

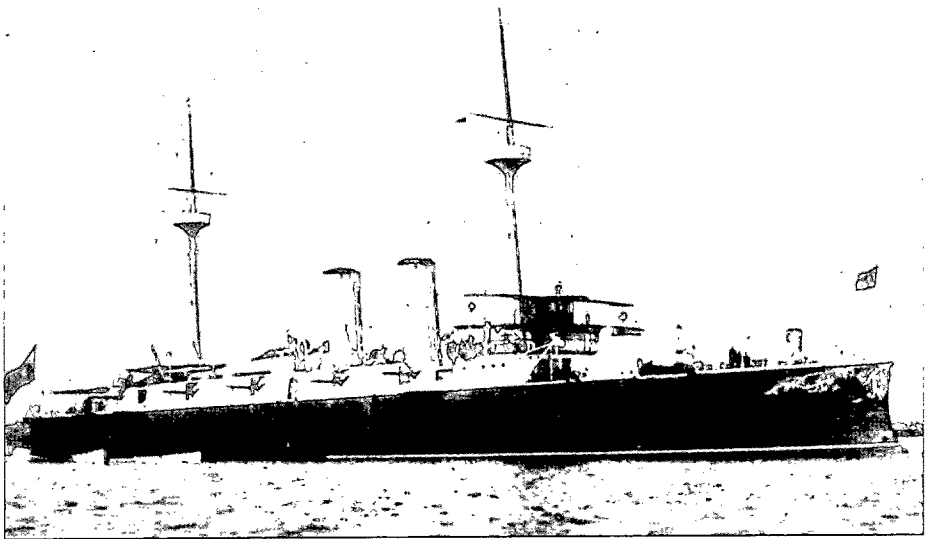
DIVAGACIONES EN TORNO AL DESASTRE

Juan GÉNOVA SOTIL



ISTO con la perspectiva de un siglo, hay que decir que no fue el desastre algo inesperado y repentino, como un cataclismo natural, sino el desenlace lógico de un proceso que venía desarrollándose a lo largo de cien años; como los derribos por voladura controlada vistos a cámara lenta, en los que los últimos pisos del edificio, aparentemente intactos, se desploman lenta pero inexorablemente sobre la base de polvo y escombros que ya no los sustentan. El proceso arranca con la invasión napoleónica, aunque se pueden rastrear antecedentes más antiguos; al enorme daño material que produce la guerra de la Independencia a nuestro país, donde lo que dejan en pie los enemigos lo arruinan los aliados para deshacerse de posibles competidores futuros, se añade la introducción de un germen de discordia entre los españoles que hasta entonces habían logrado convivir en aceptable armonía, ruptura que, trasladada a ultramar ve amplificadas sus efectos por la distancia, la incommunicación y el desentendimiento de muchos. El fenómeno es complejo y no es el objeto de estas líneas: baste decir que uno de sus sensibles efectos fue el que nuestra nación, ensimismada en sus querellas internas, no se dio cuenta de la enorme transformación que se operaba en el mundo exterior con la revolución técnico-científica-industrial, quedando en pocos años en un atraso y aislamiento sin precedentes.

Al descolgarse nuestra Patria de ese cambio transcendental, se queda rezagada respecto a las demás naciones, pese a la apariencia que aún puede quedar por la extensión territorial de los restos de su imperio ultramarino. El poder político, económico y militar se escapa de sus manos y nuevas fuerzas emergentes pasan a tomar la dirección del mundo. Un imperio transoceánico sólo podía defenderse con poder naval, y de hecho así fue, pese al desgaste sufrido a causa del acoso exterior durante cuatrocientos años. Pero el nuevo factor industrial crea nuevas bases para su constitución sobre dos pilares: la metalurgia y la máquina de vapor. A falta de estos dos elementos, nuestra Armada pronto incorporó todo un muestrario de buques propulsados a vapor, con máquinas primero importadas y luego copiadas; no hubo una planificación de las fuerzas navales que se necesitaban ni se planteó su construcción sistemáti-



Crucero *Infanta María Teresa*. Buque insignia del almirante Cervera.

ca basada en métodos e investigación propios. España seguía siendo un país básicamente agrícola que importaba casi todo lo que la industria producía en otros, y su población al terminar el siglo era analfabeta en sus dos tercios.

En el último tercio del siglo estaba claro que las amenazas que se cernían sobre lo que quedaba de nuestros territorios de ultramar no podían afrontarse sólo con fuerzas del Ejército. En un artículo publicado en diciembre de 1897, el teniente de navío Saturnino Montojo decía en esta misma REVISTA:

«...hemos puesto 200.000 hombres en Cuba a través del Atlántico; pero si esto lo hemos hecho en paz con las demás naciones, no existiría por cierto la misma facilidad si hubiésemos estado en guerra con cualquiera potencia marítima.»

La alusión era clara. Dos años antes otro colaborador, el teniente de navío Carranza, escribía también aquí:

«La historia antigua y moderna nos enseña que para que una nación pueda conservar posesiones ultramarinas, sostener relaciones mercantiles con otros países y mantener una Marina mercante, ocupando así un puesto digno, es preciso prepararse en la paz contra el evento de la guerra. Tenemos un vasto imperio en Oceanía, próximo a un vecino victorioso y grande; tenemos provincias españolas en América en que se anidan enemigos implacables

—amigos aparentes los unos y encubiertos los otros—, ocupamos una posición estratégica envidiable en el Mediterráneo y se halla nuestra nación bien cercana a un imperio en decadencia y corrupción. Dadas estas condiciones, incumbe al país despertar del letargo oriental en que yace, y por medio de sus organismos no corrompidos apoyar a los Gobiernos para que, armando en breve plazo a la nación, puedan sus ejércitos satisfacer las aspiraciones nacionales que laten en los corazones de los buenos hijos de España...»

Y hace pocos años decía en una conferencia el almirante Álvarez Arenas:

«España, en el siglo XIX y aún hoy —pero no importa tanto la cosa hoy como entonces— cree posible resolver crisis, situaciones, problemas, guerras incluso, etc., radicadas en esas entidades estratégicas que son islas y archipiélagos, con preponderancia de fuerza y de actividad continental —el Ejército de Tierra— sobre la fuerza y la actividad marítima y naval —la Armada y la Marina mercante—.»

Se diría, pues, que, a pesar de la amarga experiencia, no hemos aprendido mucho. No es poco lo que se ha criticado a los políticos, a la prensa, incluso a quienes más directamente fueron más víctimas que autores del Desastre. Sin embargo, no ha habido una verdadera autocrítica en la Armada que pusiera en claro errores, no para señalar responsables, sino para no repetirlos. Y el caso es que se repitieron, aunque ello no haya acarreado tan funestas consecuencias como entonces.

A fines de 1897 otro colaborador nuestro enviaba desde Nueva York un extenso y documentado trabajo en el que se explicaba con todo detalle la constitución de la fuerza naval de los Estados Unidos, creada prácticamente «en la presente decena del siglo». No decía nada que no fuera sabido, pero era una clara llamada de atención. ¿Qué se había hecho en España durante esa decena? Hasta entonces, como hemos dicho, se importaban buques de otros países técnicamente más adelantados, sin que ello obedeciera a un plan encaminado a afrontar alguna amenaza concreta. El primer programa naval propiamente dicho fue el llamado de Rodríguez Arias, de 1887, que tampoco era consecuencia de un plan estratégico nacional que, comenzando por definir la amenaza, estudiara los medios necesarios para oponerse a ella. Preveía la construcción de once cruceros de primera clase, de ellos tres de 4.500 toneladas y 21 nudos de velocidad y otros ocho de igual velocidad y 3.200 toneladas; seis cruceros de segunda clase de 1.500 a 2.500 toneladas; cuatro cruceros torpederos de segunda clase y 1.100 toneladas, y un elevado número de torpederos, en cuyo detalle no interesa extenderse, entre otras razones porque no llegaron a construirse sino en muy corto número. Era, pues, un proyecto de fuerzas ligeras totalmente inspirado en la *Jeune École* del almirante Aube, de la que era incondicional el ministro Beránger. Y tales buques deberían

enfrentarse con seis acorazados, dos cruceros acorazados, 13 cruceros protegidos, otros tres sin protección y cierto número de unidades menores, además de otros cinco acorazados en construcción, que serían la fuerza naval norteamericana, el adversario que tendríamos. La confrontación estaba ya, pues, perdida desde que se elaboró el plan doce años antes. Pero, además, no se cumplió. A los cinco años de entrar en vigor la ley sólo se había botado una de las unidades proyectadas, un modesto cañonero —pomposamente clasificado como crucero— de 1.045 toneladas, 14 nudos y cuatro piezas de 120 milímetros.

Lo más doloroso es que no sólo debió haberse programado una fuerza capaz de afrontar a la americana o, al menos, capaz de disuadirla de la agresión, sino que, además, pudo hacerse, a tenor de lo manifestado por políticos como Maura:

«...más que pobres somos malos administradores, puesto que el dinero que debía dar por resultado barcos produce todo menos barcos.»

O Canalejas:

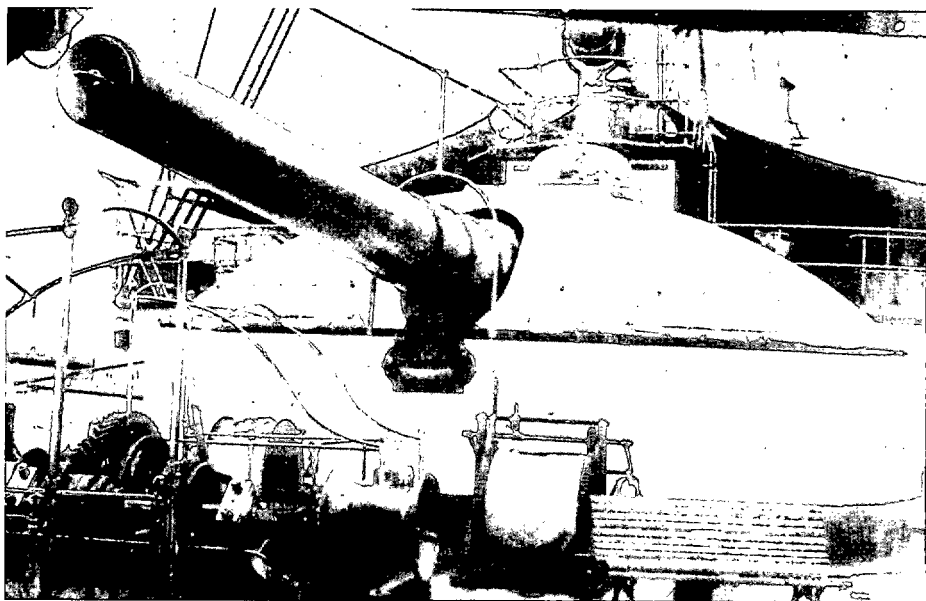
«La escuadra de los Estados Unidos ha sido construida con un esfuerzo que también era accesible a nosotros.»

O, finalmente, el diputado Lloréns, quien dijo en el Congreso:

«Nuestros presupuestos nos habrían permitido conseguir una escuadra como la italiana, si el desorden no hubiera sido la musa de nuestra Administración. Cantidades consignadas para buques han servido para construir paseos en determinadas poblaciones.»

Estas lamentaciones, ¿sirvieron para futuras previsiones?

Los plazos establecidos para la ley de Escuadra se acortaron para ganar tiempo, pero las cantidades se dilapidaron, si no totalmente en construir paseos, como decía Lloréns, sí en el mantenimiento de unidades viejas que carecían de valor militar. Pero la mala administración de los fondos de la Armada no era un caso peor ni especial dentro de cómo se hacía en general con todos los del Estado: el desbarajuste, la incompetencia y la corrupción eran la tónica habitual. Y a la postre, los causantes del Desastre. El único acorazado existente en 1898, que por serlo durante muchísimos años fue conocido con el mote de *El Solitario*, a pesar de su inferioridad hubiera sido la única unidad capaz de medirse con algún congénere norteamericano, el *Pelayo*; no fue producto de ningún plan estratégico ni programa naval, sino del sobrante en el presupuesto de 1884 para la Armada, 12 millones de pesetas, acerca de las cuales, ante consulta del ministro de Marina, almirante Antequera, al presidente del Consejo de Ministros, éste le propuso que «se comprase un barco, cuánto más

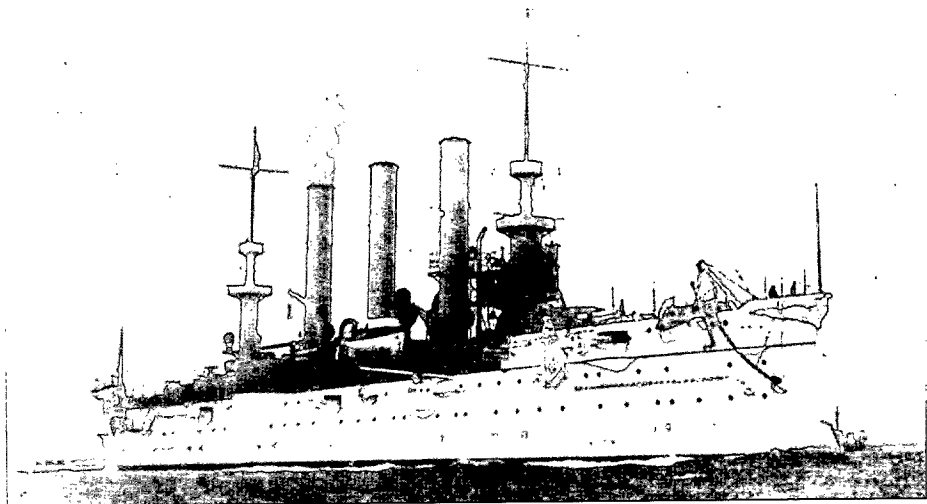


Torre de popa del crucero *Vizcaya*.

grande, mejor». Semejante al *Marceau* francés y construido en los astilleros de La Seyne, era lento, de escasa autonomía, bien protegido y medianamente armado. Tuvo una dilatada vida de «bodas o bautizos», ya que jamás entró en combate: no pudo estar en Santiago en el 98 por estar sometido a obras de modernización, muy oportunas, como se ve, y cuando se le quiso enviar tardía e inútilmente a Filipinas, los manejos diplomáticos británicos impidieron su paso por el canal de Suez.

En el caótico muestrario que era la Armada, citemos al desgraciado *Reina Regente*, construido en Inglaterra, cuya deficiente estabilidad fue la causa de su trágico hundimiento, sin supervivientes en el Estrecho; sus gemelos, construidos en España y pretendidamente resueltos sus problemas de estabilidad, también fueron un fracaso, aunque por otras causas: el *Alfonso XIII*, ferrolano de construcción, por defectos en sus máquinas que nunca llegaron a resolverse, y el cartagenero *Lepanto*, estuvo por la misma causa ¡seis años en pruebas!

Pero volvamos al plan ideado por Beránger y ejecutado por Rodríguez Arias. Los recortes, algo a lo que estamos tan acostumbrados y resignados que forman parte de nuestro panorama profesional, lo modificaron de tal manera que quedó irreconocible: seis cruceros entre 6.000 y 7.000 toneladas y se *aplazó* (léase *canceló*) la construcción de los demás; un crucero protegido y diez cañoneros torpederos. En el 98 sólo estuvieron disponibles el *Infanta María Teresa*, el *Almirante Oquendo* y el *Vizcaya* que, junto con el *Cristóbal*



Crucero *Brooklyn*.

Colón, construido en Italia, y dos destructores formaron la triste escuadrilla de Santiago de Cuba. El crucero protegido era el *Emperador Carlos V*, que no llegó a tiempo por dificultades en su artillería y que se unió al *Pelayo* después. Los tres primeros venían a ser una versión algo mejorada de los del tipo británico *Orlando*, pero cuando Gran Bretaña ya construía nuevos tipos muy superiores. Y digamos que ésta fue desde entonces práctica habitual en nuestra Armada: en lugar de proyectar en función de nuestras necesidades, se copiaba lo que construían otros —generalmente ingleses— cuando ya estaba superado. En total, para la ley 1887, se gastó menos de la mitad del crédito de 225 millones de pesetas aprobado.

Ya en la construcción de los tres cruceros —que no eran en rigor cruceros acorazados, ni mucho menos acorazados de segunda clase, como se llegó a clasificarlos en la literatura oficial— se dieron condiciones un tanto anómalas. Al primer concurso acudieron nueve empresas, cuatro de ellas extranjeras, y se adjudicó a una mixta hispano-británica: el capital era español y la técnica británica. Pero era una empresa *virtual* que sólo existía a efectos legales, no tenía ni astilleros, ni talleres, ni nada material. Así nacieron los Astilleros del Nervión, empresa que en plena construcción de los buques se declaró sucesivamente en suspensión de pagos y quiebra y hubo de ser incautada por el Estado en 1892, cuando ya estaban a flote los cascos de todos ellos. Se cumplió así el ardiente deseo de Rodríguez Arias, que no se sabe qué milagro esperaba de ellos cuando hasta en su lecho de muerte deliraba:

«Esos cruceros, Dios mío, esos cruceros que no llegan nunca...»

Fue inspector de las obras el almirante Cervera: debía conocer muy bien, pues, sus cualidades y defectos, aunque no consta si tomó alguna acción para corregir éstos. De ellos dijo don Víctor Concas, comandante del *Teresa* en el combate y capitán de banderas de Cervera, que eran *magníficos*, afirmación un tanto discutible a la vista de una serie de deficiencias, algunas de ellas señaladas por él mismo, que se pusieron de manifiesto en el combate, a la hora de la verdad, que es cuando todos los sistemas se ponen a prueba ya sin remedio posible.

Para empezar, al proyectista constructor *se le olvidó* instalar los ascensores para la munición de los cañones de 140 milímetros, que serían los que realmente llevarían el peso del combate. Trató de remediar tan grave omisión con una instalación *a posteriori* que, como postizo que era, resultó mala solución: quedaron los ascensores vulnerables al fuego enemigo y emparejados de tal manera que si se inutilizaba uno permanecía inmovilizado otro y eran dos los cañones que se quedaban sin munición. El asunto era tan grave que originó una verdadera controversia en la prensa especializada; los ingleses se defendieron encarnizadamente, como siempre hicieron en casos parecidos para dejar a salvo el prestigio de su industria, pero ahí quedó una de las debilidades congénitas de los cruceros. Durante el combate dejaron de funcionar *todos* los ascensores del *Teresa*.

Aun cuando tenían sus dos cañones de 280 milímetros perfectamente protegidos en sendas torres blindadas, como no existían todavía los sistemas de dirección de tiro centralizada y utilizaban puntería local, su fuego resultaba impreciso y su lenta cadencia de tiro imposibilitaba introducir correcciones entre disparo y disparo. Eran, como los llamó Concas, cañones de *romper*, y su utilidad real se limitaba al tiro a corta distancia contra blancos que se movieran poco o nada. De hecho, durante el combate no se registró ningún impacto de estos cañones; por lo que se refiere a la artillería gruesa norteamericana, ninguno de los 47 proyectiles de 330 milímetros que dispararon dio en el blanco y sólo dos de los 39 de 305 milímetros acertaron, ambos en el *Teresa*, lo que demuestra la escasa eficacia de esta artillería a pesar de que se tiró a distancias de 3.000 metros y aún menos. Esto también resta algo de importancia al hecho de que el *Colón* fuera al combate sin sus dos piezas de 254 milímetros que nunca llegó a montar, a pesar de que ello le impidió tirar en el combate en retirada, ya que la de popa era la única que podía hacerlo. La batería realmente principal la constituían los diez cañones de 140 milímetros, cinco por banda (en el *Colón* eran diez de 152 milímetros y seis de 120 milímetros), aunque de poco efecto frente a los gruesos blindajes de los acorazados a los que se enfrentaban. Estos cañones, así como la artillería más ligera y ametralladoras, estaban desprovistos de protección para sus sirvientes, salvo ligeros manteletes abiertos, lo que fue causa de gran mortandad entre aquéllos. Con razón dijo Concas que aunque se pensara que estos buques tenían bien protegidas sus *partes vitales* no se había pensado que nada era más vital

que la vida de su dotación. Tampoco era explicable que la válvula de incomunicación de la bomba de achique estuviera por encima de la cubierta protectora, en lugar de bajo ella.

Pero lo más grave, la causa directa de la pérdida de los buques, fueron los incendios. No se hundió ninguno de los cruceros por perforación del casco que le hiciera perder flotabilidad o volar sus pañoles de municiones: todos vararon intencionadamente para tratar de salvar al personal, ardiendo devorados por el fuego. Esto pudo y debió haberse previsto: no hay prueba más indiscutible que la del combate real, y en el del Yalú (17 de septiembre de 1894) la escuadra china había sido destruida por los incendios provocados por la artillería de los buques japoneses; aún no se habían enfriado cuando un colaborador de esta misma REVISTA, el teniente de navío Mario Rubio, escribía:

«Un efecto notable del empleo de cañones de carga simultánea en esta decisiva batalla naval ha sido que, apenas transcurrida media hora de iniciarse el combate, todos los buques chinos y japoneses luchaban con el incendio a bordo; las cubiertas y obras altas de madera eran pasto de las llamas, cuyas superestructuras y los mamparos de madera expuestos a los proyectiles eran destruidos con rapidez; por lo tanto, estas construcciones deben ser metálicas sin contemplación alguna, forrando las cubiertas con una capa de amianto semejante al linóleum...»

En 1895 aún se habría estado a tiempo para aprovechar las enseñanzas del combate naval más reciente, eliminando la madera de nuestros cruceros, especialmente la de las cubiertas, que iba directamente sobre los baos de acero sin plancha metálica. Pero nadie tomó ninguna medida.

La artillería del sistema González Hontoria que montaban nuestros buques había sido excelente durante años, pero nadie había hecho nada por mejorarla y modernizarla. El aumento de la cadencia de tiro en los cañones de tiro rápido hacía que se recalentaran, se atoraban los cierres y había que abrirlos a mandarrizos o, como pasó en el cañón número 6 del *Oquendo*, en el que saltó el cierre al cuarto disparo matando o hiriendo a todos sus sirvientes, lo cual también ocurrió en el *Teresa*, donde, además, al primer disparo del cañón grueso de popa se desenchajó el cierre y no hubo manera de llevarlo a su sitio...; ¿eran éstos unos buques *magníficos*?

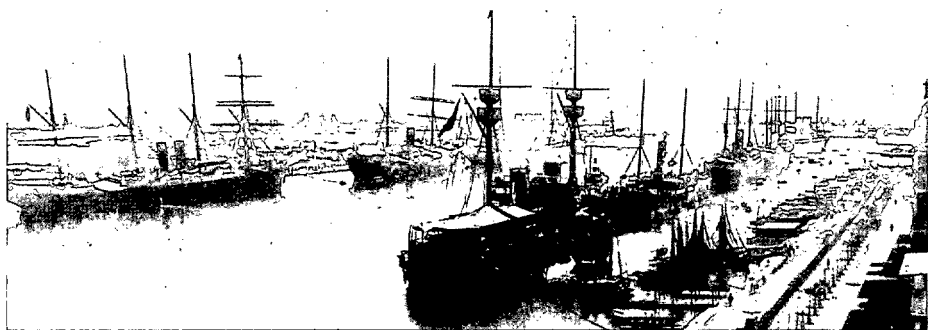
¿Qué decir del adiestramiento? Sin duda, de haberse hecho gran cantidad de tiros de ejercicio, el resultado más notable habría sido la inutilización de todos o la mayoría de los cañones, pero ¿hubiera sido eso peor a que no diesen en el blanco durante el combate o, peor aún, que matasen a la propia dotación? Otro de nuestros colaboradores, Félix Bastarreche, escribía en Madrid ya en julio de 1898:

«Los americanos llevan un año de ejercicios constantes preparándose para la guerra y hace tres meses no cesan ni un día de tirar con todas sus piezas.

Nosotros no hemos hecho más que un ejercicio de tiro al blanco hace más de un año, y éste limitado para gastar el menor número de municiones posible.»

Concas precisaba que con la artillería de 28 centímetros sólo se habían tirado dos tiros de ejercicio. Pero, además, también la munición era defectuosa; los casquillos fallaban en la obturación y hubo que encargar otros al extranjero —en España no se fabricaban— que no se recibieron hasta el mismo año 98: sólo había 300 de éstos al estallar la guerra y tuvieron que repartirse entre todos los cruceros, aprovechando de los defectuosos los que *parecieron* en mejor estado... Así se fue al combate, «en la condición tremenda de que el primer tiro que tiraban los cañones de 14 centímetros fuera al enemigo...», en palabras de Concas.

Hay un aspecto de aquel desgraciado combate del que apenas se ha tratado, y es el de los torpedos. Aunque bastante reciente, era ya un arma que había probado su eficacia en varias ocasiones, aunque fuera en condiciones algo especiales como la guerra ruso-turca, el ataque francés a Fuchow (1884) o la guerra del Congreso de Chile (1891). Además era el principal fundamento de la doctrina de la *Jeune École* que había inspirado la ley de Escuadra. Sin embargo no se hizo el menor intento de utilizarlos. El plan que preveía que el *Infanta María Teresa* saldría en primer lugar dirigiéndose contra el *Brooklyn* para embestirlo no contaba con la posibilidad de torpedearlo; lo que parecía bastante más fácil; más aún, no se pensó —a pesar de que en la junta de oficiales hubo una propuesta en este sentido— que salieran en primer lugar los dos destructores para atacar al torpedo al enemigo de modo que, aunque no consiguieran hundir a alguno, al menos causarían el consiguiente desorden en su línea al tratar de eludir los torpedos. Ni siquiera había uniformidad en la disponibilidad de los torpedos: un crucero los llevó completamente listos, incluso con sus puntas de combate; otro con las cabezas de combate montadas pero sin pistoletos los torpedos y, por último, otro llevaba los torpedos en sus tejas y las cabezas de combate fuera de los pañoles pero debajo de la cubierta



La escuadra de reserva del almirante Cámara en Port Said.

protectora. Esto prueba que seguramente no había una doctrina clara de empleo de los torpedos, que si apenas se habían hecho ejercicios de tiro menos se habrían hecho de lanzamiento de torpedos, y que, en pocas palabras, no se sabía utilizarlos. Se lanzaron inocuamente hacia la mar libre para evitar su explosión en la varada, y no contra el enemigo.

El rendimiento de las máquinas dependía en gran medida del personal de maquinistas y fogoneros, de tal modo que no es de sorprender que disminuyera en la medida que aumentaba la fatiga de éstos: resulta incomprensible que para el combate la plantilla de este personal no estuviera no ya reforzada, sino ni siquiera completa: «...nosotros teníamos gran escasez de maquinistas y casi carencia de fogoneros» (Bastarreche). A lo que había que añadir la mala calidad del carbón, precisamente cuando más necesario era.

En carta particular, el ayudante del contraalmirante Montojo, teniente de navío Núñez Quijano, decía:

«Ya nos hemos enterado de que en Madrid las turbas han arrastrado por las calles a Bermejo y Auñón...»

Es, desde luego, reprobable arrastrar a nadie por las calles, pero de haberlo hecho al ministro y ex ministro de Marina, con más razón debería haber corrido la misma suerte el presidente del Consejo de Ministros, superior de aquéllos y, en consecuencia, máximo responsable. Pero las *turbas* no arrastraron a nadie. Antes al contrario, parecía que el tremendo descalabro les tenía completamente sin cuidado. El público en general acogió las tristes noticias con total indiferencia: siguió llenando las plazas de toros, los teatros y las verbenas populares; no se suspendió ningún festejo, nadie se acordó de los que acababan de caer cumpliendo con su deber y cuando regresaron los supervivientes fueron acogidos fríamente. Más bien la sensación entre la gente era de alivio, como si se alegraran del fin de una pesadilla. En palabras de Romanones, «tantos y tan enormes habían sido los sacrificios hechos para evitar la pérdida de las colonias que cuando llegó la hora fatal de la independencia puede afirmarse, sin temor a rectificación fundada, que España entera respiró satisfecha». Esta España que «respiraba satisfecha» acababa de perder no sólo grandes extensiones territoriales y millones de habitantes, sino lo que le quedaba de respetabilidad y prestigio internacional.

Hubiese sido normal que se abriera una profunda crisis política, que como mínimo dimitiera el Gobierno, que se abriera un periodo de profunda reflexión ante la magnitud de lo ocurrido para encarar el futuro con actitudes nuevas y resolver los problemas con soluciones distintas, antes de que España, en la pendiente en que se encontraba, llegara a desaparecer como nación. La Paz de París, al año siguiente, no fue un tratado sino una liquidación por derribo. Se llegó al extremo de entregar territorios antes de que fueran reclamados. Pero el gobierno siguió en sus poltronas y no cambió sino después de la

vergonzosa liquidación, no por imposición de los electores, sino como si fuera el final normal de una legislatura. Nadie pidió cuentas a su presidente, el señor Sagasta, ni le hizo tragar su altisonante y vacuo discurso en el Congreso al estallar el breve conflicto (la *splendid little war* del secretario de Estado norteamericano John Hay): «No podíamos ya sufrir tanta afrenta: la nación española puede ser vencida, pero jamás impunemente afrentada» (*aplausos entusiastas*). (Pese al señor Sagasta, la nación española sufrió derrota y afrenta juntamente). «... A la guerra, pues; vamos, y vamos con la conciencia tranquila, vamos sin ruido y sin arrogancias, pero decididos a cumplir con el deber que el patriotismo nos impone, sin vacilación y sin temores, y mucho menos con pánico ninguno» (*grandes aplausos*). (La primera persona del plural no incluía al orador. Los que fueron a cumplir con su deber y a ponerse frente a los cañones enemigos fueron otros. Otros perdieron la vida o sufrieron mutilaciones. El señor Sagasta siguió en su sillón).

¡Ah, si la retórica ganase las batallas! Concas dejó escrito muy sensatamente:

«El éxito es el objetivo de las operaciones militares, y no el de hacerse el valiente; pero es inútil que discurremos sobre esto, puesto que en España no se aprenderá jamás.»

Al parecer —aunque no lo citaba— quería replicar así al general Martínez Campos, que había dicho que «el honor es más importante que el éxito».

¿Hubo petición de responsabilidades? Por supuesto que sí: el conde de las Almenas pedía en el Senado «arrancar de los pechos muchas cruces y subir muchos fajines de la cintura al cuello». Las sanciones recayeron sobre el contraalmirante Montojo y el general Jáudenes, responsables de todo, según es sabido: ellos y sólo ellos eran los culpables.

Durante un siglo, los dirigentes políticos se mostraron incapaces de adaptarse a la evolución de las ideas a uno y otro lado del Atlántico. Ni siquiera la Corona tuvo una especial sensibilidad hacia los españoles de ultramar: sólo es de mencionar la visita de la Infanta doña Eulalia a Cuba con motivo del Cuarto Centenario del Descubrimiento; así pudo, desde el mayor aprecio personal, pero también con delicado reproche hacia la Institución decir un presidente centroamericano al Rey don Juan Carlos I al recibir su visita: «Señor, hace cuatrocientos años que os esperábamos...».

Un imperio marítimo debía apoyarse en el poder naval; una nación moderna tenía que adecuar sus estructuras económicas, sociales, tecnológicas, a la evolución normal, so pena de hundirse en el atraso, y, esto es lo que no supieron hacer los hombres del siglo. Tampoco supieron tejer alianzas, y así España, sola, pobre, atrasada tuvo que hacer frente prácticamente inerme a una nación pujante, con una potente industria y perfectamente consciente del «destino manifiesto» que había predicado para sí misma. «Las alianzas o las

relaciones políticas de las naciones impotentes nada significan ni pueden significar en los anales de los pueblos», había dicho don Antonio Cánovas en el Congreso en 1891, y continuaba: «lo primero que se necesita son barcos de guerra, son cañones, son fortificaciones, son fusiles, y nadie se me ha adelantado en el deseo de estas cosas ni en trabajar por ellas. Tuviera España la Escuadra que yo deseo; tuviera cubiertas sus fronteras como yo apetezco; tuviera un Ejército armado como yo anhelo también, y yo estaría bastante más tranquilo que con ningún género de negociaciones ni con ninguna clase de acuerdos».

Pero Cánovas ya había presidido el gobierno y volvería a presidirlo después; ¿qué hizo para que sus deseos se hicieran realidades?

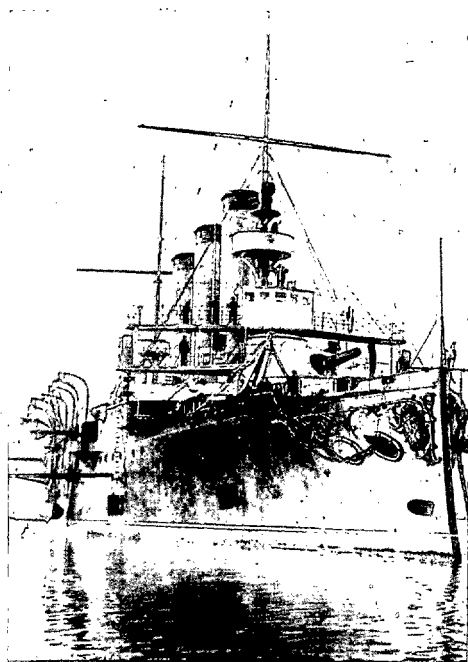
Al final se ordenó a una escuadra inferior en número, calidad y nivel de adiestramiento a sucumbir frente a un enemigo superior, ¿para qué? Concas, en la defensa del contraalmirante Montojo, dijo: «Siempre se ha dicho ¡ay de los vencidos!, pero ahora hay que agregar: ¡ay de aquéllos a quienes se envía para que sean vencidos!, ¡ pues por muchos que mueran en la contienda, siempre parecerán pocos para cubrir faltas ajenas...» La guerra se pudo evitar y no se quiso. Esto no es nuevo, pero recientemente viene bien documentado en un libro de dos acreditados historiadores (1). Según ellos, el gobierno consideraba que el Ejército no entregaría Cuba ni Filipinas sin combatir, y para los políticos era menor el riesgo para la paz interna si se enfrentaban con las fuerzas norteamericanas que si lo hacían a las propias. El Ejército, en efecto, no había sido vencido: su mayor desgaste lo debía a las enfermedades (entre 1895 y 1897, por ejemplo, en Cuba hubo 55.588 muertes entre las fuerzas del Ejército, 13.322 por fiebre amarilla, 40.125 por otras enfermedades (tuberculosis, viruela, disentería, etc., y sólo 2.141 por la acción del enemigo). No aceptaría capitular, y ello significaría su alzamiento contra el gobierno. Así fue como se urdió utilizar a la Marina como chivo expiatorio: vencida ésta, no tendrían sustento las fuerzas terrestres. La Armada no sólo aceptó —no sin reticencias— tan lamentable papel, sino que tampoco intentó salir del paso de una manera algo, aunque fuera poco, airosa. Habían fallado la política y la estrategia, pero también fallaron ahora la logística y la táctica. ¿Por qué no incorporó el almirante Cervera uno o dos carboneros a su flotilla, ya desde la concentración en Cabo Verde, en lugar de su patética persecución del combustible, ya en el Caribe? ¿Por qué no se pensó un plan más agresivo, que no podía ser más arriesgado que dejarse destruir de la forma que se hizo, en lugar de encerrarse en la ratonera de Santiago? La salida de Santiago alivió la conciencia de Cervera al asumir otra autoridad la responsabilidad de ordenarla; no le favorece que se sintiera agradecido por verse desposeído de una parte de su facultad

(1) FUSI, Juan Pablo, y NIÑO, Antonio: *Vísperas del 98: antecedentes y orígenes de la crisis del 98*. Biblioteca Nueva. Madrid, 1997. Comentado en nuestro cuaderno de octubre de 1997.

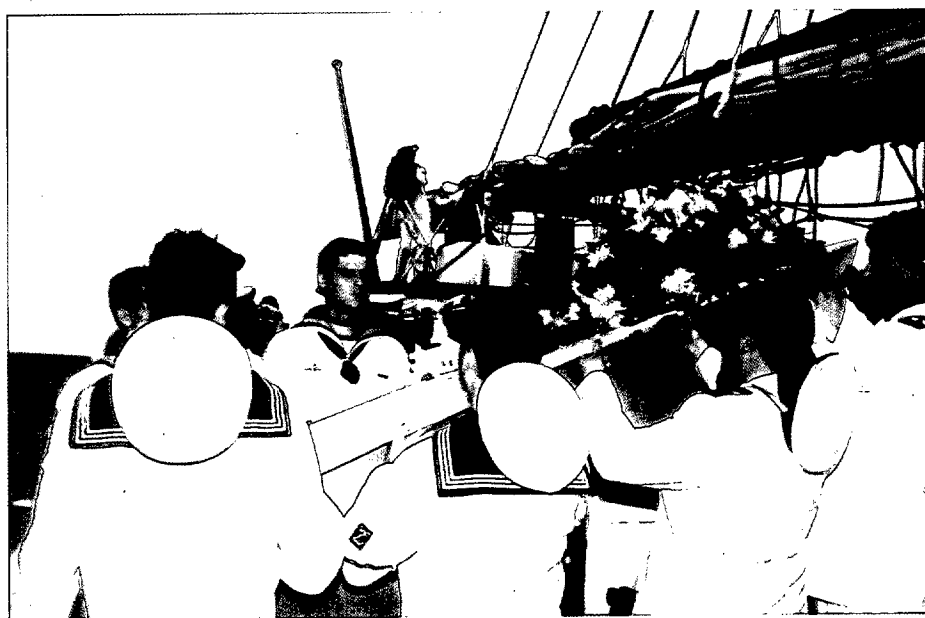
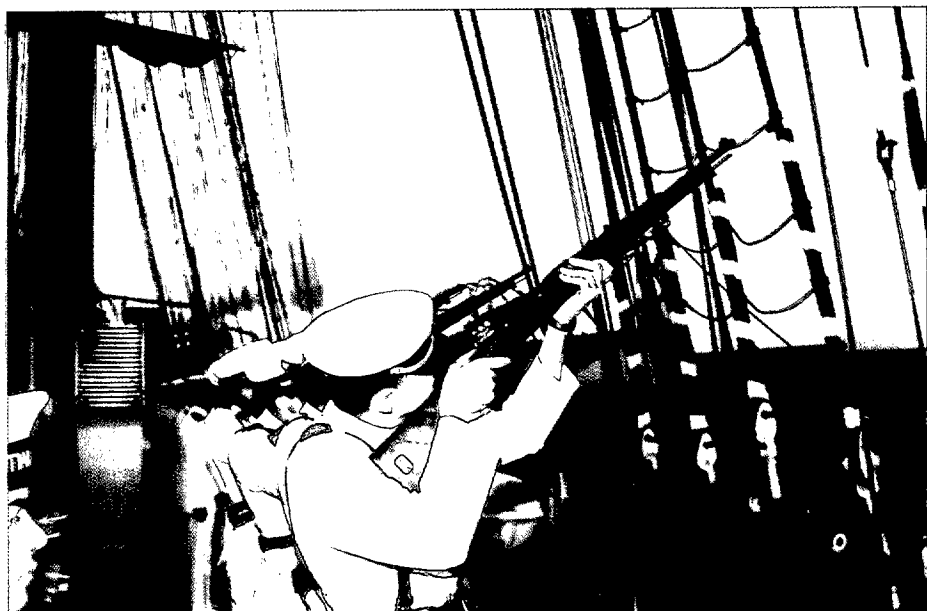
de mando, pero en su huida hacia ninguna parte, lo que consideró más importante, y no vamos a reprochárselo, fue el ahorro de vidas humanas, sin tomar en consideración el mayor daño que de otro modo hubiera podido causar al enemigo y la repercusión que ello podría tener a la hora de negociar la paz.

La tremenda humillación de la derrota cayó íntegramente sobre la Armada, que arrastró después durante muchos años el peso de esta inferioridad: el Ejército, como se ha dicho, depuso las armas porque se lo ordenó el gobierno, no por imposición del enemigo, y ahí estaba la diferencia. Lo importante es saber si se aprendió la durísima lección y hemos de convenir en que sólo en parte y después de muy largo tiempo. España necesitaba hacer la gran revolución técnica que había lleva-

do a las principales naciones de Europa y a los Estados Unidos a la cabeza del mundo. Aquí se habló mucho de regeneración y regeneracionismo hasta que el término cayó en el ridículo; se habló demasiado en general, pero se hizo demasiado poco. En 1913 don José Ortega y Gasset y don José Martínez Ruiz (Azorín) lanzaron lo de la «generación del 98», que era más bien un invento publicitario; pero resulta que hoy, para muchos españoles, «el 98» no es más que una escuela literaria. No era de literatura de lo que andábamos más necesitados, pero a falta de otra clase de esfuerzo llegó a crearse una idea incompleta de lo que es la cultura, asimilándola en exclusiva a su aspecto literario. La cultura científica y técnica es ignorada —en el sentido correcto de *desconocida* y también en el del anglicismo como *desestimada*—, resumiéndose en el cerril exabrupto de «que inventen ellos». La contribución española al desarrollo de las Ciencias, tanto especulativas como aplicadas, durante los últimos doscientos años es casi insignificante, hasta el punto de que hay quien ha asegurado nuestra incapacidad genética para ellas, lo que acogen aquí con gran alborozo quienes celebran todo cuanto, viniendo de fuera, nos es adverso. Cada vez que alguien intenta desarrollar una idea técnica nueva encuentra toda clase de dificultades; es más seguro importarlo todo. Verdad es que, en lo que se refiere a los buques de guerra, siempre se trató de lograr el mayor grado de nacionaliza-



Cruceiro Carlos V.



Homenaje a los héroes de Cuba a bordo del *Juan Sebastián de Elcano* a su paso por las aguas de Santiago de Cuba en su crucero de 1998.

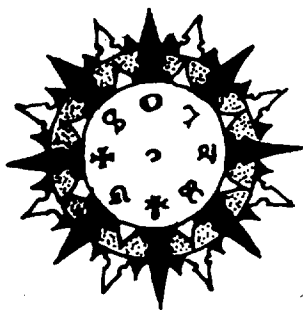
ción posible, pero éste siempre fue muy escaso, no abarcaba a los sistemas más especializados ni a los proyectos en su conjunto y hasta el personal técnico del mayor nivel venía de fuera.

Después del 98, el primer plan de escuadra, tras varios intentos fallidos por la inestabilidad ministerial, sobre todo, es el de Ferrándiz, que inicia además una profunda reorganización en la Armada, no siempre bien recibida ni completamente acertada. Pero los planes de reconstrucción adolecieron del mismo error conceptual de siempre: no eran la respuesta a un plan estratégico concreto elaborado en función de amenazas previsibles; no se sabe para qué ni contra qué hay que prepararse. Tras este plan y el de Miranda, que le siguió, se llegó por los años 30 a una escuadra bastante aparente, que algunos analistas han llamado «equilibrada», aunque sin precisar en qué consistía tal equilibrio. Había, sí, cruceros, destructores, submarinos, una ilusionada Aeronáutica Naval, pero, ¿era eso equilibrio? Por entonces Inglaterra y Alemania se contemplaban mutuamente como nuevamente enemigos potenciales; Francia se preparaba para hacer frente a Alemania, e Italia a Francia. España, a remolque de la tecnología británica, como de costumbre, se dotaba de buques que ya estaban superados en los nuevos proyectos de su país de origen; sin una idea clara de cuál habría de ser su empleo, emprendimos la construcción, por ejemplo, cuando ya todos habían dejado de hacerlo, de cruceros *Washington* (los de la clase *Canarias*) cuyas características no obedecían a necesidades técnicas, sino a las limitaciones de un tratado del que, además, no éramos signatarios. No había proyectos propios de alguna importancia y estaba claro que o no se había aprendido la lección o era imposible hacer otra cosa. Así llegó la nueva prueba, la guerra civil, para la que como es lógico no nos habíamos preparado, durante la cual, no obstante, volvió a ponerse de manifiesto la importancia del dominio del mar. Pero ésta es ya otra historia; baste decir que después la incomunicación durante y después de la guerra mundial nos dejó en una situación de atraso tal que hubo que recomenzar prácticamente de cero, pero esta vez se hacía tutelándonos la Marina norteamericana.

El desastre, en realidad, fue todo el siglo XIX; el 98 no fue sino la memorable chapuza que lo coronó. No deberíamos conmemorar algo tan lamentable; ningún país, excepto nosotros, celebra sus derrotas. Si alguno tuviera razones para celebrar lo ocurrido en 1898 serían los Estados Unidos, pues es entonces cuando se produce el arranque del impulso que los llevó al lugar que hoy ocupan a la cabeza del mundo, en todos los conceptos, como el mayor poder de toda la Historia. Pero sería mejor que no lo hicieran.

Por nuestra parte, sólo muy recientemente, a la sombra de un desarrollo técnico todavía incipiente y sin renunciar a la cooperación técnica siempre necesaria, hemos iniciado nuestro nuevo camino hacia la creación de unas fuerzas navales de la calidad que nos permitan nuestros medios, aunque el esfuerzo deje la cantidad en un nivel todavía insatisfactorio, con criterios

basados en el papel que se nos atribuye en el actual entramado de alianzas. Que esto no sea aceptado por algunos no debe sorprender: son los que han adoptado el lema «que nos defiendan ellos».



BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA, Alfredo, y ELÍAS, Vicente: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*. San Martín, 1980.
- ÁLVAREZ ARENAS, Eliseo: *Lo naval en el noventa y ocho*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval. Núm. 11. 1990.
- BASTARRECHE, Félix: *La escuadra del almirante Cervera*. REVISTA GENERAL DE MARINA, agosto, 1898.
- BLANCO NÚÑEZ, José: *De Cavite a Santiago*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval. Núm. 11. 1990.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando de: *Vicisitudes de una Política Naval*. San Martín, 1978.
- CARRANZA Y REGUERA, Juan de: *Algunas enseñanzas del combate naval de Ya-Lú*. REVISTA GENERAL DE MARINA, marzo, 1895.
- CONCAS Y PALAU, Víctor: *La escuadra del almirante Cervera*. San Martín.
- MONTOJO Y MONTOJO, Saturnino: *La cuestión de Cuba en su aspecto naval-militar*. REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre, 1897.
- ROBERT, Juan B.: *El crucero «Almirante Oquendo» (1891-1898)*. REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre, 1941.
- RUBIO MUÑOZ, Mario: *Nuevas noticias sobre el combate de Ya-Lú*. REVISTA GENERAL DE MARINA, enero, 1895.
- SOBRAL, José G.: *Marina de guerra de los Estados Unidos*. REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre, 1897.
- VEGA, Antonio de la: *Programas y efectivos navales españoles y norteamericanos (1865-1898)*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval. Núm. 8. 1990.
- WARNER, BENNET, MACINTYRE, UHLING, WETERN Y PRESTON: *Enciclopedia de la Guerra Naval*. San Martín, 1986.
- WILSON, H. W.: *Los acorazados en acción*. Editorial Naval, 1932.