de octu-

bre), y su sustitución por el general Ramón Blanco Erenas (marqués de Peñapлата), que acababa de ocupar el cargo de capitán general de Filipinas (1893-1897) y ya lo había sido anteriormente de Cuba en 1879, y que en esta ocasión era enviado a La Habana por el Gobierno de Sagasta con el difícil encargo de implantar el régimen autonómico y terminar con la guerra. Le siguieron toda una serie de medidas pacificadoras, como fueron la concesión de amnistía a todos los insurgentes cubanos (6 de noviembre) y de derechos constitucionales plenos a toda la población cubana (15 de noviembre), junto con el ofrecimiento de la formación de un gobierno autónomo para Cuba y Puerto Rico.

Las concesiones ofrecidas eran un intento bienintencionado de detener la guerra en Cuba y de evitar el temido enfrentamiento armado con los EE. UU. pero, desgraciadamente, se hicieron a destiempo y con carácter todavía restringido. Se les concedió la autonomía cuando ya era tarde y sólo cabía la independencia negociada.

La respuesta de los EE. UU., que claramente no pretendían la pacificación de Cuba sino el control simple y puro de la isla y el final de la soberanía española en la zona, no se hizo de esperar. El 6 de diciembre el presidente McKinley anunció al Congreso el cambio de política iniciado por el Gobierno español y, acto seguido, y sin esperar ni tan siquiera a sus primeros resultados, volvió a amenazar a España con la intervención militar. Era evidente que las nuevas medidas pacificadoras españolas no entraban ya en los planes intervencionistas de los norteamericanos y que incluso suponían un peligro para los mismos, por lo que implicaban de posible retraso en sus objetivos y en la pérdida de sus argumentos. El resultado fue una aceleración de su política de presión continua hacia España que condujera irremisiblemente a la guerra y a la rápida expulsión de los españoles del área caribeña.

La estancia de la escuadra de Cervera y del *Cristóbal Colón* en Cartagena (28 de enero a 28 de marzo de 1898)

Aspectos generales

La larga estancia de tres meses en Cartagena de la escuadra de Cervera en los momentos previos a su marcha hacia Cuba presenta un interés especial para el tema que nos ocupa, al ser en este periodo cuando se produjo la escalada de la presión norteamericana contra España, que condujo finalmente a la guerra, y cuando paralelamente se gestó todo el proceso de preparación y aprovisionamiento de la escuadra española para el previsible conflicto bélico, con todas sus increíbles carencias y dificultades, que repetidamente denunciaría el contralmirante Cervera en un desesperado intento de evitar el desastre anunciado que se les venía encima.

La estancia cartagenera de la escuadra de Cervera será analizada en este artículo en tres de sus aspectos principales: la profunda relación que tenían algunos de sus principales mandos con la ciudad, los problemas de puesta a

punto y de abastecimiento de la escuadra, y las valoraciones de la situación prebélica y de los planes de guerra para el previsible conflicto que se fueron planteando.

Cartagena y la escuadra de Cervera

La ciudad de Cartagena estaba unida por fuertes lazos de amistad y consanguineidad con un gran número de tripulantes de la escuadra de Cervera. Aparte de los numerosos jefes, oficiales, suboficiales y marineros de la escuadra que eran naturales de la ciudad, y entre los que cabría destacar los conocidos apellidos Roldán, López Cerón, Carrasco, Melgares, Paredes, Serrano Facio, Bárcena, Pueyo, Montero, Chereguini, etcétera, dos de sus personajes más relevantes habían tenido una relación muy estrecha y reciente con Cartagena: éstos eran los casos de su comandante en jefe, el contralmirante Pascual Cervera, y el del jefe del estado mayor de la escuadra, el capitán de navío Joaquín Bustamante, quien sería herido mortalmente en los combates de Las Lomas de San Juan del día 1 de julio, en la defensa de Santiago de Cuba.

El contralmirante Cervera había mandado el arsenal naval de Cartagena durante los últimos dos años (1896-1897), justamente en el período inmediatamente anterior a hacerse cargo del mando de la escuadra, y en la ciudad contaba con una prima hermana, Josefina Topete Carvaillón, casada con Juan Spottorno Bienert (auditor general del Departamento Marítimo) y con otros fieles amigos, como Estanislao Rolandi Bienert (ex alcalde de Cartagena y vicecónsul de Portugal) y Manuel Aguirre Anrrich, con los cuales, y con algunos otros más, planeaba fundar una compañía naviera (la Compañía Cartagenera de Navegación), que finalmente sería realidad un par de años más tarde (26 de octubre de 1900).

La confianza en sus parientes y amigos cartageneros era tal, que fue precisamente a uno de ellos —a su primo político Juan Spottorno— a quien confió toda una serie de documentos que él mismo definió como su «testamento militar», con objeto de que, producido el descalabro de su escuadra (de lo cual él nunca dudó), pudieran salir a la luz y ser utilizados en defensa de su memoria, si fallecía en el combate, o de su actuación profesional, si sobrevivía y era llevado ante un tribunal militar.

El envío de cartas y documentos a Juan Spottorno comenzó dos años antes, con una carta fechada el 14 de marzo de 1896 en Puerto Real, en la que el contralmirante ya expresaba su creencia de que un conflicto con los EE.UU. «...sería una gran calamidad nacional...», y que constituiría un gran error enviar a la escuadra fraccionada a las Antillas «...dejando indefensas nuestras costas y el Archipiélago filipino... Por mi parte... —proseguía Cervera—, no envidio la triste gloria, si gloria puede haber en ser vencido a ciencia cierta, de perecer a la cabeza de la Escuadra; si me toca tendré paciencia y cumpliré con mi deber, pero con la amargura de conside-

rar mi sacrificio estéril y antes de ir, han de oír esto que te digo Beránger y Cánovas...». Continuaba Cervera opinando sobre el desastroso estado de la escuadra, en lo referente a municionamiento, aprovisionamiento de carbón y organización, y terminaba diciendo que «...estas cosas no es ocasión nunca de divulgarlas, y menos ahora, por lo que te encargo gran reserva sobre lo que te digo, pero al mismo tiempo te suplico que no rompas esta carta, sino que la guardes, por si conviniera alguna vez conocer mis opiniones de hoy...»

Dos años más tarde, y apenas dos días después de fondear con su escuadra en Cartagena, Cervera envió una segunda carta a su primo Juan Spottorno (30 de enero de 1898) en la que le suplicaba que la uniera a la primera para que «...ambas sean como mi testamento militar...», y en la que le volvía a insistir sobre la desastrosa situación de la escuadra española. Terminaba diciéndole «...no es mi propósito acriminar, sino explicar, por qué podemos y debemos temer un desastre. Pero como es preciso llegar al fin, y decir esto públicamente sería hoy un crimen, me callo y voy resignado a afrontar las pruebas a que Dios se sirva someterme...». Junto a esta segunda carta le adjuntó su correspondencia con el general Azcárraga, recordándole que confiaba en sus manos su honor.

La última carta la envió Cervera ya en la mar, rumbo a las Antillas, el jueves 5 de mayo de 1898, y en ella le decía lo siguiente: «Querido Juan. Para nuestra colección de documentos creo conveniente que tengas la adjunta copia del telegrama de Villaamil a Sagasta, que te envió por dos cazatorpederos que destaco a La Martinica en busca de noticias. A bordo de los buques no hay novedad, y el espíritu es excelente. ¡Veremos la suerte que el Señor nos reserva! En definitiva no es dudosa, ¡pero si tuvieramos la suerte de empezar dando un buen golpe! Dios esté con nosotros. Adiós; muchas cosas a los tuyos, etc. Pascual C.».

Juan Spottorno guardó celosamente estas cartas y documentos, y el sábado 2 de julio de 1898, apenas unas horas antes del combate naval de Santiago de Cuba, pidió a dos testigos (el ingeniero de minas Ginés Moncada Ferro y el abogado Antonio Martí Pagán) que acudieran a su casa de Cartagena para leer dichas cartas y los documentos adjuntos y firmar un acta de autenticidad previa al combate y a sus consecuencias. La oportunidad no pudo ser mayor, pues sólo unas horas más tarde comenzaron a recibirse los primeros telegramas con las funestas noticias del resultado del combate y de la destrucción total de la escuadra.

También el capitán de navío Joaquín Bustamante, jefe del estado mayor de la escuadra, estaba muy unido a Cartagena, donde había estado recientemente destinado como comandante de Marina entre principios del año 1894 y febrero de 1897. En dicha fecha fue ascendido a capitán de navío y se le confió el mando del crucero acorazado *Princesa de Asturias*, todavía en construcción, en cuyo destino solamente permanecería ocho meses, al tener que incorporarse rápidamente a la jefatura del estado mayor de la Escuadra de Instrucción (octubre de 1897). Durante su estancia cartagenera como comandante de



Vista de la entrada del Arsenal de Cartagena a finales del pasado siglo. Fotografía de Enrique Rolandi Pera. (Archivo familiar.)

Marina, Bustamante escribiría tres importantes tratados: *Notas sobre el gobierno de buques*, *Memoria sobre las maniobras de torpedos* y *La aguja náutica e instrucciones sobre su compensación*, que constituyeron un gran aporte técnico a los conocimientos de la época.

Problemas de aprovisionamiento y acondicionamiento de la escuadra

Al día siguiente de la llegada de la Escuadra de Instrucción a Cartagena (sábado 29 de enero de 1898) Cervera comunicó al ministro Bermejo su llegada y el estado de los buques disponibles, dando comienzo con ello a una larga serie de comunicaciones con el ministro —25 en los 69 días de estancia en Cartagena—, en las que intercambiaron todo tipo de opiniones sobre el estado de la escuadra y sobre las escasas posibilidades de ésta en un conflicto abierto con los EE. UU.

Pocos días después, el jueves 3 de febrero, fondeó en Cartagena el *Cristóbal Colón*, el cual, en su viaje de regreso desde Tolón, había sufrido en el golfo de León a causa del mal tiempo algunos desperfectos en la dinamo, en la escala real y en una canoa, trayendo sus carboneras en muy malas condiciones. Con la llegada del *Cristóbal Colón*, Cervera inició una serie de gestiones para solucionar los problemas de su artillería gruesa y de la dinamo averiada, junto con otros asuntos generales de la escuadra como el aprovisionamiento de munición, casquillos, carbón y galleta.

El Arsenal de Cartagena estaba especializado, por aquellas fechas, en el montaje de torpedos y proyectiles, incluidos sus casquillos y sus cargas de proyección, pero carecía de medios para la construcción de armamento (piezas de diferentes calibres) que, generalmente, la realizaban las empresas mixtas «Portilla y White» y la hispano-británica «Placencia de las Armas», así como las extranjeras «Krupp», «Berliner Maschinenbau» y «Shwarz-Kopft», éstas últimas encargadas del suministro de torpedos y tubos de lanzar. Igualmente el arsenal cartagenero carecía de medios para la fabricación de calderas y motores, realizados normalmente en el Arsenal de El Ferrol y en la empresa «Nueva Vulcano» de Barcelona, o de generadores y material eléctrico, encargados por lo general a las francesas «Saulter Lemmonier et Cie», «Suc de Ouvrad» y «Construcción d'appareils d'Eclairage».

El mismo día 6 Cervera comunicó a Bermejo que intentaba solucionar el problema de la artillería gruesa del *Colón*, con la ayuda del comandante general del arsenal, general Guillén, y le anunció las graves dificultades que estaba encontrando para conseguir en Cartagena todo el carbón y la galleta que necesitaba. Algo insólito, pero claro indicador de las carencias que sufría, era el hecho de que aún no dispusiera de las cartas náuticas de las Antillas.

Dos días más tarde, el martes 8, llegó a Cartagena un ingeniero de la casa «Creuzot» (empresa con la que también se estaba gestionando una posible solución al problema de la artillería gruesa del *Colón*) y comunicó que los primeros cañones no podrían suministrarlos hasta el mes de junio, lo cual

estaba fuera de todos los planes del Gobierno. Este hecho provocó que el viernes 11 Cervera convocara una junta consultiva sobre el tema, en la que opinó que, como mal menor, podrían aceptarse las piezas de 254 mm propuestas por la Casa Ansaldo (ya se lo había comunicado por telégrafo a Bermejo el día 9), y en la que se concluyó que entre montar las nuevas piezas (junio) y probarlas en el polígono de tiro, nunca estarían listas antes del mes de septiembre. Por estos mismos días (día 8), se hizo el encargo al Arsenal de El Ferrol del inducido para la dinamo averiada del *Colón*, al no haber existencias en el de Cartagena.

El problema de la artillería gruesa del *Colón* era realmente grave y preocupaba enormemente tanto a Cervera como al ministro Bermejo, quien llevó el tema al Consejo de Ministros celebrado en la noche del lunes 14 de febrero, y en el que se tomó finalmente la decisión de no admitir las dos piezas de 254 mm (n.ºs 313 y 325) propuestas por la Casa Ansaldo y sustituirlas por piezas de calibre 252 mm. El Gobierno indicó que «no quería incidentes ruidosos» por motivos obvios de discreción, sobre todo cuando días antes el embajador italiano había comunicado que podrían producirse problemas en las Cámaras legislativas y en la prensa italiana si España rechazaba, por defectuoso, un sistema de artillería naval ampliamente empleado en la Marina italiana.

Esta decisión gubernamental llevó a que, con toda la discreción posible, el ministro Bermejo comunicara el día 23 a la Casa Ansaldo la inadmisión de las dos piezas de 254 mm propuestas y les conminara a que, en breve plazo, presentasen otras para someterlas a pruebas. Ese mismo día Bermejo preguntó a Cervera si el *Cristóbal Colón* estaba listo para hacer pruebas de tiro en Santa Pola.

El 25 de febrero Cervera transmitió a Bermejo su opinión de que prefería 4 cañones de 200 mm a 2 de 250 mm, que eran equivalentes en peso, aunque, en cualquier caso, no pensaba que estuvieran disponibles para el mes de abril, y el 26 le comunicó que también existían en el *Colón* problemas para recargar los casquillos de los proyectiles, al no disponer de horno para recibir el recocado que necesitaban, ni el aparato para recalibrar los casquillos. Para solucionarlo le proponía construir el horno en el arsenal cartagenero y traer allí los aparatos que hicieran falta, o bien adquirir los casquillos para las cargas existentes, que eran del orden de 720 de 150 mm y de 432 de 120 mm. Dos días después Bermejo le respondió diciéndole que buscaba los recursos para solucionar el problema.

Pero los días pasaban y la escuadra seguía sin resolver sus principales problemas, lo cual llevó al contralmirante Cervera a transmitirle el día 3 de marzo al ministro Bermejo su honda preocupación por la situación de la escuadra, añadiendo «...las dificultades surgidas... son la prueba de la falta de recursos, defectos de organización y falta de preparación en todo... en vísperas de emprender la guerra contra la nación más rica del mundo...». El día 5 el ministro comunicó a Cervera que acababa de recibir un telegrama de la Casa Ansaldo en el que le anunciaba su pedido a la Casa Armstrong, de Elswick (Inglaterra), de los nuevos cañones solicitados, y que los casquillos



Detalle de la popa del crucero acorazado *Cristóbal Colón*. Se observan las baterías de babor: la inferior compuesta por 5 piezas Armstrong de 152 mm y la superior con 3 piezas de 120 mm y tiro rápido. Fotografía de Enrique Rolandi Pera, marzo de 1898. (Archivo familiar.)

para munición de 140 mm no los recibirían hasta el mes de agosto. Cervera le contestó dos días después indicándole que en ningún caso esperaba que las piezas de 254 mm solicitadas estuvieran montadas para finales del mes de abril, ni que para esas fechas se dispusiera de la munición de 140 mm.

A finales de esa misma semana (domingo 13 de marzo) se abrió un rayo de esperanza al recibirse un telegrama de la Casa Ansaldo anunciando que ese mismo mes quedaría resuelto el problema del artillado de 254 mm, con la entrega de dos nuevas piezas en La Spezzia, y notificando que los casquillos de 140 mm ya estaban camino de Cádiz y que los de 120 y 150 mm se habían pedido a la Marina italiana. El ministro Bermejo, acto seguido, ordenó a Cervera que el crucero acorazado *Cristóbal Colón* estuviera preparado para zarpar en breve plazo hacia Génova para montar definitivamente su artillería pesada. Tres días más tarde Cervera contestó a Bermejo alegrándose del telegrama de la Casa Ansaldo, aunque dudando de sus promesas «...Nos han engañado ya tantas veces...» y preconizando que no creía que los casquillos de 140 mm llegaran a tiempo para el conflicto, ni aun en el caso de que se enviaran 100 por semana. No obstante de las dudas razonables y pesimistas de Cervera, cumpliendo las órdenes del ministro (de 17 de marzo), mandó el 19 que el *Cristóbal Colón* entrara en dársena a carbonear. Se aprovechó la ocasión para montar un nuevo cañón de calibre ligero en el citado crucero acorazado y para completar su municionamiento, que para las piezas de 140 mm consistía en 78 tiros por pieza, y de ellas sólo 30 de absoluta confianza.

Los días fueron pasando y la deseada orden de que el *Cristóbal Colón* zarpara para La Spezzia a montar su artillería pesada no llegaba, como así lo había vaticinado en varias ocasiones el propio Cervera. Lo que sí llegó, por el contrario, fueron las prisas para partir hacia Cuba, apremiados por la situación prebélica, y el *Cristóbal Colón* seguía sin su artillería gruesa y sin haber podido realizar ejercicios de tiro. Finalmente el jueves 24 de marzo Bermejo ordenó a Cervera que ultimara los preparativos de marcha, y el 27 Cervera notificó al ministro que «...está listo y esperando sus órdenes para salir hacia Cádiz...». Embarcó en sus buques todos los proyectiles de 140 mm disponibles en el Arsenal de Cartagena (en total 1.128), que sumados a los 1.228 que tenía previamente a bordo y a los 677 que les prometían embarcar en Cádiz, hacían un total de 3.033. Esta munición suponía unos 100 proyectiles por pieza de 140 mm disponible en su escuadra (10 piezas en cada uno de los cruceros protegidos *Infanta María Teresa*, *Vizcaya* y *Almirante Oquendo*).

Los planes de actuación naval del Gobierno español en los meses previos a la declaración de guerra

Enlazando con los acontecimientos descritos en páginas anteriores, que finalizaron con el cambio de política para Cuba puesto en marcha por el nuevo Gobierno Sagasta en el último trimestre del año 1897, el 1 de enero del nuevo año de 1898 entró en funciones el primer Gobierno autónomo cubano, presidido

por el abogado José María Gálvez. La medida, que creó grandes expectativas en España y en Cuba, y fue recibida con alivio y esperanza por la mayor parte de los gobiernos y la prensa europea e iberoamericana, por el contrario suscitó una fuerte oposición en el sector más radical proespañolista de Cuba (sobre todo del partido de la Unión Constitucional), así como entre un determinado sector de oficiales del Ejército destinado en la isla, que se oponían a cualquier reforma que pudiera llevar a la autonomía cubana, incluso dentro de la soberanía española, y que propugnaban la continuidad de la guerra total contra la insurrección cubana, aunque ello condujera finalmente al enfrentamiento bélico con los EE. UU. y a la pérdida de la isla. Desgraciadamente, detrás de esta actitud tan fervorosa y patriótica se asentaban claramente los intereses económicos de los grandes propietarios y hacendados españoles o españolistas de la isla, y antiguos proesclavistas, como Julián Zulueta, suegro del político Romero Robledo, y otros como Álava, Zaza y España, los cuales, cuando vieron la situación perdida ante la seria amenaza de intervención norteamericana, cambiaron sorprendentemente sus criterios y abogaron rápidamente por la solución del anexionismo yanqui, como única salida a la defensa de sus inversiones en la isla. El precio de esta política intransigente e interesada desgraciadamente no lo pagaron ellos sino, por el contrario, miles de soldados españoles, entre ellos los cerca de 400 marinos sacrificados inútilmente en los combates de Santiago de Cuba y Cavite.

La abierta oposición de este sector intransigente a las reformas iniciadas se vio reflejada en la manifestación celebrada en La Habana pocos días después (12 de enero), en la que se lanzaron gritos de ¡abajo la autonomía!, ¡muera Blanco! y ¡viva Weyler!, sin que curiosamente se hiciera ninguna mención a los norteamericanos ni a los rebeldes cubanos. El propio capitán general de la isla, Ramón Blanco, tuvo que acudir al lugar de los hechos y disolver la manifestación con una carga de caballería, mandando arrestar a varios oficiales del Ejército que se encontraban entre sus cabecillas.

La revuelta situación en Cuba fue aprovechada, como siempre, por el Gobierno norteamericano, quien el 25 de enero envió a La Habana al crucero acorazado *Maine*, procedente de Cayo Hueso. El hecho no dejaba de ser insólito y demostraba la ingenuidad del Gobierno español al aprobar la visita, a petición del cónsul norteamericano en La Habana general Fitzhugh Lee, después de dos años de prohibición absoluta a visitas de buques de guerra norteamericanos a la isla. A pesar de la oposición del capitán general Blanco, la visita se organizó tras seis horas de intensas gestiones del secretario de Marina Long, y del propio presidente McKinley, con el embajador español en Washington Dupuy de Lôme, que se mantuvo en continuo contacto telegráfico con el ministro de Ultramar, Segismundo Moret. Una semana después el comandante del *Maine*, Charles D. Sigsbee, enviaba a Long un detallado informe sobre las defensas artilleras de La Habana y sobre los buques disponibles en su apostadero.

Este hecho puede parecer sorprendente o incluso increíble, pero no menos que el que meses antes se aceptara que un capitán de navío norteamericano visitara los arsenales peninsulares, enseñándosele, incautamente, el retraso de

nuestras construcciones navales, o que el Gobierno de Madrid no se opusiera con energía a las presiones norteamericanas a la política naval española de los últimos años, quienes llegaron a hacer observaciones a la adquisición del *Cristóbal Colón* y a la construcción de destroyers, e intervinieron negativamente en determinadas obras de reformas y modernizaciones que se estaban llevando a cabo en astilleros ingleses.

Esta política de inocencia y debilidad por parte del Gobierno español, que seguía queriendo ignorar la realidad agresiva de los EE. UU., culminó con el envío a Nueva York de los cruceros *Oquendo* y *Vizcaya*, como devolución cortés de la visita del *Maine* a La Habana, lo cual obligó a que el *Vizcaya* no pudiera entrar en dique a limpiar fondos (llevaba un año sin hacerlo) y a que, apenas unas semanas después, marchara a incorporarse a la escuadra de Cervera en Cabo Verde y a enfrentarse, muy disminuido de andar, a la escuadra norteamericana del contralmirante Sampson.

Mientras el *Maine* se encontraba fondeado en La Habana y sus oficiales se informaban plácidamente de todas las defensas españolas existentes entre La Habana y Matanzas, en Cartagena el contralmirante Cervera era agasajado con una cena de despedida (8 de febrero) y al día siguiente comunicaba al ministro Bermejo que estaba listo para partir en 24 horas, si así se le ordenaba. Tres días más tarde (sábado 12 de febrero), Cervera solicitó de Madrid instrucciones sobre la situación de las divisiones navales norteamericanas, sus puertos de aprovisionamiento, posibles teatros de operaciones, objetivos previstos y planes de combate. La contestación a Cervera le llegó el 14 de febrero por la noche, aunque antes de conocerla convendrá comentar otra serie de acontecimientos previos que influyeron notablemente en los planes españoles.

Durante la primera quincena del mes de febrero se produjo una intensa actividad diplomática, en cuyo desarrollo, como siempre, jugó con ventaja la diplomacia norteamericana. A lo largo de la primera semana de febrero, y con el secreto más absoluto, el presidente norteamericano McKinley comunicó al Gobierno español por medio de su embajador en Madrid, Stewart L. Woodford, su oferta de compra de la isla de Cuba, amenazando con la intervención armada en caso de que no se llegara a un acuerdo satisfactorio para sus intereses. La oferta concreta norteamericana consistía en la entrega de 300 millones de dólares al Gobierno español en concepto de compra, y en un millón más a repartir directamente entre los intermediarios oficiales, en concepto de simple y llano soborno, lo cual ofrecía una clara imagen de lo que realmente era la diplomacia norteamericana de la época. Atrás, y totalmente olvidada, quedaba la defensa del derecho de los cubanos a su independencia que tanto habían defendido en otros momentos, y que ahora intentaban comprar como una mera mercancía, cuyo coste consideraban inferior al que podría resultar de un conflicto bélico.

Ante la gravedad de la situación, el presidente Sagasta y la propia reina María Cristina realizaron consultas con los líderes de los principales partidos políticos quienes, prácticamente en su totalidad, consideraron que la oferta era inaceptable y que, por consiguiente, la guerra se hacía inevitable, coincidiendo

todos en que, en aquellos delicados momentos, debía continuar Sagasta como presidente del Gobierno y contar con el apoyo de todos. Solamente el líder republicano Francisco Pi y Margall aprobó conceder la independencia a Cuba, aunque se unió al sentir general de rechazar la oferta norteamericana de compra.

Mientras tanto el Gobierno norteamericano, y sin conocer todavía la decisión de su homólogo español, continuó aumentando la presión diplomática sobre el mismo, desencadenando un escándalo diplomático que tenía retenido desde principios del pasado mes de diciembre. El miércoles 9 de febrero el periódico sensacionalista *The Journal* de Nueva York, propiedad del irresponsable William Randolph Hearst, publicó una carta particular del embajador español Dupuy de Lôme al político José Canalejas, en la que se incluían algunas frases insultantes al presidente McKinley. La carta, extraída subrepticamente del despacho de Canalejas en Madrid por un cubano, Gustavo Escoto, amigo de su secretario particular, terminó en manos del delegado de la República de Cuba en Nueva York Estrada Palma y, poco después, del Gobierno y la prensa norteamericana.

La publicación de la carta provocó un escándalo extraordinario, que fue considerado por algún articulista como «...el peor insulto a los EE. UU. en toda su historia...» y desencadenó un estado de opinión prointervencionista, jaleado por determinados grupos de presión que controlaban la prensa belicista y más radical norteamericana «jinjoista», totalmente favorable a la guerra con España si no abandonaba rápidamente la isla de Cuba. El tremendo escándalo no fue mitigado ni tan siquiera por la inmediata dimisión del embajador español —producida incluso un día antes de la publicación en la prensa de la polémica carta—, dimisión que fue rápidamente aceptada por el Gobierno de Madrid, que lo sustituyó, en un primer momento por el primer secretario de la embajada, Du Bosc, y más tarde (día 10), por el diplomático Polo de Bernabé.

En estos tensos momentos, Sagasta convocó una reunión urgente del Consejo de Ministros (noche del lunes 14 de febrero), en la que se valoró la difícil situación por la que se pasaba y se esbozaron los primeros planes de guerra para la escuadra española. Estos planes, enviados a toda prisa y esa misma noche al contralmirante Cervera en contestación a su telegrama del día 12, eran los siguientes:

- En el plazo más breve de tiempo posible se reforzaría la escuadra de operaciones con los acorazados *Carlos V* y *Pelayo*, el primero de los cuales todavía estaba sin terminar en los astilleros gaditanos y el segundo modernizando su anticuada artillería en La Seyne (Tolón).
- Se crearían dos «centros de resistencia» con dos divisiones navales. El primero en las proximidades de Cádiz, para la defensa de la península, y compuesto por tres cruceros de 2.^a clase, tres destructores y tres torpederos. El segundo en Cuba, formado por los dos acorazados mencionados (*Carlos V* y *Pelayo*), tres cruceros, tres destructores y tres torpederos que, unidos a los ocho buques disponibles en el Apostadero de La Habana (cruceros no protegidos *Venadito*, *Alfonso XII* y

Reina Mercedes —estos dos últimos averiados y sin posibilidad de navegar—, transportes *Legazpi* y *Magallanes* y diversos cañoneros y torpederos), tendrían como misión cubrir las comunicaciones entre el seno mejicano y el Atlántico, destruir la base naval de Cayo Hueso, bloquear la costa atlántica norteamericana e interceptar su comercio y comunicaciones con Europa.

Los fantásticos e increíbles planes de actuación naval del Gobierno español, con dos irreales divisiones navales en las que una gran parte de sus principales buques todavía no estaban disponibles o en estado de no navegación, se vieron sacudidos en la noche del día 15 de febrero cuando el telégrafo empezó a lanzar la fatídica noticia de que a las 21.35 horas había hecho explosión en La Habana el *Maine*, falleciendo como resultado de la misma 2 oficiales y 260 marineros. Las autoridades españolas colaboraron rápida y eficazmente en el salvamento de heridos y supervivientes y la Reina Regente y el Gobierno en pleno se apresuraron a enviar las condolencias oportunas al presidente McKinley.

Sin esperar a los resultados de las dos comisiones técnicas que se crearon para estudiar el hecho (una española y otra norteamericana), y a pesar de las recomendaciones de prudencia y de no precipitación hechas por el propio comandante del *Maine*, el secretario adjunto de Marina Teodoro Roosevelt manifestó que la voladura había sido un «acto de traición» y dio pie con ello a que la mayor parte de la prensa belicista (encabezada por los diarios de Nueva York *The Journal*, de Hearst, y *The World*, de Joseph Pulitzer) responsabilizara del hecho a España y reclamara la guerra.

Apenas unas horas después de la voladura, el contralmirante Cervera telegrafió al ministro Bermejo y le transmitió su preocupación por las posibles repercusiones que el hecho podría tener en el desencadenamiento de las hostilidades, junto con su opinión particular sobre la valoración de fuerzas y planes de actuación naval previstos por el Gobierno. A este respecto, le participó que la equidad de fuerzas indicada por el ministro él la consideraba equivocada y más próxima al 1 a 3 favorable a los norteamericanos, y que le parecía un «sueño» que pudieran bloquear y atacar la costa americana con las escasas fuerzas disponibles. Cervera finalizó su telegrama con unas acertadas recomendaciones: «... una campaña contra ellos será hoy día defensiva o desastrosa... miedo da pensar en las resultas de un combate naval...».

A la angustiada primera quincena de febrero le siguieron unos días de tensa calma, tan sólo perturbada por la continuación en la prensa radical norteamericana de la campaña antiespañola. Ya en los últimos días del mes (viernes 25 de febrero), Cervera envió al jefe del estado mayor del Ministerio de Marina un extenso comunicado en el que le presentó un análisis muy pesimista de la situación, dado que el dominio del mar no sería de ellos, sino de los norteamericanos, y en el que le avisó «... si éste (el dominio del mar) queda a merced de nuestros adversarios, inmediatamente serán dueños de los puertos que deseen en la Isla de Cuba, que no estén fortificados, contando, como cuentan, con la insurrección, y en ellos se apoyarán para sus operaciones contra nosotros...».

Ese mismo día Cervera insistió en su análisis pesimista, o más bien realista, de la situación, comunicándole al ministro Bermejo: «...no conviene hacerse ilusiones sobre nuestra situación...», añadiéndole que él no creía que ni tan siquiera para el mes de abril estuvieran disponibles los acorazados *Pelayo* y *Carlos V*, los cruceros de 1.ª clase *Lepanto* y *Alfonso XIII*, la fragata blindada *Numancia*, ni por supuesto la artillería gruesa del *Cristóbal Colón*, con lo cual los planes de actuación debían realizarse con lo realmente disponible en esos momentos.

Con el comienzo del mes de marzo el ministro Bermejo envió, el día 4, un extenso comunicado «particular y reservado» a Cervera, que conviene analizar detalladamente porque en él se refleja claramente las valoraciones del Gobierno ante el previsible conflicto y la justificación de sus planes. Bermejo, tras hacer un duro comentario sobre «...la penosa impresión que le había causado la lectura de su reservado y carta...» (carta de Cervera del día 3, ya comentada en páginas anteriores), le esbozaba su valoración sobre ambas escuadras. En primer lugar le indicaba la dificultad que tendría el Gobierno norteamericano en disponer de sus fuerzas navales que protegen el área de San Francisco y el Arsenal de San Diego, así como sus líneas trasatlánticas con China, Islas Hawai y Australia, tanto por lo dificultoso de su desplazamiento al área caribeña, como por la cuestión estratégica que suponía dejar indefenso dicho flanco. Por consiguiente, Bermejo estimaba que el Gobierno norteamericano solo dispondría en el teatro de operaciones caribeño de su Escuadra del Atlántico Norte, compuesta por 3 acorazados con más de 10.000 toneladas de desplazamiento cada uno (*Iowa*, *Indiana* y *Massachussets*), tres cruceros acorazados de entre 6.000 y 9.500 toneladas (*Brooklyn*, *New York* y *Texas*), cinco cruceros de 1.ª (*M. Terror*, *Detroit*, *Montgomery*, *Marblehead* y *Nashville*), un aviso y cinco torpederos. En total, y sin contar los torpederos, dispondrían de doce buques acorazados o protegidos, con 66.500 toneladas de desplazamiento. Por su parte, el posible combinado español que formara la división naval o Escuadra de Operaciones de Cuba dispondría, según su opinión, de dos acorazados de más de 9.000 toneladas (*Pelayo* y *Carlos V*), cuatro cruceros acorazados de entre 6.800 y 7.000 toneladas (*Cristóbal Colón*, *Infanta M.ª Teresa*, *Vizcaya* y *Oquendo*), dos cruceros protegidos (el de 1.ª clase *Alfonso XIII*, con 4.826 toneladas y el de 2.ª *Marqués de la Ensenada*, con 1.064 toneladas) y cuatro no protegidos, dos de ellos de 1.ª clase (*Alfonso XII*, con 3.900 toneladas, y el *Reina Mercedes*, con 2.900 toneladas) y los otros dos de 2.ª clase (*Conde de Venadito* e *Infanta Isabel*, ambos de 1.189 toneladas). Este combinado alcanzaba un total de 62.000 toneladas de desplazamiento (algo inferior, aunque muy similar, al de la Escuadra del Atlántico Norte norteamericana), al que habría que añadir tres destroyers y tres torpederos.

El ministro Bermejo admitía que para poder disponer de esta escuadra necesitaba contar con un plazo mínimo de dos meses (finales de abril), y que el Gobierno conocía perfectamente el hecho de que un gran número de estos buques se encontraban en aquellos momentos reformándose o carenándose en el extranjero, por lo cual procuraría «...por todos los medios posibles, en rela-

ción también con los intereses generales del país, el seguir con sus relaciones con los EE. UU. una política de perfecta amistad, a pesar de haberse dibujado algunas veces puntos de no fácil solución...». Finalmente le informaba de las medidas que se estaban tomando en el puerto de La Habana, acondicionando un dique para posibles reparaciones y fortificándose algunos puertos, como los de Cienfuegos y Santiago de Cuba, que estarían dispuestos para cerrarlos con dispositivos de torpedos.

Cervera no perdió el tiempo y, apenas tres días después (7 de marzo), contestó al ministro participándole su opinión de «...que los propósitos de los EE. UU. son llevarnos a la guerra, parece fuera de toda duda... y que insensato sería negar que lo que racionalmente podemos esperar es la derrota, que nos haría perder la Isla en las peores condiciones...». En la misma comunicación Cervera realizó un análisis de la situación de ambas escuadras muy diferente a la anterior de Bermejo, insistiéndole en que «...tengo por seguro que no estarán disponibles el *Carlos V*, *Pelayo*, *Vitoria* y *Numancia*... También parece, seguro que a finales de abril no estarán montados los cañones del *Colón*, de 254 mm. Y aun cuando yo me equivocara, entonces nuestra fuerza útil en las Antillas sería el 49 por 100 de la americana en tonelaje y el 47 por 100 en artillería, y solo seríamos superiores en cazatorpederos y torpederos, si todos ellos llegan útiles allá. Yo no sé fijamente cuáles son los sentimientos patrios respecto a Cuba, pero me inclino a creer que la inmensa mayoría de los españoles desea la paz antes que todo...».

El día 13 el ministro Bermejo anunciaba a Cervera que se estaban realizando gestiones para la compra de algunos buques, las cuales no terminaban de cuajar, pues aunque efectivamente se ofrecieron ciertos buques buenos al Gobierno, y el ministro hizo enormes esfuerzos para su adquisición, no encontró el apoyo necesario en el resto del gabinete ministerial, porque consideraron que, finalmente, no habría guerra y se alcanzaría un acuerdo. El día 16 Cervera continuaba con su visión realista del conflicto, participándole al ministro que «...la guerra nos conducirá seguramente a un desastre seguido de una paz humillante y de la ruina más espantosa...», y éste le contestaba el día 21 ampliándole sus planes previstos, en los que se contemplaba que el *Cristóbal Colón* acompañara a la escuadra de torpederos hasta Puerto Rico, desde donde, al no poder entrar por su calado en San Juan, se dirigiría a San Thomas para carbonear y regresaría a España para montar su artillería pesada.

Pero, por estas fechas, el Gobierno de los EE. UU. tenía ya decidido ir a la guerra y resolver el conflicto lo antes posible, al considerar acertadamente su mando naval (al que se le habían dando tantas facilidades de información) que la mayor parte de la escuadra española todavía no estaba concluida, bien por estar en fase de modernización o de alistamiento. El momento, por tanto, era muy apropiado y fue perfectamente elegido, pues suponían —como así fue— que a partir de la fecha de comienzo del conflicto los astilleros extranjeros congelarían todas las reformas o alista-

mientos de buques españoles, y que la escuadra o escuadras que acudieran a las Antillas y al archipiélago filipino lo harían en un estado muy limitado y siempre de inferioridad con respecto a las divisiones navales norteamericanas.

La decisión debió de tomarse en los últimos días de febrero o en los primeros de marzo, aprobando el Senado norteamericano el día 10 de marzo un crédito de 50 millones para armamento y poniendo, prácticamente desde esas mismas fechas, en pie de guerra toda su Marina. En el Atlántico, que era donde lógicamente preveían que se desarrollaría el teatro de operaciones, concentraron el grueso de sus buques, organizando con ellos tres poderosas agrupaciones o divisiones navales:

- La Escuadra del Atlántico, estacionada en Cayo Hueso (Florida) y destinada a operar sobre Cuba: estaba bajo el mando del contralmirante William T. Sampson.
- La División del Atlántico del Norte, mandada por el comodoro Howell y con la misión de proteger la costa nordeste de los EE. UU.
- La Escuadra Volante, con base en Hampton Roads, posición intermedia entre las dos anteriores, lo cual le permitía acudir en sus auxilios, si era necesario, y cubrir el litoral meridional de Nueva York. Estaba mandada por el comodoro Winfield Scott Shley, que enarbolaba su insignia en el crucero acorazado *Brooklyn* y contaba con los poderosos acorazados *Massachussets* y *Texas* y los cruceros protegidos *Minneapolis* y *New Orleans*, que se vieron reforzados por el potente acorazado *Oregon*, que zarpó de San Francisco el día 19 de marzo y pasó por el estrecho de Magallanes (a pesar de las dificultades que suponía el ministro Bermejo), participando en el combate de Santiago de Cuba y siendo precisamente el principal artífice del hundimiento del *Cristóbal Colón*.

Y mientras el mando norteamericano organizaba y ponía a punto, con tiempo suficiente, sus poderosas fuerzas navales, en España el Gobierno seguía pensando ingenuamente que no habría guerra y el ministro de Marina intercambiaba mensajes con el almirante en jefe de su única escuadra de operaciones, lamentándose de su falta de medios, y mantenía sus menguadas fuerzas repartidas por Cartagena (el grueso de la escuadra avituallándose), Tolón y El Havre (acorazado *Pelayo* modernizándose), La Carraca (acorazado *Carlos V* y fragata blindada *Numancia* artillándose), Nueva York (cruceros *Vizcaya* y *Oquendo* en visita de cortesía al futuro enemigo), Cuba (cuatro cruceros no protegidos, uno de 1.ª clase, tres de 2.ª y uno de 3.ª, todos ellos de escaso valor militar, y varios cañoneros y vapores), Puerto Rico (un crucero no protegido de 2.ª clase y varios cañoneros-torpederos, igualmente de escaso valor militar) y en el archipiélago filipino (dos cruceros no protegidos y varios cañoneros y lanchas artilladas).

El miércoles 23 de marzo, y apenas tres días después de que la comisión española de investigación anunciara que la explosión del *Maine* se había

debido a causas internas, por combustión espontánea del carbón y afección al pañol de municiones de proa, comenzó nuevamente a desencadenarse la tormenta diplomática norteamericana, tras una entrevista celebrada entre el embajador Woodford y los ministros de Estado, Gullón, y de Ultramar, Moret, en la que les hizo entrega de un ultimátum por el que, si en el plazo de unos días no se daba una solución satisfactoria al problema de Cuba, el presidente McKinley sometería el tema al Congreso, junto con el informe sobre la explosión del *Maine* (cuya comisión norteamericana de investigación concluía que había sido producida por una mina submarina). Junto con el ultimátum se insistía sobre la compra de la isla propuesta semanas antes.

El presidente del Gobierno, Sagasta, y el ministro de Ultramar, Moret, apoyaron en Consejo de Ministros extraordinario la venta de la isla como solución *in extremis* para evitar la guerra, pero el resto del Gobierno se opuso rotundamente y, acto seguido (día 24), el ministro de Marina ordenaba a Cervera «...que estuviera listo y esperando sus órdenes para salir hacia Cádiz...».

El día 25, y en un intento desesperado de ganar tiempo, el ministro de Estado, Gullón, contestaba al embajador Woodford que era indispensable consultar a las Cámaras cubanas, precepto legal imprescindible tras la concesión de autonomía a Cuba el primero de enero último, y al día siguiente el secretario de Estado norteamericano, Day, enviaba otra nota apremiando a un «desenlace rápido».

Cumpliendo las órdenes recibidas, el lunes 28 de marzo zarpó de Cartagena la Escuadra de Operaciones rumbo a Cádiz, y como su mismo comandante había vaticinado, sin el refuerzo de ningún buque más y sin la artillería gruesa de su buque más poderoso, el crucero acorazado *Cristóbal Colón*. Como comentaría él mismo semanas después «...con la conciencia tranquila iba al sacrificio...».

Bibliografía

BARR CHIDSEY, Donald: *The spanish-american war*. Donald B. Chidsey, 1971.

CERVERA PERY, José: *Marina y política en la España del siglo XIX*. Editorial San Martín, Madrid, 1979, 327 pp.

CERVERA TOPETE, Pascual: *Colección de documentos referentes a la Escuadra de Operaciones de las Antillas*. Editorial Naval, Madrid, 1986, 276 pp.

BORDEJÉ Y MORENCOS, F. F. de: *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX*. Secretaría General Técnica. Ministerio de Defensa, Madrid, 1995, 542 pp.

FORNER, Philip S.: *La guerra hispano/cubano/americana y el nacimiento del imperialismo norteamericano. Volumen I. 1895/1898*. Akal Editor, Madrid, 1975, 385 pp.

MANUEL ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS

GARCÍA DEL PINO, César: *La acción naval de Santiago de Cuba*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1988, 128 pp.

MAS GODAYOL, José: *La Marina. Perfiles-I*. Editorial Delta, S. A., Barcelona, 1983, 248 pp.

ORTEGA SPOTTORNO, José: *Historia probable de los Spottorno*. Siddharth Mehta Ediciones, Madrid, 1992, 283 pp.