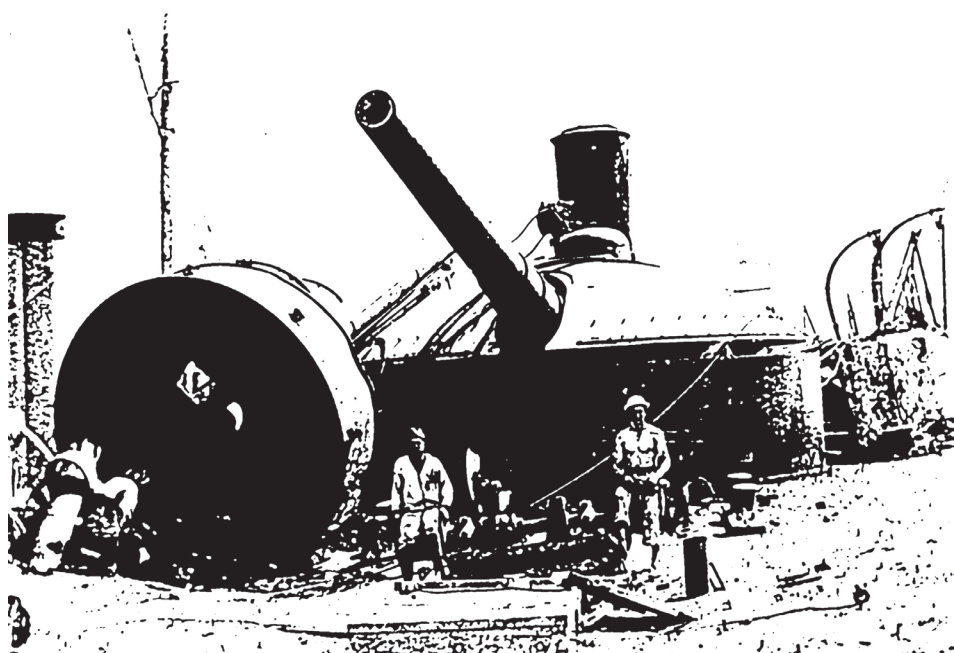


LAS BATALLAS NAVALES DEL 98



Paco L. Guerrero

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	7
SITUACIÓN ESTRATÉGICA Y FUERZAS ENFRENTADAS	9
COMANDANTES	73
EL MAINE Y LOS PREPARATIVOS PARA LA GUERRA.....	79
CAVITE	93
SANTIAGO DE CUBA	105
PLANES FALLIDOS	127
ENFRENTAMIENTOS MENORES.....	133
DESENLACE.....	147
GLOSARIO	151
BIBLIOGRAFÍA.....	153

INTRODUCCIÓN

La guerra de 1898 marcó un punto de inflexión en dos naciones, España y Estados Unidos, a pesar de que sus dimensiones fueron reducidas y se limitaron a dos escenarios principales: el Caribe y Filipinas. En la sombra del conflicto se encontraba el Reino Unido de Gran Bretaña, la potencia casi hegemónica de la época, que, para proteger sus intereses globales, brindó un apoyo discreto (y en ocasiones abierto) a Estados Unidos para alcanzar sus objetivos.

Desde la perspectiva española, el desenlace fue un desastre de enormes proporciones, aunque previsible. Se perdieron todas las provincias de ultramar que aún permanecían del que había sido uno de los mayores imperios de la historia. La pérdida de Cuba y Filipinas representó un golpe devastador en la sociedad española del momento. No obstante, tras años de guerra, era evidente que ambos territorios no podrían mantenerse bajo dominio español mucho tiempo más, al igual que las otras islas del Pacífico. Puerto Rico, en cambio, constituía un caso particular, pues en esta isla casi no había insurgencia, lo que hacía de su permanencia bajo soberanía española algo factible a medio plazo.

Lo que agravó estas pérdidas fue la forma en que se produjeron y el desempeño de las Fuerzas Armadas, particularmente de la Armada, durante la contienda. La expresión común con la que se denomina esta guerra en España refleja el impacto de la derrota en la sociedad de la época: “el Desastre del 98” o, simplemente, “el Desastre”.

Con una clase política corrupta y centrada en sus propios intereses antes que en las necesidades del país, España enfrentaba serias dificultades económicas tras las prolongadas guerras en Filipinas, Cuba y África. Estas circunstancias, sumadas al declive general del país, situaban a la nación en una posición de clara desventaja frente a Estados Unidos,



que, en 1898, gozaba de una economía en expansión, una industria pujante y recursos humanos y financieros muy superiores. En este contexto, el resultado de la guerra era fácilmente predecible para cualquier observador con un mínimo de información sobre la situación de ambos países.

Para Estados Unidos, esta guerra representó su entrada en el panorama internacional como una potencia emergente. Logró anexionarse importantes territorios, incluyendo las Islas Hawai, y arrebatar de una forma fácil otros a un histórico imperio europeo, con pérdidas materiales y humanas mínimas. Sin embargo, el país que proclamaba su intención de liberar a los pueblos oprimidos de Cuba y Filipinas mostró rápidamente sus verdaderas intenciones, sobre todo en Filipinas, donde las acciones estadounidenses resultaron ser más sangrientas y opresivas que las atribuidas al dominio español.

Dado que los principales escenarios del conflicto fueron islas (o archipiélagos en el caso filipino), quedó claro desde el primer día que la victoria dependería del dominio del mar en ambas regiones. Aunque los medios de comunicación españoles promovieron la idea de una igualdad o incluso superioridad de la Armada respecto a la US Navy y la absoluta superioridad de las tripulaciones españolas, la realidad era muy diferente. Para comparar ambas armadas no basta usar los clásicos baremos de tonelaje total de buques o el número de piezas de artillería de grueso y mediano calibre, baremos en los cuales la Armada salía perdiendo de forma clara. Una parte de este libro analizará las estrategias de ambos países, la tecnología y características de los principales buques que combatieron en la guerra y su estado al comienzo de ella, algo que se puede pasar por alto, pero es determinante a la hora de combatir. Muchos buques españoles, sobre todo en Cuba y Filipinas estaban en mal estado. Esto evidenciaba la falta de preparación de España para una guerra que, aunque previsible, encontró a sus fuerzas en un estado de abandono. Otros aspectos cruciales que serán analizados son las defensas submarinas y la artillería de costa, que, de haber estado en condiciones óptimas, podrían haber desempeñado un papel relevante, e incluso decisivo, en el conflicto.

Para finalizar, aclaramos la terminología utilizada en esta obra al referirnos a las armadas involucradas. En el caso estadounidense, hemos optado por “US Navy”. Para la española, usaremos “Armada”, denominación oficial de esta institución centenaria. Aunque inicialmente rechazamos esta opción por no incluir “española”, la lógica de que es la primera Armada histórica y la ausencia de posibles confusiones con otras fuerzas navales nos lleva a adoptarla con orgullo. Asimismo, emplearemos denominaciones abreviadas para los buques españoles, como *Teresa* en lugar del nombre completo: *Infanta María Teresa*.

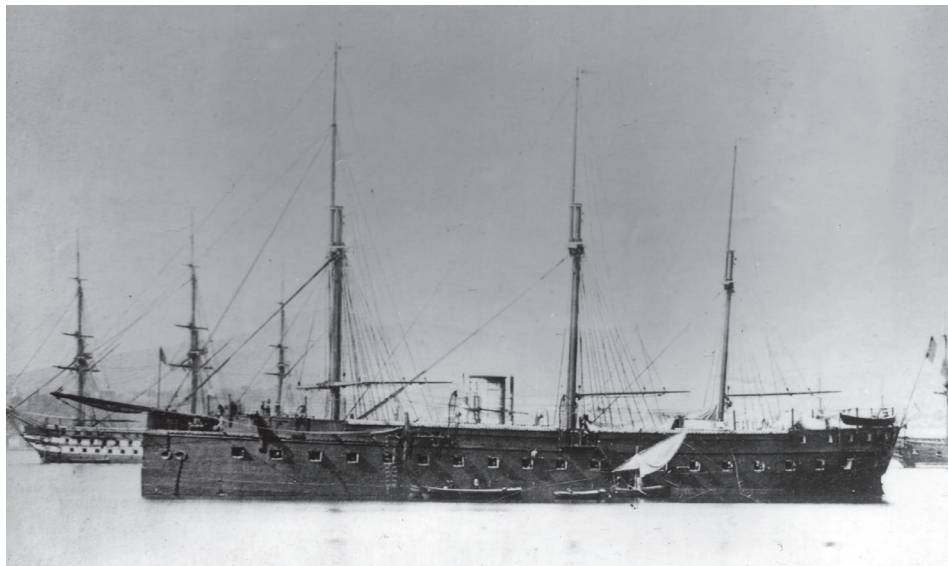
SITUACIÓN ESTRATÉGICA Y FUERZAS ENFRENTADAS

En la década de los noventa del siglo XIX, los principales tipos de buques de combate estaban ya definidos de forma clara, manteniéndose estas categorías hasta la aparición del primer acorazado monocalibre, el *Dreadnought*, en 1905. Desde la entrada en servicio de la primera fragata acorazada, la francesa *Gloire* en 1860, la evolución fue vertiginosa durante estas tres décadas. Los constantes avances en los cañones, blindajes y sistemas de propulsión hacían que los buques quedaran anticuados en menos de una década. En el caso de las unidades construidas en España, los largos períodos necesarios para su puesta en servicio empeoraban la situación, ya que los buques estaban obsoletos incluso antes de entrar en servicio.

Las flotas de las grandes potencias con territorios en ultramar se dividían entre las flotas de combate, normalmente desplegadas en aguas de la metrópoli, y las unidades coloniales. Los principales tipos de buques que servían en estas armadas eran:

- Acorazados.
- Cruceros acorazados.
- Cruceros protegidos.
- Torpederos.
- Cañoneros torpederos.
- destructores.

Un acorazado o un crucero tenía cuatro cualidades principales: armamento, protección, velocidad y autonomía, todas sujetas a un desplazamiento determinado. Si se quería potenciar una de estas cualidades, era necesario disminuir alguna de las otras, o todas. Por



El acorazado francés La Gloire. Fotografía de 1860. Fuente: "La Royale" Jean Randier.

ejemplo, si se prefería un buque con mucha protección, el peso invertido en esta debía reducirse del destinado al armamento, a la maquinaria de propulsión (es decir, la velocidad) o al carbón que podía cargarse en sus carboneras (autonomía).

El *capital ship* (en castellano, buque principal) en 1898 era el acorazado. El poderío de una nación se medía por el número de acorazados que poseía, y este tipo de buque era el escaparate de la capacidad tecnológica e industrial del país. Las variables principales que definían a un acorazado eran su protección y armamento, quedando la velocidad y la autonomía relegadas a un segundo plano.

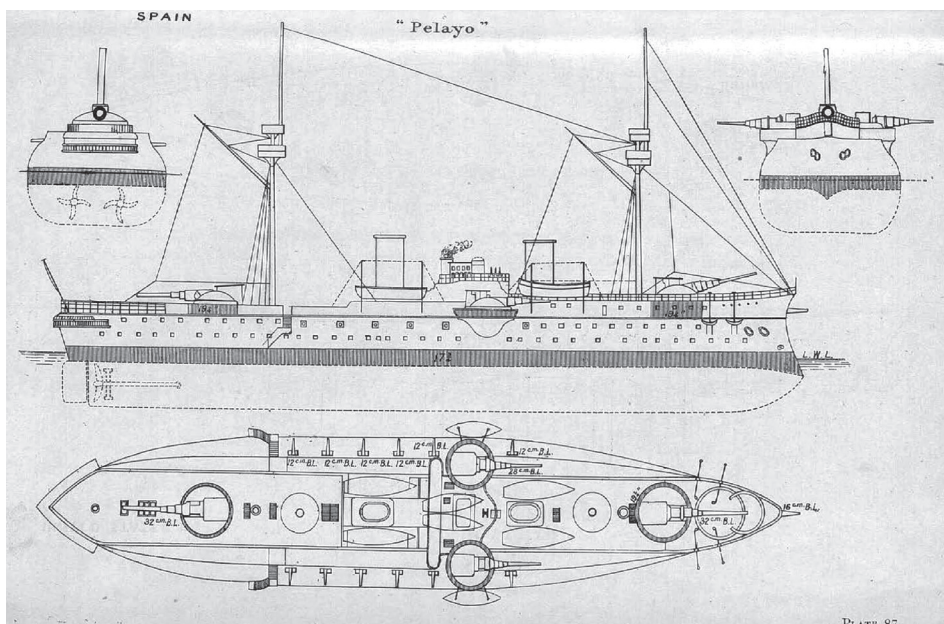
La protección se basaba en una ciudadela acorazada, una caja formada por una cintura acorazada en los costados del buque, cerrada en las zonas de proa y popa por sendos mamparos transversales blindados, y una cubierta acorazada que cubría la parte superior. Por limitaciones de peso, esta ciudadela no podía abarcar toda la eslora del acorazado, limitándose su longitud a proteger los pañoles de munición de las torres de artillería principales y el aparato propulsor. El espesor de las planchas debía ser suficiente con el fin de proteger al acorazado de los proyectiles de grueso calibre enemigos. Sin embargo, esto dejaba las zonas de proa y popa, así como las superestructuras, desprotegidas. Esto no representó un problema hasta la aparición de los cañones de tiro rápido de mediano calibre (120-150 mm) disparando proyectiles explosivos. La respuesta a este nuevo peligro fue blindar las zonas más expuestas del acorazado (sobre todo los cañones de la batería secundaria situados en la superestructura por encima de la ciudadela blindada), lo cual fue posible gracias a los nuevos blindajes más ligeros y resistentes. Las grandes carboneras, necesarias para alimentar las calderas, también se utilizaban como parte del sistema de protección.



El armamento de los acorazados de la época estaba compuesto por tres baterías:

- La principal, con dos o cuatro piezas de grueso calibre (entre 280 mm y 330 mm) pero de muy baja cadencia de tiro.
- Una secundaria, con piezas de 150 mm a 203 mm, en número variable y mayor cadencia de tiro que la principal.
- Una batería de piezas de tiro rápido, con cañones de 37 a 57 mm, cuya función principal era defender al acorazado de un enemigo temible: el torpedero.

Durante 1892, los avances metalúrgicos permitieron desarrollar mecanismos de cierre del cañón más rápidos y resistentes que, junto con los cartuchos de latón que integraban proyectil y pólvora en una sola pieza, facilitaron el desarrollo de piezas denominadas de tiro rápido, de hasta 152 mm de calibre, con cadencias de entre cinco y ocho proyectiles por minuto. Estos cañones se convirtieron en el elemento principal de las baterías secundarias de los acorazados, proporcionando una defensa efectiva a media distancia contra los torpederos enemigos y también podían causar grandes daños con proyectiles explosivos en las zonas menos blindadas de los acorazados y cruceros enemigos, sobre todo entre sus tripulaciones, como se evidenció en los buques españoles durante la batalla de Santiago de Cuba.



Alzado derecho y plano de cubierta que representan al acorazado español Pelayo. El diagrama superior (alzado derecho) muestra el espesor del blindaje en pulgadas. El diagrama inferior (plano de cubierta) muestra los tamaños de los cañones en cm. Lámina 87 del "Anuario Naval de Brassey" de 1896.



Los sistemas de propulsión eran similares en todas las armadas, con calderas alimentadas por carbón que generaban vapor para máquinas de triple expansión vertical. Este tipo de máquinas comenzó a usarse en 1876, incorporando un cigüeñal conectado a tres cilindros mediante las bielas de los pistones. Los cilindros tenían diferentes diámetros, pasando el vapor primero por el cilindro de menor diámetro (denominado de alta presión), luego por el de diámetro medio (de media presión) y, por último, por el de mayor diámetro (de baja presión). De esta forma, se lograban máquinas más potentes y eficientes al extraer de manera más eficaz la energía del vapor.

El crucero acorazado nació en la década de los años 70 del siglo XIX como una versión reducida de los acorazados (por lo que también se les denominó acorazados de segunda clase). Eran menos costosos que los acorazados, pero más veloces, lo que les permitía escapar en un enfrentamiento, ya que no podían hacerles frente directamente. Su menor costo y mayor autonomía respecto a los acorazados los convertían en buques ideales para los grandes imperios como Gran Bretaña o Francia, quienes los destinaban a sus colonias. Dotados de protección horizontal y vertical, además de un armamento compuesto por piezas medianas y ligeras, eran muy superiores a los cruceros protegidos, por lo que se consideraban ideales con el fin de defender el tráfico marítimo o atacar el del enemigo. Asimismo, se convirtieron en los buques principales de las flotas de segunda categoría.

Hacia 1870, el espesor y peso de las corazas de hierro necesarias para proteger a los buques de los nuevos proyectiles crecieron tanto que su uso se volvió inviable en los cruceros. Por ello, en lugar de instalar una cintura acorazada, se les equipó con una cubierta blindada plana en el centro, curvada hacia las bandas. Esta cubierta, denominada “protegida”, junto con la disposición de las carboneras, ofrecía cierta protección a las cámaras de máquinas y pañoles de munición. Denominados cruceros protegidos, se consideraron ideales para realizar funciones de exploración a las escuadras de acorazados, proteger o atacar el tráfico marítimo y cumplir misiones coloniales. Generalmente, eran unidades con dimensiones y desplazamientos menores que los cruceros acorazados, aunque existían excepciones, como el español *Carlos V*, que superaba a estos últimos y se aproximaba a las características de los acorazados.

En la década de 1880, los torpederos se popularizaron como unidades económicas capaces de hundir acorazados. Sin embargo, el uso generalizado de estos pequeños buques evidenció sus limitaciones, principalmente sus escasas cualidades marineras, que les impedían alejarse de la costa. Por este motivo, las principales armadas comenzaron a desarrollar buques con un mayor desplazamiento que mejoraran sus condiciones marineras, pero que fueran bastante rápidos para actuar como torpederos. A estos se les denominó cañoneros torpederos o cruceros torpederos. Al mismo tiempo, también se buscaba un nuevo tipo de unidad que pudiera defender a los acorazados del ataque de los torpederos con mayores garantías. Después de varios intentos fallidos, la Armada, bajo la dirección de uno de sus oficiales más destacados, Fernando Villaamil, encargó en 1885 un buque revolucionario a los astilleros escoceses James & George Thomson de Clydebank: el *Destructor*.



Cristóbal Colón - Crucero Acorazado Español 1896-1898
Fotografiado en 1897-98. Construido en Italia, los dos cañones de diez pulgadas de la batería principal de este barco aún no habían sido instalados cuando se hundió en la Batalla de Santiago de Cuba, el 3 de julio de 1898.

Las unidades desplegadas en las colonias solían ser buques ya obsoletos de las flotas de combate, destinados a estas labores de segunda fila hasta el final de su servicio activo. También se empleaban cruceros no protegidos y cañoneros, que en realidad eran un mismo tipo de buque, clasificado según su desplazamiento. Eran unidades desprotegidas, lentas y armadas con artillería de calibre medio, generalmente entre 120 mm y 160 mm. Sus capacidades eran limitadas, sin posibilidad de enfrentarse a unidades de combate, pero sus bajos costos de adquisición y operación los convertían en opciones idóneas para el servicio en las colonias.

Con la generalización de la propulsión mecánica en los buques de combate, las armadas enfrentaron un nuevo desafío logístico: la disponibilidad de carbón, un factor determinante en las acciones de las escuadras y en la definición de sus planes operativos. Un buque podía reabastecerse de carbón de tres formas: en un puerto amigo, en puertos neutrales o mediante buques carboneros. En caso de guerra, los puertos neutrales casi siempre quedaban descartados, ya que la ley internacional permitía, pero no obligaba, a que proporcionaran a los beligerantes solo suficiente carbón con el que llegar al puerto amigo más cercano. Si no se disponía de bases propias o aliadas, la única opción era el abastecimiento desde buques carboneros, una tarea que no era ni rápida ni sencilla. En un puerto con buenas infraestructuras, la carga del carbón se realizaba desde gabarras, izando el carbón a bordo en bolsas mediante cabrestantes montados en los buques, para luego transportarlo en pequeños carros hasta las tolvas de carbón que lo conducían a las carboneras. Aun así, era una maniobra lenta que requería el esfuerzo de gran parte de la tripulación. Si el abastecimiento se realizaba desde un buque carbonero, el proceso era



similar, pero condicionado por el estado del mar. Por este motivo, la operación se llevaba a cabo en fondeaderos resguardados. Los carboneros estaban equipados con defensas con el objetivo de proteger tanto su casco como el del buque abastecido, pero estas eran efectivas solo para pequeños roces. El trasvase de carbón debía interrumpirse si los buques se inclinaban más de tres o cuatro grados o si se separaban más de medio metro. Por ello, este procedimiento era mucho más lento y solía limitarse a unos pocos cientos de toneladas.

Durante las operaciones de ambas escuadras, la US Navy fue la menos dependiente del suministro de carbón, ya que tenía sus bases muy cerca del teatro de operaciones (en el Caribe) y ocupó Guantánamo, en Cuba, desde la que apoyar a sus buques durante el bloqueo de Santiago. Por el contrario, todos los movimientos de la escuadra española estuvieron limitados y muy influenciados por la falta de carbón.

FUERZAS ENFRENTADAS

Con el fin de comparar las fuerzas encuadradas en ambas armadas, vamos a evaluar el número de acorazados, cruceros acorazados y el resto de unidades, lo que debería proporcionar una idea del potencial de las flotas enfrentadas.

	España		España (operativos)		EEUU	
Acorazados	1	9.917 t	1	9.917 t	5	54.376 t
Cruceros acorazados	7	50.100 t	4	29.100	2	19.089 t
Guardacostas acorazados/ Monitores	4	15.898 t	4	15.898 t	6	26.104 t
Cruceros protegidos	3	20.035 t	1	9.235 t	17	77.525 t
Cruceros no protegidos	6	21.480 t	6	21.480 t		
Destruyores /Cañoneros Torpederos	17	9.482 t	14	7.013		
Torpederos	12	940	12	940	12	1.300
Cruceros coloniales / Cañoneros	16	14.315 t	16	14.315 t	17	24.000 t

Si analizamos el armamento de los buques principales tendríamos:

Cañones	España	España (operativos)	EEUU
280-330 mm	12	12	22
200-254 mm	22	8	80
140-160 mm	102	94	115
100-127	79	61	201