OPERACIONES NAVALES DE LA GUERRA DE 1898

CUBAN WAR NAVAL OPERATIONS

Agustín Ramón Rodríguez González
Académico correspondiente de la Real de Historia (Madrid)

RESUMEN. El escenario de la guerra naval de 1898 entre los Estados Unidos y España, abarcó desde el Caribe a Suez (aparte del Pacífico) y su resultado se ha achacado a la gran superioridad americana en el orden técnico, económico y demográfico, pero un análisis más profundo hace resaltar otros factores, como la dependencia española en el terreno industrial de otras potencias, que en caso de conflicto y sin alianzas formales con España, no estaban obligadas a prestar su ayuda en ese terreno, y a los intereses del Imperio británico, por entonces hegemónico en los mares, favorables a los Estados Unidos y deseosos de una limitación del conflicto, para evitar una conflagración internacional en una época de gran competencia colonial y ante la vital importancia de mantener el comercio marítimo internacional.

Fuego y Raya, n. 26, 2023, pp. 137-172

PALABRAS CLAVE. Guerra naval del 98. Balances navales. Estrategias. Corso. Tácticas.

ABSTRACT. The scenario of the 1898 naval war between the United States and Spain, spanned from the Caribbean to Suez (apart from the Pacific) and its result has been attributed to the great American superiority in the technical, economic and demographic order, but a more deep highlights other factors, such as Spain's dependence on other powers in the industrial field, which in the event of conflict and without formal alliances with Spain, were not obliged to lend their help in that field, and the interests of the British Empire, at that time hegemonic in the seas, favorable to the United States and eager to limit the conflict, to avoid an international conflagration at a time of great colonial competition and given the vital importance of international maritime trade.

KEY WORDS. Naval War of 98. Naval balances. Strategies. Corsican. Tactics.

1. Introducción

En general, los juicios posteriores sobre el resultado de las campañas navales de la guerra entre los Estados Unidos y España en 1898 hacen hincapié en los muy distintos potenciales de cada una de estas naciones en los ámbitos demográfico, económico, industrial y tecnológico.

Pero siendo éstos factores innegables por evidentes, hubo otros que pesaron decisivamente en el resultado de la contienda, que hicieron que el vencedor lograra sus objetivos tan rápidamente como a un coste casi simbólico.

Y nadie sabe las consecuencias de que la guerra, resuelta en menos de cinco meses, de fines de abril a mediados de agosto, se hubiera complicado y alargado para el vencedor, así como sus repercusiones posteriores en ambos países y en los escenarios en que tuvo lugar.

2. El nacimiento de las dos flotas

Una revolución tecnológica

Como es bien sabido, la segunda mitad del siglo XIX asistió a la aparición de la llamada 2ª Fase de la Revolución Industrial, con decisivos adelantos en los terrenos de la Ciencia, la Técnica y la Industria, progresivamente más amplios y profundos, hasta desembocar en el siglo XX.

Su impacto fue enorme en el terreno de los buques de guerra: desde al menos la Edad Media la guerra por mar se había basado en buques de madera propulsados por velas, casco de madera y primitivos cañones de bronce o hierro, de avancarga, ánima lisa y de las armas personales de las tripulaciones en los abordajes.

Pero desde 1850 los revolucionarios cambios se sucedieron a un ritmo cada vez más acelerado: la introducción del vapor en la propulsión y la desaparición del velamen en los buques de combate, los cascos metálicos, primero de hierro y luego de acero en distintas variedades, los blindajes, artillería mucho más pesada, de efectos demoledores y de alcance y potencia muy superiores a todo lo visto antes, cañones de retrocarga, con ánima rayada y de enorme velocidad de disparo, nuevos y más potentes explosivos, etc.

Y junto a todo ello, nuevas y terribles armas como la mina submarina y el torpedo, capaces de un solo golpe de hundir aquellos enormes buques, y mientras los buques submarinos se iban convirtiendo en realidad tras numerosos ensayos que solo alcanzaron el éxito en el siglo XX.

Además de otros avances tecnológicos como la electricidad para la iluminación interior del buque y los focos para el exterior, tanto para descubrir al enemigo como para señales luminosas de noche, para motores auxiliares a bordo y para las comunicaciones, que, aunque todavía por cable y dependientes de estaciones situadas en tierra, supusieron otro cambio revolucionario.

Aquella oleada de sucesivas innovaciones y continuos perfeccionamientos provocó una época de problemas en todas las flotas del mundo, tanto para adaptarse a ellas como para sa-

carlas el mayor provecho, valorando continuamente cuál era la opción más adecuada según las necesidades y potenciales de cada país. Y todo ello junto con el incremento exponencial del coste de adquisición y de mantenimiento de buques cada vez más caros y complejos, lo que obligaba a la mejor formación de mandos y tripulaciones en consonancia con los continuos adelantos y cambios.

Todos estos hechos han sido determinantes para sentenciar la cuestión en los análisis de los estudiosos posteriores: tanto por población y riqueza, como por desarrollo industrial y tecnológico, los EE.UU. eran muy superiores a España, por lo que la victoria americana estaba asegurada antes de dispararse el primer cañonazo de la contienda.

Pero, aunque este análisis ofrezca pocas dudas, otros factores se añadieron, acentuando su superioridad y matizando las causas de la contundente y rápida victoria.

Un balance naval teórico de las dos escuadras

Tanto se ha escrito y dicho sobre las potencias respectivas de las dos escuadras, que creemos necesario puntualizar un tanto para aclarar muchas cuestiones. Por lo que respecta al escenario principal de la contienda, el Atlántico y en especial El Caribe, las cifras son las siguientes, atendiendo al número y clase de buques:

Acorazados: España 3, Estados Unidos 5. Neta superioridad americana en número y calidad de buques, especialmente por los cuatro más modernos y potentes.

Cruceros acorazados: España 8, Estados Unidos 2. La situación se invierte por el número de buques, aunque posiblemente no en características.

Cruceros protegidos: España 2, Estados Unidos 6. Nueva inversión en la correlación de fuerzas.

Cruceros no protegidos o menores: España 8, Estados Unidos 20. Nueva superioridad americana, tanto en número y tamaño/potencia de los buques como en modernidad.

Buques torpederos: España 29, Estados Unidos 12. Según clases, los españoles incluían 6 destructores, 11 cañoneros-torpederos y 4 torpederos de alta mar y 8 costeros; los americanos eran 9 torpederos de alta mar y 3 costeros. Superioridad clara española en número y tipos de embarcaciones.

Otros buques: España 0, Estados Unidos: 6. Los americanos eran 4 monitores (habituales en la US Navy desde la Guerra de Secesión), y dos experimentales, un buque-ariete, destinado a embestir con su espolón a los buques enemigos, y un cañonero artillado con cañones de aire comprimido que lanzaban granadas de dinamita. Los dos últimos de nula efectividad real, los monitores de escasa utilidad, pese a sus cañones pesados y fuerte blindaje, por su escasa velocidad y pobres condiciones marineras.

Ambas escuadras movilizaron además un elevado número de unidades menores, entre cañoneros y lanchas cañoneras, o pequeños mercantes artillados bien para la defensa y vigilancia costera, o para bloquear costas y puertos de Cuba y Puerto Rico.

También ambos bandos artillaron grandes y veloces mercantes como cruceros auxiliares en misiones de vigilancia en alta mar o para atacar el tráfico marítimo enemigo, España 8 y Estados Unidos 13, en general más artillados y con piezas más modernas.

Por supuesto ambas flotas movilizaron igualmente mercantes como auxiliares: transportes, carboneros, etc., aunque con poco armamento, casi puramente simbólico o ninguno, salvo las armas individuales.

Vista la composición, repetimos que teórica, de ambas flotas, cabe deducir las siguientes conclusiones:

En primer lugar, la solo relativa ventaja de la flota estadounidense, muy por debajo del potencial que cabría esperar, tanto en el aspecto económico como en el industrial. Evidentemente estaba a mucha distancia de lo que sería en el siglo XX, por falta de voluntad política, no de recursos.

En segundo, que las dos flotas parecían complementarias: clara superioridad americana en acorazados y medianos cruce-

ros, protegidos o no, y superioridad española en cruceros acorazados y embarcaciones torpederas. Evidentemente los planes estratégicos de cada país y su planificación eran muy distintos: la US Navy, siguiendo los enfoques de Mahan se centraba en una batalla entre escuadras y el dominio del mar, mientras que la Armada, obligada por las largas distancias oceánicas que debía recorrer para defender sus posesiones, estaba obligada a basarse en buques de gran autonomía como los cruceros acorazados, y en embarcaciones torpederas, también de gran autonomía como destructores y cañoneros-torpederos para hacer frente a unidades mucho mayores con posibilidades de éxito, siguiendo los planteamientos de la *Jeune École* francesa para enfrentarse a la Royal Navy.

Era de esperar que la escuadra americana se centrara en una batalla decisiva y en el bloqueo de las islas españolas, mientras que la española se planteara la lucha en términos defensivos para sus costas insulares y con la ofensiva a cargo de sus cruceros acorazados en «raids» sobre la costa enemiga, evitando en lo posible y gracias a su mayor velocidad, combates decisivos, salvo cuando gozara de evidente superioridad numérica, pues los acorazados (y monitores) americanos eran superiores en combate abierto a los cruceros acorazados españoles, pero de inferior velocidad y autonomía.

Un escenario posible sería que los dos viejos acorazados españoles se situaran previamente en las islas, junto a los torpederos, obligando así a sus enemigos a bloquearlos y exponiéndose a un severo desgaste, mientras que los cruceros acorazados, destructores y cañoneros-torpederos realizaban incursiones sobre las costas americanas y los bloqueadores, obligándolas así a dispersarse y exponiendo a cada pequeña agrupación a ser aplastada por una fuerza mayor, que en caso de inferioridad o simple duda bien podría evitar el combate por su superior velocidad.

La expectación en los medios internacionales que analizaban la guerra fue grande, a la hora de comprobar la eficacia de uno y otro sistema, especialmente entre los observadores británicos. Pero otros factores muy distintos vinieron a sentenciar la cuestión.

Un balance real

Por diversos factores, esa aparente paridad numérica se convirtió en aplastante superioridad americana.

Ninguno de los tres acorazados españoles estuvo listo para el combate al inicio de la contienda, sometidos a obras de modernización aún no concluidas, y solo pudieron ser alistados precariamente y con retraso.

Peor fue aún el caso de los decisivos cruceros acorazados, pues de los ocho planeados tres estaban aún en construcción muy retrasada por cambios en su armamento y protección durante ella, intentando mejorar y actualizar el proyecto inicial, semejante a los otros tres de la clase Vizcaya.

Estos últimos, aunque en apariencia listos para operar, tenían serias deficiencias en su puesta a punto, y un serio problema de que parte de su munición (comprada a empresas británicas por la urgencia) había mostrado ser defectuosa y hasta peligrosa para sus dotaciones.

En cuanto a los dos restantes, el *Carlos V* estaba completando sus obras de construcción en Francia, y tuvo que ser movilizado sin terminarlas y con retraso, y el *Colón*, aunque listo en apariencia, carecía de sus dos cañones principales y más pesados por ser los originales de construcción defectuosa y ser rechazados por la inspección técnica.

Así que de la prevista escuadra de ocho cruceros acorazados solo cuatro estaban disponibles al comienzo de la guerra y con serios problemas de puesta a punto.

La situación se repitió en el caso de destructores y cañoneros-torpederos. Se habían encargado previamente a la industria británica seis de los primeros, pero solo se habían entregado tres y la segunda mitad llegó muy retrasada. Además, la premura del tiempo dificultó que sus dotaciones se familiarizasen con los nuevos buques.

Por lo que se refiere a los cañoneros-torpederos, tres estaban aún en construcción en astilleros españoles, dos más, por veteranos y faltos de puesta a punto no eran útiles salvo como defensa de costas cubanas y peninsulares, cinco estaban en las cos-

tas cubanas, vigilándolas para evitar las expediciones rebeldes o cooperando con el Ejército y acusaban el desgaste operacional, y otro estaba destinado en la Estación Naval del Río de la Plata, en puerto neutral que tuvo que abandonar en precarias condiciones.

Por lo que se refiere a los torpederos, estaban todos en aguas peninsulares españolas y no en buenas condiciones. De ellos ya sabemos que ocho eran costeros, por lo que se desechó cruzaran el Atlántico. Se intentó con los mayores, pero vistos los problemas que planteaba su remolque, finalmente se quedaron en Canarias.

En cuanto al resto de las unidades, destacadas principalmente en Cuba, Puerto Rico y Filipinas, no eran decisivas en una guerra convencional entre escuadras y acusaban el desgaste de la doble lucha contra la insurrección y las dificultades locales para su mantenimiento y puesta a punto.

Por lo que se refiere a la US Navy, pese a que también tuvo que afrontar una complicada época de cambios técnicos y de elegir entre distintas opciones, con los inevitables problemas y retrasos, el coste de todo ello fue mucho menor, lo que aseguró una superioridad en principio no tan clara como era de esperar.

El error fundamental de los proyectos españoles de hacerse con una escuadra eficaz fue que se planeó con el propósito de que sirviera paralelamente para el desarrollo industrial y técnico del país. De este modo, la serie de los cruceros acorazados de seis unidades –los, luego, clases «Vizcaya» y «Cisneros»–, se encargaron a nada menos que cuatro astilleros distintos: los tres de la Armada en Ferrol, Cádiz y Cartagena (que además tuvieron que construir otros buques muy distintos) y el privado de Bilbao. El muy semejante *Carlos V* en otro astillero privado de Cádiz, de nuevo encargado de construir buques muy distintos. Y esa falta de racionalidad en los encargos, justificada para evitar agravios comparativos entre unos y otros por la cuantía de los encargos, se cobró su factura en contra de una distribución más racional. De hecho, los siguientes planes navales, ya en el siglo XX, intentaron aprender de esa lección.

Otra fuente de problemas fue la dependencia del exterior, no ya para la construcción de los buques (salvo casos concretos) sino para su modernización al compás de los rápidos y profundos cambios de la tecnología naval de la época, pues se dependía de

la buena voluntad de los suministradores, caso evidente en lo referente a los destructores, pero también en la modernización de la artillería en los cruceros.

Así vemos que los tres acorazados: *Pelayo, Vitoria y Numancia* estaban siendo modernizados en arsenales franceses, y el *Carlos V* instalando también allí su artillería cuando estalló la guerra.

Y falta de alianzas, España no pudo evitar que tras el estallido de la guerra la subsiguiente declaración de neutralidad por parte de unos y otros, impidiera que esas obras e instalaciones se completaran. O que se ralentizara incluso previamente por el incremento de la tensión antes de la ruptura de las hostilidades.

Estados Unidos tampoco formaba parte de ninguna alianza, pero se benefició del acercamiento a la potencia hegemónica en los océanos por entonces, el Imperio Británico tras el acuerdo sobre Venezuela, y por los intereses británicos económicos. También porque en ese convulso fin de siglo, con fuertes rivalidades entre las potencias por una expansión imperial, sobre todo en África y el Pacífico, Londres prefirió apoyar a los «primos» anglosajones que a otras potencias emergentes que bien podían aprovechar la debilidad española en provecho propio. Si Cuba, Puerto Rico, Filipinas y otros archipiélagos del Pacífico iban a cambiar de manos, (o bajo la influencia de otra potencia) mejor que lo fuera en beneficio de un amigo que de un rival.

Y ese apoyo británico fue decisivo en toda la guerra, en especial en diversas situaciones y aspectos concretos, como veremos.

3. Primeras operaciones

Ante el incremento de la tensión entre ambos países, el Ministro de Marina, almirante Segismundo Bermejo, ordenó la salida de la escuadrilla de torpederos al mando del Capitán de Navío Fernando Villaamil (justamente el creador del primer «Destructor») desde Cádiz para Cuba en una misión obviamente de disuasión. La escuadrilla se componía de los destructores *Plutón, Furor y Terror* y los tres torpederos *Ariete, Rayo y Azor*, en substitución de los otros tres retrasados en astilleros británicos. Iban acompañados por el vapor *Ciudad de Cádiz*, como buque de apoyo, con

parte del armamento más pesado de los buques, carbón, etc., y podría remolcar a los torpederos. La escuadrilla zarpó de Cádiz a primeros de marzo de 1898, y llegó a Canarias, tradicional escala desde Colón el día 16, y tras unos días de reparaciones y aprovisionamiento, se hizo a la mar el 24 del mismo mes[1].

El asunto preocupó a los mandos navales americanos, que llegaron a proponer al presidente McKinley se les atacara en ruta, pese a no estar aún declarada la guerra. Pero tal opción se desechó por ser internacionalmente indefendible. La misión hubiera correspondido realizarla a la división entonces fondeada en Lisboa, compuesta del crucero protegido *San Francisco* y tres más pequeños, y esperaban se les incorporase el *New Orleans*, recién adquirido en astilleros británicos, y encargado previamente por Brasil. Finalmente, la escuadrilla americana recibió la orden de levar anclas y volver a sus puertos entre el 13 y el 16 de marzo.

Pero su destino era desconocido para los españoles, que temieron que la agrupación americana atacase la escuadrilla de Villaamil, que con sus buques aligerados de su armamento para la travesía y hasta con aparejo y velamen provisionales para no desgastar las potentes pero delicadas máquinas, hubiera sido presa fácil.

En efecto, las dificultades para tan larga travesía con tales embarcaciones no tardaron en mostrarse, al averiarse dos de los torpederos y desperdigarse el resto, recalando finalmente en las por entonces portuguesas islas de Cabo Verde.

La crisis, aireada por la prensa, condujo al ministro de Marina español, Bermejo, a convocar una reunión urgente de los altos mandos navales para decidir que se hacía. Y por 14 votos de 18 asistentes, se decidió que el almirante Pascual Cervera, al mando de la «Escuadra de Instrucción», con los cuatro cruceros acorazados disponibles, se reuniera con la escuadrilla de Villaamil en Cabo Verde y desde allí se preparara para iniciar las hostilidades.

Otro de los problemas era que dos de sus cruceros estaban en La Habana, por motivos obvios, y tuvieron que cruzar el Atlántico para reunirse con la escuadrilla y los dos restantes, que

---

1 Agustín R. Rodríguez González, *Operaciones de la guerra del 98. Una revisión crítica,* Madrid, Actas, 1998.

llegaban desde Cádiz, acompañados del vapor de la Compañía Trasatlántica «San Francisco», con carbón y víveres para la escuadra. Todos se reunieron el 19 de abril en el puerto portugués, y finalmente zarparon rumbo a América el día 29 de abril, menos los tres torpederos, decididamente inútiles para tan larga travesía que, junto con los dos vapores auxiliares, debían volver a aguas españolas.

El resultado de todas aquellas confusas y contradictorias órdenes fue que la escuadra de Cervera quedaba reducida a los cuatro cruceros y tres destructores, los primeros faltos de elementos y puesta a punto, y los segundos, inadecuados para operar a tan larga distancia. El resultado de todo ello se agravó aún más por la baja moral comprensible entre las dotaciones de la escuadra, y especialmente de su jefe, Cervera, que concluyó que el desastre era seguro, tras proponer a Bermejo que su escuadra haría mejor en proteger las Canarias.

Y allí se enteraron de la declaración de guerra de los Estados Unidos, realizada el 25 de abril, pero con efectos retroactivos desde el 21, fecha en que sus buques comenzaron a bloquear Cuba y realizaron las primeras presas de mercantes españoles.

La travesía del Atlántico se realizó sin incidentes, pero fue lenta y engorrosa, debiendo remolcar los cruceros a los destructores. Llegados a la posesión francesa de La Martinica se intentó reponer el carbón gastado, pero el permiso fue denegado.

Otro duro golpe fue enterarse allí de la destrucción de la escuadra española de Filipinas el 1 de mayo por la americana de Dewey, lo que deprimió aún más la moral de la escuadra, especialmente del ya con anterioridad pesimista Cervera.

Para colmo de males, al realizar una descubierta, se averió el destructor *Terror*, que tuvo que quedar allí reparando, mientras la escuadra siguió su viaje a la colonia holandesa de Curaçao, donde pudo al fin carbonear, si bien en un plazo de 48 horas.

Por fin la escuadra llegó al puerto de Santiago de Cuba, entonces aún no bloqueado por el enemigo. Aquello pareció un éxito, pero pronto se reveló como una auténtica trampa.

Santiago está situado en el extremo opuesto del que debía ser el escenario principal de la lucha: La Habana, en el Oriente

cubano, donde más fuerte era la rebelión, por lo que conseguir víveres y otros recursos para su guarnición y población era especialmente complicado. Tampoco estaba equipado para ser un centro de reparaciones para los buques, y el combustible no era muy abundante ni de buena calidad.

Las baterías de costa que defendían su entrada eran escasas y sus piezas anticuadas. Solo pudieron ser algo reforzadas utilizando los cañones del anticuado crucero *Reina Mercedes* allí destacado, pero con las máquinas inútiles.

Utilizarla como posible base para realizar incursiones sobre la costa enemiga, apresar sus mercantes o incluso sorprender buques enemigos o pequeñas agrupaciones quedó pronto descartado. La prueba fue que el día 24 de mayo tres cruceros auxiliares americanos apresaron en la misma boca de entrada al puerto al vapor *Restormel*, con tres mil toneladas de excelente carbón Cardiff para la escuadra, sin que Cervera, avisado con tiempo del peligro, tomara decisión alguna contra un enemigo mucho más débil que además informó rápidamente de su presencia.

Bloqueo americano y bombardeo de San Juan

El despliegue de la US Navy para la guerra se articuló en tres grandes agrupaciones en un principio, la escuadra principal al mando de Sampson para el bloqueo de Cuba, el «Escuadrón Volante» al de Schley, cada uno con insignia en un crucero acorazado, y con dos acorazados como buques principales, aparte de unidades menores, y otro escuadrón que vigilaría la costa Este de los Estados Unidos.

El propósito era bloquear Cuba de un lado y de otro, evitar una incursión de la escuadra de Cervera, que se daba por descontada, pero que nunca se produjo.

El bloqueo de Cuba, por sí mismo, podría significar la victoria, pues su gran producción agrícola estaba dirigida a la exportación con productos como el azúcar y el tabaco, dependiendo para la alimentación de su numerosa población y guarnición de importaciones de otros lugares, entre ellos la propia España, y ello por no hablar de otros materiales y mercancías, pertrechos militares,

municiones y refuerzos. Y la «táctica de la tea» de las guerrillas rebeldes cubanas había incrementado esa dependencia del exterior, por lo que la resistencia no podría prolongarse mucho tiempo.

Otro aspecto de gran interés era que la isla estaba comunicada con España y el resto del mundo por una red telegráfica de cables submarinos, por lo que convenía cortarlos para evitar que órdenes e informaciones llegaran a la isla. Esa misión se encomendó a diversos buques americanos, pero mal dotados para esa tarea solo la consiguieron realizar en parte, y normalmente en las costas, por su menor profundidad.

En cuanto al bloqueo, la isla estaba dotada de numerosos puertos naturales, lo que obligó a los americanos a dividir sus fuerzas en muchas agrupaciones menores, según la importancia de cada puerto, para asegurar que el bloqueo fuera eficaz.

Ya sabemos que la fuerza defensiva de la escuadra del Apostadero de La Habana, aparte de la de Cervera, estaba en mal estado y desperdigada por todos esos puertos. Por otra parte, las baterías de costa eran anticuadas y poco eficaces o hasta inexistentes en muchos puertos, con la excepción de La Habana. Curiosamente dependían del Ejército de Tierra, centrado en la lucha contra la insurgencia, les dedicó poco esfuerzo e inversión, desde la propia artillería a la munición necesaria o el entrenamiento de los artilleros. En muchos lugares fueron someramente reforzadas con piezas y dotaciones de los buques españoles que resultaban inútiles para navegar.

Otro factor defensivo lo constituían las minas submarinas, pero éstas resultaron ineficaces por su escaso número, hallarse en mal estado o deficientemente instaladas por falta de personal instruido o de materiales adecuados.

El episodio de más repercusión en los medios fue el bombardeo de San Juan de Puerto Rico por la escuadra de Sampson. Aunque en Puerto Rico no había rebelión alguna y ya gozaba de autonomía, podía ser una buena base para Cervera desde la que atacar la costa este de los EE.UU., así que el almirante americano decidió bombardear su puerto principal para eliminar ese peligro, aunque Cervera evitó situarse allí por suponerlo bloqueado y en mal estado de defensa.

El 12 de mayo la flota americana avistó San Juan y se dispuso a bombardearla, estaba compuesta del crucero acorazado *New York* (insignia) y los acorazados *Iowa* e *Indiana*, así como dos monitores, dos pequeños cruceros, un solo torpedero y dos buques auxiliares. Curiosamente, por las averías en máquinas de uno de los acorazados y la lentitud de los monitores su velocidad media era de solo 7,5 nudos, mientras Cervera estaba preocupado ya que por sus problemas la suya solo alcanzaba 14.

Pero el potencial artillero de Sampson era muy superior, pues solo sus cinco buques más importantes sumaban 30 piezas de 30 a 20 cm, aparte las de calibre medio y ligero. En San Juan solo estaban un pequeño crucero y un par de cañoneros, que no podían enfrentarse a una escuadra tan superior, por lo que la defensa recayó en las baterías de costa, dotadas de 10 obuses del sistema Ordóñez y 22 cañones del mismo sistema y de 15 cm, ya anticuados y de tiro lento, aparte de pocas y defectuosas municiones y con los artilleros del 12º Batallón de Artillería poco o nada entrenados para ahorrar una costosa munición.

Y aunque la artillería americana era más moderna y potente, tenía, aparte de los problemas usuales, la limitación de que en esa época aún no se habían desarrollado los modernos sistemas de puntería, por lo que las pesadas piezas eran poco eficaces salvo a corta distancia, y con una recarga muy lenta, lo que dificultaba decisivamente corregir el tiro. Por ese motivo, la artillería de calibre medio (de 15 a 10 cm) y tiro rápido, innovación bastante reciente, pese a lanzar proyectiles más ligeros y con mucha menor carga explosiva, era más eficaz, pues pudiendo disparar hasta 5 veces por minuto, podía corregir el tiro con mayor facilidad.

A eso de las seis de la mañana, sorprendiendo a los españoles, la escuadra americana rompió el fuego, haciendo en las dos horas y diez minutos que duró el bombardeo unos 1.362 disparos, causando solo 2 muertos y un puñado de heridos entre los defensores y 4 muertos y 16 heridos entre la aterrorizada población civil. Solo un cañón de la defensa fue averiado, por recibir cascos de metralla en el cierre. Muchas de las granadas americanas no estallaron, por defectos en la espoleta o por no llevar carga.

Las baterías respondieron con un total de 441 disparos, pues solo 28 piezas podían disparar sobre el enemigo por su empla-

zamiento, de los que tres alcanzaron a los buques americanos, con un saldo de dos muertos y siete heridos, sin causar daños de entidad, salvo por fallos mecánicos de sus propias piezas o daños causados por el retroceso y las llamaradas.

Y tras tan poco lucida actuación, la escuadra de Sampson, falta de carbón, tuvo que retirarse, dejando el puerto libre (de hecho, poco después llegó allí el averiado y ya reparado destructor *Terror* separado como sabemos de la escuadra de Cervera, sin mayor problema). Solo después San Juan fue bloqueado por cruceros auxiliares americanos, fuerza insuficiente para enfrentar incluso a medianos enemigos.

Esa fue la tónica durante el bloqueo de los puertos cubanos (La Habana, Cárdenas, Cienfuegos y Manzanillo entre otros) durante toda la guerra: o escaramuzas sin un claro vencedor, o pequeños triunfos de uno u otro de los contendientes, pero implicando normalmente a unidades de segunda o tercera fila.

Por contra, Sampson había arriesgado mucho, bien fuera por un disparo afortunado del enemigo o por una mina o accidente, a cambio de muy poco o nada.

A comienzos de junio la situación era ésta: el grueso de la «Navy» estaba ante Santiago, bloqueando a Cervera, mientras las unidades menores y auxiliares bloqueaban Cuba y Puerto Rico, enfrentándose también en continuos combates con los buques españoles[2].

4. Un proyectado contraataque y el espionaje español

Con las fuerzas navales enemigas así fijadas, parecía el momento adecuado para lanzar, con los buques que habían quedado en España, un contraataque que bien pudiera ser decisivo.

Y el nuevo Ministro de Marina, Ramón Auñón, tras el cese de Bermejo por el desastre de Cavite y la comprometida situación de Cervera, no dejó pasar la oportunidad, planeando un ambicioso ataque que llevaría a cabo la llamada «Escuadra de

2 Agustín R. Rodriguez González, «Operaciones menores en Cuba, 1898», *Revista de Historia Naval* (Madrid), n. 9 (1985), pp. 125-146.

Reserva», al mando del contraalmirante Manuel de la Cámara y Livermoore[3].

En las instrucciones enviadas a éste el 27 de mayo se proponía lo siguiente: la escuadra saldría hacia Las Palmas (Canarias) y allí se dividiría en tres divisiones, la primera, al mando directo de Cámara, se compondría del crucero *Carlos V* y de los auxiliares *Rápido*, *Patriota* y *Meteoro*, así como del aviso *Giralda*. La 2ª, al mando del Capitán de Navío José Ferrándiz, lo estaría por el *Pelayo* y la *Vitoria*, así como de los destructores *Osado*, *Audaz* y *Proserpina*, y la 3ª, al mando del también Capitán de Navío José Barrasa, con los auxiliares *Buenos Aires*, *Antonio López* y *Alfonso XII*.

Por su corta autonomía, la 2ª División no haría más que una finta, navegando diez o doce días, antes de volver a aguas metropolitanas, donde quedaría a la defensiva, junto con el crucero protegido *Alfonso XIII*, los torpederos y cañoneros, y algunas otras unidades

La Primera División se dirigiría a las Bermudas, casi en el paralelo de Charleston, y tras obtener información allí del cónsul español, iniciaría un «raid» sobre las costas de los EE.UU. apresando buques y cañoneando puertos, remontándolas hasta Halifax en el Canadá donde recibiría nuevos informes y órdenes, para luego volver hacia el Caribe, recalando sobre las islas Turcos, esperando allí nuevas órdenes.

La 3ª División se dirigiría hacia la zona del Cabo San Roque, en Brasil, para cortar el tráfico estadounidense que, aún no existente el Canal de Panamá, debía contornear el continente entre una costa y otra del gran país, para luego recalar en La Martinica a la espera de nuevas órdenes. El plan estaba perfectamente calculado en sus aspectos logísticos, tácticos y en lo referente a la autonomía de los buques, era algo plenamente factible y que podría llevar a serias pérdidas al enemigo, así como a que incurriera en grave error, dispersando sus buques intentando proteger sus costas y perseguir a los corsarios, lo que beneficiaría a la comprometida escuadra de Cervera.

---

3 Agustín R. Rodríguez González, *Tramas ocultas de la guerra del 98,* Madrid, Actas, 2016.

Pero, además, la operación contaba con el apoyo de una buena red de inteligencia, pues a raíz de la declaración de guerra, todo el cuerpo diplomático y consular español acreditado en los EE.UU., se trasladó no a España, sino a Canadá, entonces británico, siendo la parte visible de una extensa red de espionaje.

El ex secretario de embajada, D. Juan Dubosc, y el ex agregado naval, Teniente de Navío, D. Ramón Carranza, dirigían todo desde el consulado de Montreal.

La red incluía agentes en los propios Estados Unidos, entre ellos dos miembros del ejército de desembarco, y otro personal, en el que se incluía una secretaria de la delegación estadounidense que acudió a París a negociar la paz, llamada Sara Atkinson, lo que prueba suficientemente su valor y complejidad. Uno de los militares era el sargento Elmhurst, del 3º de Caballería, que se dejaría coger prisionero nada más desembarcar en Cuba para pasar toda la información que traía, su identificación sería llevar un anillo de plata con la inscripción «confianza blanca».[4]

En parte, la red procedía de la montada con anterioridad a la guerra, para vigilar las actividades de los insurrectos cubanos en los Estados Unidos. Durante la guerra, Carranza y Dubosc enviaron más de setenta telegramas cifrados con información sensible sobre los planes y movimientos del enemigo. Así pudo saber Cervera con antelación que se preparaba la operación del *Merrimac*, por ejemplo.

Uno de los cónsules estaba situado en Hamilton, Bermudas, unida por cable al Caribe y a Canadá, y siendo el cable británico, era de descartar que fuera cortado por los estadounidenses. Ello explica las escalas de la división de Cámara en Bermudas y Halifax, donde tendría una completa información puesta al día que facilitaría decisivamente sus operaciones. La estancia de Dubosc y Carranza había ido oficialmente reconocida por las autoridades británicas, y aunque era de esperar que cumplieran misiones de información, no se conocía ni la extensión de la red ni su funcionalidad precisa, por lo que se permitió que siguieran con sus actividades.

---

4 Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, Guerra con los EE.UU. Legajos 2.421 y 2.422, y Consulado Halifax.

Pero el contraespionaje estadounidense estaba tras su pista, y pronto consiguió una prueba de espionaje: una carta de Carranza al Capitán de Navío de 1ª clase D. José Gómez Imaz (por cierto, uno de los integrantes de la Junta que decidió la salida de Cervera) que, convenientemente manipulada e interpolada, sirvió para acusar a los españoles de realizar espionaje desde territorio de una potencia neutral, todo ello publicado y jaleado por la prensa estadounidense.

Los tribunales de la colonia británica consideraron el caso, sentenciando la expulsión de los dos españoles, quedando con ello el plan seriamente comprometido.

Es cierto que el gobierno británico podía haber hecho «la vista gorda», como lo hacía con el caso de dos cónsules estadounidenses establecidos en Gibraltar y que cumplían análogas misiones, pero, aparte de la parcialidad británica hacia los EE.UU., en la guerra había otros factores que inquietaban a Albión.

El primero de ellos es que el gobierno británico, si bien partidario de la victoria estadounidense, lo era también de que la guerra fuera limitada, y no evolucionara hacia una conflagración mayor, muy posible en la tensa situación internacional de entonces.

El segundo es que, por sus grandes intereses navieros y comerciales, era firmemente partidario de la libertad de navegación en los mares. Y una campaña de ocho buques españoles en el Atlántico Norte y Central podía poner fin a tal principio.

Era poner en riesgo demasiadas cosas por la voluntad de un pequeño y decadente país en defender unas colonias que ya tenía perdidas, en cualquier caso.

Sin embargo, la red de información siguió funcionando hasta el fin de la guerra, pues salvo Carranza y Dubosc no hubo otras expulsiones, lo que muestra, a nuestro parecer, que lo que realmente importaba a Londres era el plan de ataque, no las informaciones que transmitiera, y que esta expulsión sirvió para hacer entender al gobierno español que tal plan de guerra al comercio estaba vetado. Y consiguió su objetivo, pues los mandos españoles abandonaron al plan.

Tal vez se hubiera podido hacer algo más para ayudar a Cervera: los buques de Cámara podían haber escoltado a los indefen-

sos mercantes que intentaban llevar comida a la angustiada Cuba, y pese a que no eran de combate, salvo el *Carlos V*, no hubieran tenido mucho que temer de los pequeños cruceros y cruceros o cañoneros auxiliares que se les hubieran podido oponer.

Pero se pensó que tal estrategia no conduciría a nada decisivo, y que se arriesgaba inútilmente la última escuadra que le quedaba a España y, tal vez, los buques serían mejor utilizados en un intento de socorrer a las comprometidas Filipinas, misión que al final se les encomendó.

Aquello significaba abandonar a la escuadra de Cervera, pero aún se intentó apoyarla con el envío de la 3ª División de Barrasa, compuesta ahora por los cruceros auxiliares *Meteoro, Ciudad de Cádiz y Alfonso XIII*, y rebautizada ahora como Primera División. Así se comunicó al propio Cervera el 23 de junio, pero cuando estuvo lista, el desastre ya se había consumado. De hecho, las órdenes de Auñón a Barrasa son de 29 de junio, y le indica que se dirija hacia la costa Este de los EE.UU., desde Charleston hacia el Norte, especialmente en la zona entre cabo May y Sandy Hook, y tras atacar el tráfico o bombardear algunos puntos de las costas, volver hacia Ferrol navegando cerca de las Islas Británicas, pero sin entrar en sus aguas jurisdiccionales. También muy significativamente, se le indicaba que evitara todo motivo de reclamación de las potencias neutrales.

Fuera por el veto británico o por los sucesivos cambios de planes, lo cierto es que ningún crucero auxiliar español actuó como tal durante la guerra, y apenas dispararon un cañonazo, sólo hubo dos excepciones, y poco relevantes, un incidente en Puerto Rico, y hacia el final de la guerra, el envío del *Ciudad de Cádiz* al Canal de La Mancha para interceptar algún buque con armas hacia los Estados Unidos, tarea que –pese a los informes del espionaje– no pudo cumplir con éxito. También es cierto que los estadounidenses, salvo en los primeros días del conflicto, cumplieron fielmente con la consigna de limitar la guerra, actuando según las reglas internacionales en cuanto al bloqueo. Cuando pensaron en apartarse de ellas, de nuevo el veto británico funcionó, y hay que decir que en beneficio de los españoles. Pero esa es una cuestión de la que trataremos más adelante.

Dubosc ofreció sus servicios como voluntario al general Blanco, pero Carranza tenía otros planes bien distintos, por de pronto, en vez de embarcarse rumbo a España desapareció en Canadá.

El joven oficial se había distinguido especialmente en la campaña de Cuba, al mando del cañonero *Contramaestre* apresando varias embarcaciones de los insurrectos que le valieron dos Cruces Rojas del Mérito Naval y una de María Cristina, entonces sólo inferior a la de San Fernando. Posteriormente las dos cruces rojas se mejoraron y convirtieron en otra de María Cristina y en una de San Fernando, aunque con ello se intentaba recompensar no éstos sino otros servicios mucho más discretos[5].

Lo cierto es que, tras su desaparición, el marino disfrazado cruzó todo Canadá hasta Vancouver, en donde pensaba realizar su atrevido plan. Se trataba de adquirir allí un buque neutral, armarlo someramente y dedicarse con él, como crucero auxiliar, a atacar al tráfico mercante norteamericano procedente de Alaska, entonces todavía en plena «fiebre del oro», así como a las importantes pesquerías allí radicadas, tras el «raid», se dirigiría hacia aguas hawaianas y japonesas, donde esperaba hacer nuevas presas y luego internarse en el puerto ruso de Vladivostok.

Carranza hizo el viaje solo, temiendo a cada momento ser sorprendido por la policía británica o por los agentes norteamericanos, llegando a Vancouver el 30 de junio, se alojó en una casa particular de Victoria, y sólo el 21 de Julio se le incorporaron dos agentes.

Para su plan necesitaba tripulantes para el barco, pero ésto también se había previsto: los estadounidenses habían apresado al comienzo de la guerra varios vapores españoles, las tripulaciones, como civiles, no estaban encarceladas, sino confiadas a la custodia del cónsul de Austria-Hungría en Nueva York, ya que era esa potencia la que salvaguardaba los intereses españoles en los EE.UU. mientras durase la contienda. Muchos de aquellos hombres eran de la compañía «Trasatlántica», que como ya sabemos, tenía armados sus vapores-correo, por lo que aparte de navegar sabían

5 Archivo de la Armada D. Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués, Ciudad Real (España), Expedientes personales.

atender piezas de artillería, sin contar con que muchos tendrían cumplido el servicio militar y en la propia Armada. Había en total más de cuatrocientos hombres en dicha situación, y con alguna libertad de movimientos.

Los hombres, claramente voluntarios, saldrían en grupos hacia Halifax, y desde allí se dirigirían a Vancouver, mientras que la mayoría, para enmascarar la operación, se volverían desde el puerto canadiense a España. Incluso se contaba con la complicidad del cónsul de Chile para hacerles pasar por emigrantes chilenos, también se les haría pasar por mineros italianos. En total Carranza pensaba que le bastarían cien hombres, y pronto se dispuso la partida de los primeros cuarenta.

No faltaban voluntarios entre los marineros y buscadores del oro del puerto, pero Carranza no se fiaba de gente de dudosa calaña y fidelidad, y también recibió alguna propuesta de solicitar una patente de corso por parte de algún capitán, que fue desatendida pues no se trataba sino de un agente provocador. Al final decidió contar con algunos para reforzar a los españoles.

Tras reconocer varios vapores, al final quedó apalabrado el ruso *Amur* por 2.500 dólares de fianza y coste total de 70.000, construido en 1890, de más de 900 toneladas de registro bruto y más rápido con sus 13 nudos que el crucero americano *Wheeling*, único que vigilaba las pesquerías. También se contaba con dos viejos cañones, se compraron treinta sables de abordaje diciendo que eran para una compañía teatral y se reservaron rifles «Winchester» y revólveres en armerías comerciales.

Era inevitable que algo de todo ésto se filtrara, y pronto se destacó a aquellas aguas un nuevo crucero americano, el *Benington*, para investigar los rumores sobre un corsario español. Carranza ideó entonces tomarlo al abordaje de noche y por sorpresa, lo que en otro hubiese sido una fanfarronería en él, de valor probado, debía ser tomado muy en serio, y sólo decía lamentar que, al ser el único oficial, de pasarle algo toda la empresa quedaría comprometida. Tras ello, y convoyando al *Amur*, pensaba dedicarse al corso, e incluso planeaba poder volver a España con ambos.

Pero todos aquellos planes, realistas o no, fallaron, pues la prensa americana empezó a especular con las actividades dema-

siado favorables a España del personal diplomático y consular austríaco y el cónsul, preocupado, decidió reembarcar a todos los prisioneros españoles de Nueva York el 26 de Julio.

Así que el apenado Carranza tuvo que renunciar a sus proyectos, no sin lamentar los retrasos impuestos por el secreto, y por el hecho de que el cónsul de Halifax, Bonilla, quien había quedado al mando de todo, no recibió sino con retraso instrucciones del Ministerio de Estado. También lamentó el que no se le hubieran enviado en mayo, cuando lo pidió, algunos oficiales y marineros de la Armada para tal misión.

Al final Carranza con sólo dos agentes, el poco personal del consulado en Vancouver y a un coste de $560, más la fianza del vapor, había tenido entretenidos durante toda la guerra a dos cruceros americanos, los ya citados *Benington* y *Wheeling*, dando un ejemplo de valor y entrega no muy comunes. Tras el armisticio, el Teniente de Navío reapareció a la luz pública y no tardó en repatriarse. Cabe señalar, por último, que toda la operación fue llevada y sufragada por el Ministerio del Estado, y se consideró tan secreta que ni siquiera aparece en su expediente personal como oficial de la Armada, de la cual se retiró como contralmirante en 1918, tras simultanear su carrera con una intensa actividad política.

Aunque, como hemos dicho, la red de espionaje siguió operativa, pese a algunas caídas de agentes, y a que se cumplieron otras misiones, como la de intentar enviar provisiones a la muy necesitada Cuba, aquello fue todo lo que se pudo hacer desde la posesión británica durante la guerra.

Otra tentativa frustrada

Ante el evidente veto británico a los planes españoles de atacar el comercio marítimo de los EE.UU., en el Atlántico Norte, se planeó enviar la «Escuadra de Reserva» en ayuda de Filipinas, al mando del almirante Manuel de la Cámara y Livermoore.

La escuadra se componía del *Carlos V* y del *Pelayo*, pese a su limitada autonomía y gran calado que le dificultaría además su paso por Suez, pero ambos buques sumaban más toneladas que

los seis de la escuadra de Dewey, estaban blindados y contaban con piezas de mayor calibre, por lo que suponían un grave peligro. Completaban la expedición tres cruceros auxiliares, dos transportes de tropas con un total de unos dos mil soldados del Ejército y de la Infantería de Marina, cinco vapores para posibilitar el carboneo en la larga travesía y hasta tres destructores, para dar mayor sensación de fuerza, pero solo a efectos propagandísticos, pues se volverían desde Suez a España, dadas sus limitaciones para realizar tan larga travesía.

Su objetivo no era Manila misma, sino la isla de Mindanao, desde donde y según las circunstancias, iniciarían operaciones para recuperar la capital.

Al Caribe solo se enviaron dos vapores con provisiones y municiones, y desarmados, para evitar que se dedicaran al corso. Inevitablemente ambos fueron apresados por los bloqueadores.

La escuadra zarpó de Cádiz el 16 de junio y 10 días después fondeaba en Port Said y solicitaba el permiso correspondiente para el paso del Canal de Suez.

Aunque bajo la soberanía teórica del Imperio Otomano, Egipto y su canal estaba bajo el dominio real de las autoridades británicas, y éstas pusieron toda clase de obstáculos a que la escuadra española franquease el canal internacional, pese a la legislación vigente, basada en el Convenio del Canal (29-10-1888), en el que se estipulaba que en caso de guerra los beligerantes solo podrían abastecerse del carbón necesario para alcanzar el siguiente puerto, y que su permanencia en puerto solo podría prolongarse 24 horas, aparte del tiempo necesario para surcar el Canal.

Y es sabido que el Cónsul de los EE.UU. en Egipto presionó para que se dificultara y alargase la escala de la escuadra de Cámara. Éste, exasperado, llegó a hablar en sus comunicaciones al gobierno de Madrid como el gobierno «angloamericano», algo muy significativo.

Pero apenas llegado a Suez, ya en el Mar Rojo, recibieron órdenes de Madrid de regresar a España, pues el día 3 se había producido el desastre de la escuadra de Cervera, y se temía un ataque norteamericano a las costas españolas, tanto en Canarias

como en la propia Península. Ahora ya no hubo problemas, y el 18 se fondeó en Mahón y el 20 en Cartagena.

Así, y por dos veces al menos, la influencia británica hizo imposible el contraataque de la Escuadra de Reserva.

5. La campaña decisiva

El cerco de Santiago de Cuba

Volviendo a Santiago de Cuba y a la bloqueada escuadra de Cervera, la americana no dudó en bombardear las débiles fortificaciones que impedían el acceso al puerto desde el 31 de mayo. Pero, y pese a su superioridad y al intenso fuego, sus resultados fueron muy escasos, con solo 6 muertos y menos de un centenar de heridos entre las baterías españolas y otros tantos muertos y 12 heridos en el averiado *Mercedes*, que se utilizó como batería flotante con los dos únicos cañones de 16 cm que le habían dejado, siendo los cuatro restantes emplazados en tierra, a los que se sumaron algunos otros impactos y bajas en la escuadra de Cervera. El débil fuego de la defensa al parecer solo consiguió un impacto en el *Texas* con un muerto y nueve heridos.

Pero el tiro americano se reveló impreciso y poco eficaz, fallando además la espoleta de muchas granadas, por lo que se recurrió a otros medios más drásticos, ya que los continuos bombardeos amenazaban con consumir la munición y desgastarlos sin lograr resultados decisivos.

Para ello se utilizó el *Merrimac*, un vapor movilizado de la «Lone Star», comprado por la US Navy y hasta entonces utilizado como carbonero, para hundirlo en la noche del 2 al 3 de junio en la estrecha canal de entrada y embotellar así la escuadra española.

El intento fracasó, hundiéndose el vapor en un punto que no cerraba la salida, y cayendo prisioneros su capitán y siete de sus tripulantes. Bustamante, al mando de la defensa de la entrada, reconoció el casco y observó que las cargas para su demolición no habían funcionado, por su defectuosa instalación.

Por ello se decidió recurrir al US Army, desembarcando en Daiquirí el V Cuerpo de Ejército al mando del Mayor General William H. Shafter, con no menos de 19.000 hombres de Infantería, Caballería, Artillería y Zapadores, en su gran mayoría regulares.

Tras varias escaramuzas los desembarcados llegaron frente a Santiago, se reunieron con los cinco mil cubanos de Calixto García, y atacaron el 1 de julio las fortificaciones exteriores de la plaza, singularmente El Caney y las Lomas de San Juan, el primero defendido por unos 550 hombres al mando del general Vara del Rey, y el segundo de unos 900 al del general Linares, jefe de la guarnición.

Tras un duro y costoso asalto, ambas posiciones cayeron, con un total de 94 muertos (incluyendo a Vara del Rey 15 jefes y oficiales), 376 heridos (con Linares y 36 mandos) y 123 prisioneros (7 jefes y oficiales). A ellas hay que sumar otras 71 de las dotaciones de la escuadra, desembarcadas y al mando de Bustamante (mortalmente herido), que actuaron al final, para frenar el último avance de los vencedores.

Las estadounidenses sumaron unas 1.600 bajas y unas 200 los cubanos de Calixto García.

Pese a la victoria, los atacantes quedaron desanimados por las duras bajas y porque las enfermedades locales ya estaban castigando duramente a los estadounidenses, por lo que un desalentado Shafter empezó a reclamar urgentes refuerzos y a planear una retirada. Y más al saberse que la columna del general Escario llegaba a Santiago tras una dura marcha desde Manzanillo y con casi un centenar de muertos y heridos en choques con las guerrillas cubanas.

Pero la situación en la cercada ciudad era desesperada, por la falta de alimentos, medicinas y toda clase de suministros, por lo que el gobierno de Madrid ordenó la salida inmediata de la escuadra de Cervera, pese a su inferioridad, dando por descontado que caería con la plaza y en pocos días.

La batalla naval del 3 de julio

Con el resultado de los combates terrestres la situación de la escuadra empeoraba visiblemente. Ya hemos visto como Cerve-

ra había desaprovechado algunas oportunidades anteriores para abandonar la trampa que era Santiago, pero, de nuevo, llevado de su pesimismo, volvió a perderlas.

Ya con anterioridad, el 8 de junio, en una Junta reunida al efecto, Bustamante insistió en la salida inmediata, aprovechando una noche sin luna.

Saldrían en primer lugar los destructores, que se lanzarían hacia el sur sobre los acorazados, intentado torpedearlos, e inmediatamente después el *Colón*, el buque más rápido de la escuadra, hacia el O.S.O. que atacaría al *Brooklyn,* el más veloz de la enemiga, seguidamente el insignia *Teresa* al E.S.E, y por último, los otros dos cruceros hacia el Sur.

Con ello se conseguiría sembrar la confusión entre el enemigo que no sabría adónde acudir, y se llegaría a distancia eficaz de torpedeo, la mejor oportunidad de los españoles, aparte de que, al hacer rumbos distintos y en la oscuridad, al menos se podría salvar la mitad de la escuadra. Sólo obtuvo el apoyo de Concas, comandante del insignia *Teresa*.

Se le contestó que la salida nocturna por sorpresa era imposible porque los buques enemigos se aproximaban por las noches a la boca del puerto, a una milla (unos 1.800 metros) y la iluminaban con sus reflectores.

Pero, según razonaba Bustamante, a tal distancia las baterías de la entrada, apoyadas por el *Mercedes* y la escuadra, podrían disparar muy eficazmente sobre los bloqueadores y sus proyectores, y no sólo la noche de la salida, sino varias antes para desgastarlo y hacer que se alejara. A esto se le contestó que sería derrochar las no muy abundantes municiones y dar al enemigo sensación de debilidad, argumentos que se descalifican por sí solos.

Por último, Cervera adujo que los inevitables naufragios de los buques serían mucho más costosos en vidas humanas al producirse de noche. Sentimiento humanitario muy respetable, pero que parece más adecuado para otras profesiones que para la de un jefe militar en operaciones.

Por otro lado, la doctrina y el entrenamiento para un ataque nocturno con torpedos no faltaban en absoluto en la Armada

española, pues desde 1885 ese supuesto táctico se repetía invariablemente en las maniobras: los torpederos simulaban un ataque nocturno que los cruceros debían rechazar. Y Bustamante, como director de la Escuela de Torpedos de Cartagena, donde había repetido los simulacros y maniobras con escuadrillas de torpederos, tenía mucho que aportar, por no hablar de Villaamil.

Como en lo sucesivo Bustamante se vio absorbido por sus deberes, ya no volvió a participar en Junta alguna, y Concas, aislado, no insistió en su opinión. En cuanto a Villaamil, cuyo mando se reducía a dos buques, de los seis con que había salido de España, no se creyó en situación de hacer valer su opinión.

Así que la escuadra no podía salir ni de día ni de noche, y tampoco podía evitar la caída de la plaza. Ni siquiera se pensó que, si eso era así, nada impedía desembarcar parte de la artillería de los buques y emplazarla en tierra, en las baterías que defendían la entrada al puerto o las que lo hacían en la ciudad. Eso habían hecho los rusos durante el famoso asedio de Sebastopol, durante la Guerra de Crimea, y lo volvieron a hacer en el de Port Arthur en 1904. Y aunque en ninguno de los dos casos lograron el triunfo, al menos hicieron pagar un altísimo precio a sus enemigos por la victoria. La única opción parecía consistir en inutilizar los buques y poco después capitular con la plaza cuando se acabaran los víveres.

Aquello era demasiado duro de aceptar, y aunque no expuesto claramente, pronto se vio que era la opción que defendía Cervera. La consternación en Madrid y La Habana fue enorme y razón tenía el diputado Romero Robledo, por impresentable que fuera el personaje, al denunciar que la escuadra iba a perderse sin apenas combatir.

El gobierno no vio otra salida que poner a Cervera bajo las órdenes directas del Capitán General de Cuba, D. Ramón Blanco, para evitar lo peor. Blanco no cesó durante toda la guerra de animar a Cervera, informándole de cómo mercantes desarmados y pequeños cañoneros forzaban el bloqueo contra fuerzas muy superiores, y aunque los casos eran, evidentemente distintos, el general aducía razonablemente que «guardaban proporción», pues si los bloqueadores de otros puertos no eran acorazados, tampoco los buques de Cervera eran mercantes o cañoneros.

Nada de esto hizo cambiar la opinión al almirante, pero tras los combates del 1 de julio y ante la previsible caída inmediata de las baterías que defendían la boca del puerto, lo que significaría el fin de la escuadra, El Capitán General de Cuba, Blanco envió reiteradamente la orden el 1 y 2 de julio de que la escuadra forzara la salida.

El combate naval

Tras tanto pensar y discutir, retrasando lo inevitable, al final se eligió una de las peores alternativas posibles: salir a primera hora de la mañana de un largo día veraniego, facilitando al enemigo las suficientes horas de luz para acabar con toda la escuadra. Ya que no se quería salir de noche, se podría haber intentado al atardecer, contando con el crepúsculo para salir del canal, mientras que el subsiguiente combate hubiera sido interrumpido por la noche, que hubiera dado además a los destructores una oportunidad de torpedear a los buques enemigos.

La forma era también poco comprensible: los buques saldrían de uno en uno, con grandes intervalos para evitar choques, y en fila, y sin prestarse apoyo, huirían paralelos a la costa hacia el Oeste, con lo que no podrían utilizar la mitad de su artillería y podrían verse arrinconados entre la costa y el enemigo. Y al hacerlo todos en la misma dirección, facilitaban al enemigo la persecución. Más lógico hubiera sido que, como proponía Bustamante, hubieran salido en direcciones distintas, para dividir y confundir al enemigo.

Incluso se tuvo la cortesía inaudita en tal situación, cuando cada minuto contaba, de desembarcar a la salida los prácticos civiles del puerto que llevaba cada crucero.

Cubriría la retirada el buque insignia, el *Teresa* que sería el primero en salir y atacaría al *Brooklyn*, el barco más rápido y por tanto más temido del enemigo.

Nadie ha negado el valor a Cervera, pero pretender que sólo con su buque pudiera distraer a la escuadra enemiga lo suficiente para que el resto de sus barcos pudiera escapar, parece algo poco meditado.

Se habló entonces de que la salida fue por sorpresa, pero haciendo salvedad de que nadie podría imaginarse que Cervera intentara escapar a primera hora de la mañana, no es de creer que fuera muy considerable, especialmente porque al levantar presión en calderas y recorrer lentamente el largo canal de entrada, los espesos humos de carbón debieron delatar a los buques españoles mucho antes de que, al salir de puntas, sus cascos se hicieran visibles.

La escuadra bloqueadora la formaban ese día 4 acorazados, tres de ellos muy superiores en combate a los cruceros españoles, pero el cuarto, el *Texas*, era de hecho, inferior a ellos. Estaba también el *Brooklyn* insignia de Schley, así como dos cañoneros auxiliares, el *Gloucester* y el *Vixen* y un torpedero, el *Ericsson*.

Otro acorazado el *Massachusets* y el crucero protegido *Newark* carboneaban en Guantánamo, mientras que Sampson, con el *New York*, había ido a conferenciar con Shafter, y aunque regresó rápidamente, apenas pudo participar en el combate, lo mismo que el *Vixen* y el *Ericsson*.

Así que todo se decidió por cuatro acorazados, un crucero acorazado y un cañonero auxiliar, lo que no era una gran superioridad sobre los cuatro cruceros acorazados y dos destructores españoles, al menos numéricamente.

Pero la forma de salir hizo que el aislado *Teresa* quedara pronto rodeado y acribillado por varios enemigos, tras lo cual, hizo incomprensiblemente el mismo rumbo que sus compañeros, hasta que, con serias averías e incendios a bordo, Cervera decidió embarrancarlo en la costa.

Los últimos en salir, el *Oquendo* y los destructores, no tardaron en seguir la misma suerte, acribillados por un enemigo ya alerta cuando todavía apenas habían salido de puntas, de hecho, fueron los buques más castigados, y a los destructores el salir en el último lugar les impidió toda posibilidad de ataque torpedero, que sí hubieran tenido de salir los primeros o inmediatamente tras el insignia. Mientras, el *Vizcaya* y el *Colón* se alejaban rápidamente sin participar en el combate más que con disparos de pasada y a larga distancia, así que sus enemigos no tuvieron que afrontar primero más que a dos de los cruceros, para luego ir por los otros dos. Es decir, la superioridad americana se duplicó de hecho por

la defectuosa forma de salir de los españoles, y en vez de luchar, como pudieron, prácticamente buque contra buque, cada español tuvo que hacer frente a varios adversarios.

Eliminados los dos cruceros y los destructores, los navíos americanos no tuvieron más que seguir el mismo rumbo para acribillar al *Vizcaya*, que como sus hermanos decidió embarrancar en la costa.

El *Colón*, el buque más rápido de las dos escuadras, y el que mejor podía alcanzar su velocidad máxima gracias a sus modernas calderas, se distanció considerablemente, pareciendo por un momento que lograría escapar.

Pero según se afirma, consumió todo el carbón Cardiff, y tuvo que echarse mano del inferior de las minas cubanas, por lo que perdió velocidad y no tardó en ver que sus enemigos se acercaban. También es posible que los agotados, enfermos y mal alimentados fogoneros fueran incapaces de mantener el febril ritmo de carboneo que la huida precisaba.

Pese a hallarse prácticamente indemne, pues sólo había sufrido un muerto y un puñado de heridos, y pese a sus mencionados magníficos blindaje y artillería de tiro rápido, su jefe, el Capitán de Navío de 1ª clase Paredes, segundo de Cervera, decidió dar la partida por perdida y embarrancar a su vez en la costa.

Así la totalidad de la escuadra se perdió en el combate, hecho casi insólito en la guerra naval, cualquiera que fuese la debilidad de los derrotados, y el lector recordará seguramente casos al respecto, pues incluso en triunfos tan completos como Lepanto, Trafalgar o Tsushima, los derrotados consiguieron salvar parte de sus buques.

Los cruceros españoles no podían, realmente, vencer en combate abierto a sus mucho mejor blindados enemigos, pero como ya se ha dicho, lo decisivo fue que tuvieron que luchar cada uno contra varios enemigos por el dispositivo de salida.

Tampoco pudieron elegir la distancia de combate, lo que tuvo su importancia, no porque, como se ha dicho, los cañones españoles no alcanzaran a sus enemigos, sino por todo lo contrario. El cañón más normal en la escuadra era el de 14 cm. González Hontoria, que rebasaba ampliamente los 10.000 metros de alcan-

ce, y el combate se produjo a 4.000 metros e incluso distancias inferiores. De hecho, los españoles alcanzaron repetidas veces a sus enemigos con proyectiles ligeros de 57 y 37 mm, e incluso de ametralladora, lo que prueba que estaban muy dentro del alcance.

Lo decisivo fue que la distancia era la ideal para los cañones pesados estadounidenses especialmente los de 203 mm, y demasiado larga para los ochocientos metros de la carrera total de los torpedos españoles. Este arma que pudo ser decisiva en el combate de hecho no fue utilizada; ni los destructores llegaron a tal distancia, ni los cruceros intentaron utilizar sus 8 tubos (4 en el *Colón*), y los únicos lanzados lo fueron al final, para evitar que estallaran a bordo.

Se ha insistido en que la principal desventaja de los tres cruceros «Vizcaya» era que no se trataba realmente de cruceros acorazados, sino simplemente de protegidos. Tal afirmación es absolutamente errónea, pues ningún crucero protegido de la época llevaba una faja blindada en flotación, y mucho menos de 30 cm de espesor.

Se aduce entonces, pues el dato es insoslayable, que tal faja era irrelevante, pues sólo se extendía sobre los 2/3 de su línea de flotación, quedando los extremos de proa y popa sin proteger.

Pocos se han molestado en analizar el hecho, pues de considerarlo, habrían caído en la cuenta de que exactamente lo mismo, o peor, sucedía con los buques de Sampson, pues en los cuatro acorazados la cintura sólo se extendía por la mitad de la eslora, por 60 m de los 116 del *New Yor*k y por 58 de los 122 del *Brooklyn*, y aunque los acorazados tenían espesores de hasta 457 mm en tres de ellos, 355 en el *Iowa* y 305 en el *Texas*, en los dos cruceros se reducían respectivamente a 100 y 76 mm.

Lo verdaderamente decisivo fue que los acorazados estadounidenses llevaban blindados sus costados en su parte central, protegiendo las partes más vulnerables, de forma parecida, aunque más gruesa que el *Colón*, mientras que el *Brooklyn* y el *New York* llevaban protegidas sus piezas de mediano calibre con casamatas blindadas, sistema, por cierto, que no tardó en ser desechado en todas las marinas por diversos factores.

Realmente los «Vizcaya», aparte de su faja blindada, cubierta protectriz (76 mm) torres pesadas a proa y popa (250 mm), sus

ascensores (200 mm) y el puente de mando (300 mm), tenían un acusado talón de Aquiles en sus altos costados, donde se agrupaban las piezas de calibre medio y ligero, sin más protección que los escudos de los cañones y las planchas del casco. Y debemos recordar que salvo en el caso del destructor *Plutón*, ninguno de los buques españoles fue hundido por el fuego adversario, debiéndose su pérdida a los daños sufridos en obras muertas y superestructuras.

El buque estadounidense que más sufrió fue el *Brooklyn*, acertado por unos 40 impactos, pero de ellos, la gran mayoría resultaron irrelevantes, al ser de calibres ligeros (57 y 37 mm), cascos de metralla o impactos de ametralladora, siendo sólo cuatro de calibre medio (de 12, 14 o 15 cm) único eficaz para producir daños de consideración. El *Oregon* recibió tres impactos, dos el *Texas*, que le averiaron el mecanismo del tiro forzado, dos el *Indiana*, y una decena el *Iowa*, incluido uno en flotación, que hizo un agujero de 40 x 18 cm, que, sin embargo, no originó serios problemas, saliendo el resto de los buques sin recibir impacto alguno.

Ninguno de los seis cañones pesados españoles de 28 cm alcanzó el blanco, lo que, aunque de esperar, tuvo serias consecuencias pues era el calibre que más daño podía hacer.

Lo que era menos de esperar, y resultó decepcionante es que sólo unos ocho tiros de 12, 14 o 15 cm alcanzaron el blanco. Según el parte de Paredes, el *Colón* disparó 301 granadas de 12 y 15 cm, el *Vizcaya* informó de haber hecho 150 disparos de 14 cm, y aunque el *Oquendo* (donde una pieza despidió el cierre matando e hiriendo a sus sirvientes) y el *Teresa* dispararon menos que el *Vizcaya*, parece razonable suponer que entre los cuatro hicieron más de 600 disparos de calibre medio, lo que demuestra que la puntería dejó mucho que desear.

Aparte de las dificultades con las piezas (que no faltaron entre sus enemigos, aunque menos graves) parece ser que se apreciaron mal las distancias. Tras la batalla, los estadounidenses reconocieron minuciosamente los pecios y observaron que muchas de las alzas estaban graduadas en torno a los diez mil metros.

Por todo ello, los daños en los buques estadounidenses fueron de escasa entidad, y en cuanto a las bajas, parece ser que se limitaron a un muerto y un puñado de heridos, fundamentalmente

en el *Brooklyn*, aunque tal vez el asunto no esté tan claro como parece.

El tiro americano no fue mucho mejor; los cañones de 305 y 320 mm fracasaron casi totalmente, salvo en una andanada a bocajarro del *Indiana* sobre el acosado *Teresa*, no obtuvieron más que esos dos blancos. Mejores resultados tuvieron las piezas de 203 mm, con un 3,1% de blancos, las de 6 y 5 pulgadas sólo consiguieron un 2,6% y las de 4 pulgadas un 5,7%, obteniendo las ligeras un abismal 1,1%

De hecho, los impactos en los buques españoles no fueron muy numerosos: el *Vizcaya* encajó 4 de 203 mm, 9 medios y 12 ligeros, el *Oquendo*, 3 de 203 mm, 11 medios y 43 ligeros, el *Teresa* 2 de 320, 3 de 203, 5 medios y 19 ligeros y el casi indemne *Colón* 4 medios y 2 ligeros.

Estas cifras se obtuvieron tras un detallado reconocimiento de los cascos tras la batalla, hecho factible por estar todos sobre el nivel del mar, y corroboradas por el neutral Jacobssen, comandante del crucero alemán *Geier*, que, si acaso, las estimó algo menores.

Dejando aparte a los destructores, cuyos frágiles cascos quedaron literalmente machacados, y al caso del *Colón*, parecen relativamente escasas para explicar la pérdida de fuertes buques de 7.000 toneladas. Y más dando su valor a los impactos de piezas ligeras, que poco daño podían hacer, aunque pudieran herir a los hombres y causar pequeños destrozos. Recordemos que el *Brooklyn* recibió una treintena de ellas (y los modelos eran los mismos o muy parecidos en ambos bandos) sin sufrir por ello gran cosa.

Se razonó que el daño no venía tanto producido por los propios impactos y explosiones, sino porque originaron serios incendios en los buques, que causaron nuevas bajas y averías, explosiones secundarias, etc.

Tales incendios se vieron facilitados porque en los buques de la época, aunque de acero, se utilizaba todavía profusamente la madera en cubiertas, aparejo, superestructuras y como elemento auxiliar, aparte de muebles y otros enseres. Estas apreciaciones, al ser conocidas por personas poco expertas, con-

tribuyeron a la leyenda de que los buques españoles eran de madera. Por su parte, los estadounidenses fueron más previsores, desembarazándose en lo posible de la madera existente a bordo antes del combate.

Tal vez, además, las marcas de algunos impactos desapareciesen después, al ser abandonados los barcos, extenderse los incendios y provocarse explosiones secundarias, pero –aun contando con ello– seguía pareciendo que el castigo sufrido no había sido tan grande como los abandonados cascos parecían dar a entender por las causas ya apuntadas.

La mejor comparación para un diagnóstico sereno nos la ofrece la suerte de los cruceros *Cristina* y *Castilla* en Cavite, ambos de la mitad de tamaño que un «Vizcaya», sin protección alguna, y de casco de madera el segundo. El *Cristina* recibió 5 impactos de 203 mm, 18 medios y 16 ligeros, mientras que el *Castilla* soportó 3 de 203, 18 medios y 19 ligeros, y ambos, pese a los serios daños, incendios y bajas, siguieron disparando hasta el final y tampoco fueron hundidos por sus enemigos, sino zabordados por sus dotaciones. Además, aquí la duda de que debían existir más impactos no localizados se convirtió en certeza.

También debe contarse, al contemplar los calcinados restos de los buques españoles, con que, al ser abandonados, los incendios se propagaron sin control, hasta que se apagaron por sí mismos, tras consumir todos los elementos combustibles y provocar nuevas explosiones secundarias, ofreciendo una imagen de destrucción mucho mayor de la que podían tener los buques cuando fueron embarrancados[6].

Otra cuestión es la de las bajas españolas, que se han cifrado en 332 muertos y 197 heridos, y siendo ciertas, llaman a confusión, pues son las habidas en la escuadra por cualquier causa desde que salió de Cabo Verde hasta que las dotaciones fueran repatriadas, y no sólo las del combate del 3 de julio.

Aunque una lista exacta es difícil de establecer, dada la pérdida de documentación en los buques, y según incompletos recuentos posteriores, habría que descontar más de 71 muertos y

6 Archivo D. Álvaro de Bazán, Guerra con los EE.UU. Legajo n. 4.838.

heridos en los combates terrestres de Santiago, 14 entre muertos accidentales, bombardeos previos y alguna deserción, más de cincuenta enfermos fallecidos en hospitales de los EE.UU. y algunos más durante la vuelta a España, y más dolorosamente, otros 19 cuando los centinelas del *Harward* dispararon por error sobre los indefensos prisioneros.

Es decir, en el combate propiamente dicho se produjeron unas 350 bajas, cifra relativamente baja para la pérdida total de los seis buques.

Esto no disminuye ni el sufrimiento humano ni el valor y entrega de unas dotaciones que debieron afrontar en unas pésimas condiciones un combate, tras padecer hambre y enfermedades en la sitiada Santiago, luchar en tierra y soportar continuos bombardeos, pero sí reduce a otros términos el resultado del combate y la supuesta enorme eficacia estadounidense.

En cuanto a los mandos, Villaamil murió a bordo del *Furor* y el también Capitán de Navío Lazaga a bordo del *Oquendo*, tras ordenar su evacuación.

Lo que llama más la atención fue que muchos de los supervivientes de la escuadra, tras llegar a tierra, volvieron a empuñar el fusil en la lucha, hasta la capitulación de Santiago y de todas las tropas españolas de su distrito, firmada en la tarde del 16 de julio. Con ello, la guerra estaba virtualmente acabada, pues el mismo gobierno de Madrid solicitó al de París interpusiera sus «buenos oficios» diplomáticos ante Washington para solicitar un armisticio reconociendo su derrota

6. Últimos proyectos de ataques y la paz

Pero las guerras suelen desarrollar su dinámica propia, y ya la fallida expedición de Cámara en auxilio de las Filipinas españolas dio origen a proyectos de ataque sobre las propias costas españolas.

Al principio, se basaban en que una parte de la escuadra de Sampson se destacara en persecución de la de Cámara, para interceptarla y destruirla, al mando del comodoro Watson, lo que era poco acertado al dividir las propias fuerzas cuando la

de Cervera no había sido aún destruida, por lo que se postergó. Tras nuevos planes y la decisiva victoria en Santiago de Cuba, se planeó seriamente enviar al grueso de la escuadra al mando de Sampson contra las propias costas europeas españolas, bombardeando puertos y ciudades costeras, y hasta apoderándose de alguna de las islas Canarias, o tal vez del Sáhara entonces español o incluso de Ceuta o Melilla, ciudades españolas situadas al norte de Marruecos.

Estos planes, conocidos por el espionaje y por informaciones diplomáticas, sembraron el miedo en España, y se empezaron a distribuir los pocos buques restantes (los torpederos, barcos no terminados o anticuados, pero aún útiles y cañoneros) por los puntos amenazados, fondeando minas submarinas y emplazando baterías de costa.

Incidentalmente, cuando estos preparativos se hicieron en las cercanías de Gibraltar y bahía de Algeciras, el gobierno de Londres lo consideró como una amenaza a su posesión, y amenazó al español con la guerra y la anexión de una amplia franja de terreno para evitar la amenaza, ante lo cual el de Madrid tuvo que desistir de esas medidas defensivas. Al parecer se le negaba el derecho a construir fortificaciones dentro de su propio territorio.

Había demasiadas potencias interesadas en sacar provecho de la crisis, (y por entonces no faltaban éstas en todo el planeta, de China y África al Caribe) y este veto británico también se enunció, aunque más diplomáticamente, sobre los proyectos estadounidenses y hasta las aspiraciones japonesas en Filipinas. Finalmente, la única concesión fue al Imperio Alemán con los archipiélagos de Carolinas y Marianas.

Por fin, la paz se firmó el 12 de agosto, casi un mes después de la petición española, para permitir las operaciones en Puerto Rico, y como Manila capituló el 14, de hecho, se extendieron las hostilidades unos días más, llegando finalmente al Tratado de París.