

# LOS BUQUES DE LA ESCUADRA DEL ALMIRANTE CERVERA

J. Manuel GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN



A escuadra, que el 3 de julio de 1898 se hizo a la mar desde el puerto de Santiago de Cuba para enfrentarse contra la poderosa flota bloqueadora norteamericana, estaba constituida por los cruceros *Infanta María Teresa*, *Almirante Oquendo*, *Vizcaya* y *Cristóbal Colón* y los cazatorpederos *Plutón* y *Furor*. Esta fuerza, al mando del contralmirante Pascual Cervera y Topete, la componían buques relativamente modernos.

Los tres primeros, popularmente conocidos como *cruceros bilbaínos* o los del *Nervión*, construidos por la Sociedad de Astilleros del Nervión con el concurso de la Casa Brown de Sheffield, no eran en realidad cruceros acorazados, sino más bien unos buenos cruceros protegidos (1) con sólo faja acorazada de acero Compaund de 306 mm, cubriendo dos tercios de la flotación, mientras el resto, a excepción de un blindaje de 250 mm en las barbetas y torres, era vulnerable.

Los *cruceros bilbaínos* desplazaban 6.890 toneladas, su velocidad máxima era de 20 nudos en pruebas y su artillería consistía en dos piezas González Hontoria de 28 cm en torres barbetas a proa y popa, diez piezas Hontoria de 14 cm de tiro rápido, ocho piezas de tiro rápido Nordenfelt de 57 mm, ocho

---

(1) Los cruceros llamados «protegidos» utilizaban un sistema de protección a base de compartimentos paralelos a los mamparos distribuidos interiormente en celdas, que, rellenas con una serie de materias hidrófilas hinchables, al humedecerse reducían la pérdida de flotabilidad en caso de vía de agua por impacto.

La expansión del crucero protegido tuvo lugar a partir del año 1894, a la vista de los resultados del combate que se desarrolló durante la guerra chino-japonesa en la desembocadura del río Yalú, entre las escuadras de los almirantes Ito y Ting, cuyos gruesos estaban esencialmente compuestos por tres cruceros protegidos japoneses y dos acorazados chinos. A las cuatro horas de combate todos los cruceros chinos habían sido hundidos y los acorazados tenían las superestructuras desechas bajo el fuego de los cruceros protegidos de Ito, que supo sacar un gran partido de la artillería de mediano calibre y tiro rápido, que desde ese momento ocupó un primer lugar frente a la de grueso calibre. Por otra parte, quedó establecido el predominio del crucero protegido frente al acorazado cuando el resultado del combate tenía que ver más con las personalidades de los almirantes adversarios que con otro tipo de consideraciones. Si Ting hubiera dispuesto de unas dotaciones tan bien adiestradas y disciplinadas como las de los barcos japoneses, unos cargos de municiones completos, etc., probablemente el combate hubiera concluido de un modo muy diferente.

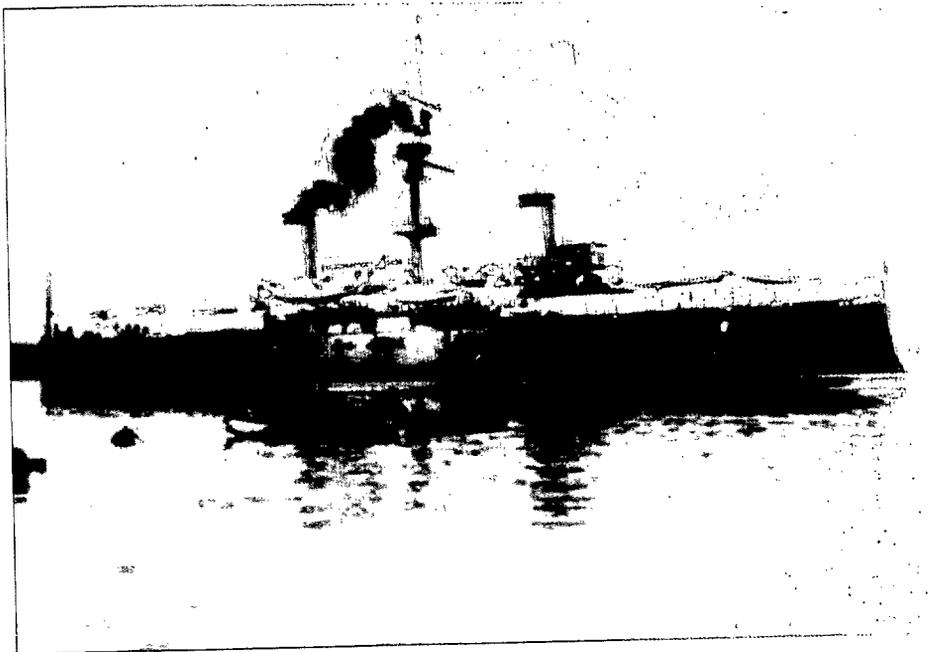
Hotchkiss de 37 mm. ,dos ametralladoras y dos Hontoria de carga simultánea de 7 cm. Por último, ocho tubos lanzatorpedos.

El *Teresa*, botado en agosto de 1890 con la asistencia de la reina regente fue entregado a la Marina en 1893. Los *Vizcaya* y *Oquendo*, un año más tarde. Como hechos significativos de sus historiales podemos señalar la comisión a Nueva York del *Teresa* para la inauguración del monumento al general Grant en 1897, y también en este año, la presencia del *Vizcaya* en la Revista Naval de Spithead con motivo del sesenta aniversario de la reina Victoria de Inglaterra. Posteriormente, en febrero de 1898, este mismo buque fue comisionado a Nueva York, en momentos de elevada tensión, para devolver la desafortunada visita del *Maine* a La Habana, aunque tristemente lo más destacado de los historiales de estos buques fue su destino final en el combate del 3 de julio. El *María Teresa* (almirante Cervera y capitán de navío Concas), que a toda máquina se lanzó al abordaje del *Brooklyn*, recibió muchísimos impactos y ya con media dotación fuera de combate, todos los cañones inutilizados y grandes incendios se fue a varar sobre la costa a seis millas de la bocana de salida. El *Vizcaya* (capitán de navío Eulate), sin ningún cañón en condiciones de disparar, intentó abordar al buque más próximo y convertido en una hoguera se fue a varar a 15 millas de Santiago. El *Oquendo* (capitán de navío Lazaga) corrió la misma suerte que sus congéneres. Con las superestructuras acribilladas, las chime-neas derrumbadas y un enorme número de muertos y heridos, entre ellos su comandante, embarrancó una milla al oeste del *Teresa*.

El *Cristóbal Colón* era el más potente de todos ellos y éste sí que respondía a la denominación de crucero acorazado (2). Construido en Génova, perte-

---

(2) Aproximadamente en el año 1870 comenzó a construirse un acorazado de dimensiones más pequeñas que las de tipo clásico, por lo que se le denominó acorazado de segunda clase y también crucero con cintura. Este buque superaba al crucero protegido, ya que para un mismo calibre de artillería su protección era mucho mayor. De todas maneras, el crucero protegido era más veloz, lo cual hacía posible romper el contacto en cualquier momento. Pero al aparecer los proyectiles de alto explosivo, que tan grandes estragos producían en los cruceros protegidos, éstos y los cruceros con cintura acabaron por fusionarse en un tipo único que se denominó crucero acorazado, que superaba, por una parte, la falta de velocidad de los segundos y, por otra, la escasa protección de los primeros. Eran de poca autonomía, capaces de actuar solamente en las proximidades de las bases, pero al crearse el torpedero de alta mar se hizo necesario cambiar el concepto de utilización táctica del acorazado, dotándolo de artillería antitorpedera y rodeándolo de una cortina de buques antitorpederos, a los que se denominó «cazatorpederos», con artillería y movilidad adecuadas para impedir al torpedero ocupar posición de lanzamiento. Las naciones diseñaron sus prototipos tratando de lograr el modelo más eficaz, pero fue España la que mejor interpretó las necesidades de las escuadras con su *Destructor*, en el que, además de la artillería antitorpedera, se montaron tubos lanzatorpedos, logrando un buque de grandes cualidades marineras capaz no solamente de rechazar a los torpederos atacantes, sino de actuar a su vez como torpedero de flota. El ejemplo de España fue imitado primero por Inglaterra, con su serie *Destroyer* —tomando como modelo el *Destructor*—, y luego por otras naciones, y así quedó establecido un tipo de buque que, con las correspondientes evoluciones en armamento, capacidad de maniobra y medios de detección, se ha mantenido hasta nuestros días.

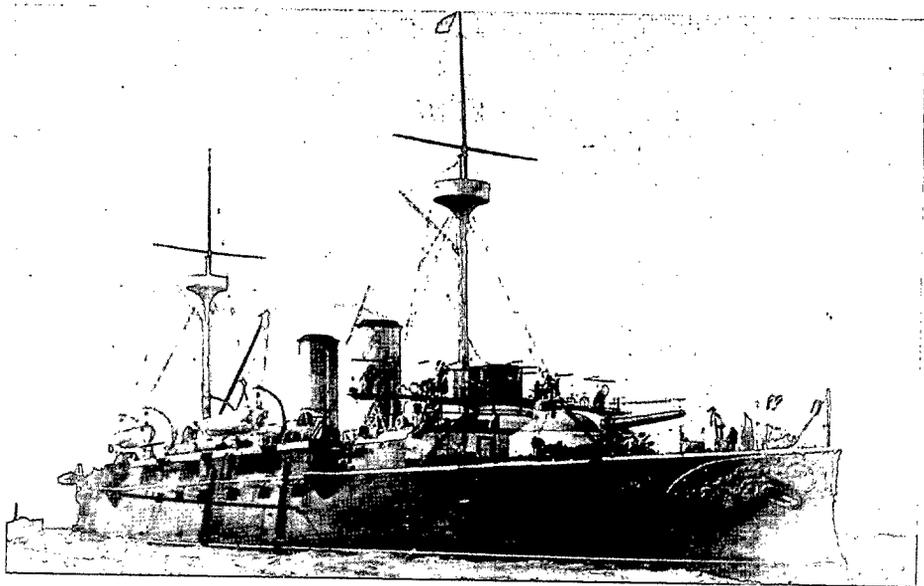


El crucero *Cristóbal Colón*. (Museo Naval).

necía a la serie de los *Garibaldi* y fue botado el 16 de septiembre de 1896 en los astilleros Cantieri Sestri Ponenti. Las delicadas circunstancias políticas del momento apresuraron la construcción de la nueva unidad.

De 6.840 toneladas, alcanzó en pruebas los 20 nudos y su armamento estaba constituido por dos piezas Armstrong de 254 mm que por problemas con la casa constructora nunca llegaron a estar instaladas a bordo, diez de 152 mm, seis de 120 mm de tiro rápido, diez Nordenfelt de 57 mm, diez de 37 mm y dos ametralladoras. Además montaba cinco tubos lanzatorpedos. Su protección se extendía por dos tercios de la eslora del buque, con 120 a 150 mm de espesor cubriendo los costados, flotación y baterías principal y media. Poseía unas magníficas características evolutivas y constituía la última expresión de la ingeniería naval del momento; sin embargo, a pesar de la reiterada insistencia del almirante Cervera, no tuvo montados los cañones de grueso calibre en el momento del combate.

El 3 de julio, bajo el mando del capitán de navío Díaz Moreu, se abrió camino hacia el oeste haciendo fuego con sus cañones de mediano calibre, y de haber mantenido los 18 nudos hubiera podido escapar. Sin embargo, la mala calidad del carbón le hizo disminuir la distancia que le separaba de sus perseguidores. Alcanzado por el *Oregon* y el *Brooklyn*, su comandante trató



El crucero *Vizcaya*. (Museo Naval).

de hundirlo estrellándolo contra la costa, quedando varado en la desembocadura del río Tarquino. Posteriormente dio la voltereta al intentar los norteamericanos su remolque, ya que tenía abiertas las válvulas de fondo.

Los cazatorpederos *Plutón* y *Furor* eran la segunda serie de buques que respondían al concepto muy español de destructor (3) que luego fue adoptado por otras marinas, y se generalizó como *destroyer* en base a nuestro primer prototipo.

---

(3) En 1870 aparece el torpedo automóvil de Whitehead, que en muy pocos años logra un elevado nivel de perfeccionamiento y constituye un arma muy peligrosa para el acorazado. En principio, los torpederos eran de poca autonomía, capaces de actuar solamente en las proximidades de las bases, pero al crearse el torpedero de alta mar se hizo necesario cambiar el concepto de utilización táctica del acorazado, dotándolo de artillería antitorpedera y rodeándolo de una cortina de buques antitorpederos, a los que se denominó *cazatorpederos*, con artillería y movilidad adecuadas para impedir al torpedero ocupar posición de lanzamiento. Las naciones diseñaron sus prototipos tratando de lograr el modelo más eficaz, pero fue España la que mejor interpretó las necesidades de las escuadras con su *Destructor*, en el que además de la artillería antitorpedera se montaron tubos lanzatorpedos, logrando un buque de grandes cualidades maríneas capaz no solamente de rechazar a los torpederos atacantes, sino de actuar a su vez como torpedero de flota. El ejemplo de España fue imitado primero por Inglaterra, con su serie *Destroyer* —tomando como modelo el *Destructor*—, y luego por otras naciones, y así quedó establecido un tipo de buque que con las correspondientes evoluciones en armamento, capacidad de maniobra y medios de detección, se ha mantenido hasta nuestros días.

Este concepto evolucionó a partir de sus primitivas características y España acudió de nuevo al concurso construyendo en astilleros británicos su segunda serie, que estaba constituida por los *Terror*, *Furor*, *Plutón*, *Osado*, *Audaz* y *Proserpina*. Fueron construidos en el Clyde por la Casa Thompson entre los años 1896 y 1897. Desplazaban 380 toneladas, su velocidad alcanzaba los 28 nudos y su armamento lo constituían dos piezas semiautomáticas Nordenfelt de 75 mm, dos de 57 mm, dos ametralladoras Maxims y dos tubos lanzatorpedos.

El *Terror*, el *Furor* y el *Plutón* se incorporaron a la escuadra aunque el primero no participó en el combate del 3 de julio, ya que, a causa de una avería durante la travesía tuvo que dirigirse a Puerto Rico para ser reparado. Los *Plutón* y *Furor* (capitán de navío Villaamil) sucumbieron en el combate, el primero partido en dos por un grueso proyectil del *Indiana* y el segundo hundido por la artillería de este acorazado y del *Gloucester*. La gesta de estas dos pequeñas unidades, disparando toda su artillería en medio de un bosque de surtidores creados por los piques de los proyectiles de los acorazados norteamericanos, constituye uno de los hechos más gloriosos de nuestra historia naval, ensalzado por los propios enemigos. En la acción murió el jefe de la flotilla, capitán de navío Villaamil.

Por último, nos referiremos al crucero *Reina Mercedes*, que aunque estaba inservible se encontraba en la bahía de Santiago de Cuba fondeado en la canal de acceso. Botado en Cartagena el 12 de septiembre de 1887, fue el primer buque metálico de cierto porte construido en este puerto. Conceptuado como crucero de primera clase, no tenía protección de ningún tipo, y en su historial destaca su participación en las operaciones militares que tuvieron lugar en Melilla en 1893 como consecuencia de las agresiones rifeñas. De 3.090 toneladas, montaba seis piezas Hontoria de 16 cm, tres de 57 mm, dos de 46 mm Nordenfelt, seis Hotchkiss de 37 mm, y dos ametralladoras. Su artillería principal y media se emplazó como batería de costa en Punta Gorda y la Socapa a fin de mantener alejados a los buques bloqueadores. Al día siguiente del combate fue atravesado y hundido por su dotación en la estrecha canal de acceso bajo el fuego del enemigo.

En marzo de 1899, ya acabada la guerra, los americanos lo reflotaron, remolcándolo posteriormente a Norfolk. En 1912 lo llevaron a Annapolis, donde fue convertido en buque almacén de la Escuela Naval, residencia de oficiales, museo de la Guerra del 98, correccional, etc., y en estos inapropiados menesteres permaneció hasta la época en que el recientemente fallecido don José María de Areilza, poco después de ser nombrado embajador en Washington, efectuó una larga gestión que culminó en una sencilla ceremonia, presidida por el almirante Carney, jefe de Estado Mayor de la Marina, y nuestro embajador, en la que después de leer el decreto correspondiente fue arriada la bandera de las *Stars and Stripes* y el viejo «Mercedes» pudo ser desguazado.

BIBLIOGRAFÍA

CARRERO BLANCO, Luis: *España y el mar*.

WILSON, H. W: *Los acorazados en acción*.

CONCAS y PALAU, Víctor: *La escuadra del almirante Cervera*.

AGUILERA y ELÍAS: *Buques de guerra españoles. 1885-1971*.

Enciclopedia General del Mar. Ediciones Garriga.

Enciclopedia General Ilustrada. Hijos de J. Espasa.

