

LO CORTÉS Y LO VALIENTE

(La abnegada y dramática cuenta atrás
del Desastre colonial de 1898)

José Luis HERNÁNDEZ PASQUÍN



Introducción



ALOR y cortesía. Dos apreciadas virtudes que la sabiduría popular ha relacionado en el refrán «Lo cortés no quita a lo valiente». Es decir, que las buenas maneras no deben suponer traba alguna para defender con energía cualquier convicción o ideal (1). Lo grande es que, en este caso, la agudeza brilla por partida doble, porque es un hecho que si hay cordura también, «lo valiente no quita a lo cortés»; y está claro que la Historia es una permanente palestra para verificarlo, tal como pudimos ver hace unos meses en esta REVISTA que, con su habitual oportunidad dedicaba el ejemplar de agosto-septiembre al tema monográfico de la «emancipación americana», consecuencia, en parte, de nuestra entonces reciente Guerra de la Independencia (2). Un capítulo de nuestra historia donde tanto tuvo que ver la Armada, con las extraordinarias limitaciones y carencias que a la sazón la caracterizaron. Tema que vuelvo a abordar en las siguientes líneas, contemplando el final de dicho arco histórico desde el punto de vista naval.

Y lo hago al hilo de un entrañable y ajado documento perteneciente a un antepasado, oficial de la Armada, del que desde mi infancia mucho había oído hablar a su viuda e hijas sobre sus años gastados en Cuba y Filipinas. El documento es, sencillamente, su Hoja de Servicios (3). Reconozco que al leer los acacimientos de los años previos e inminentes al Desastre en las amarillentas

(1) JUNCEDA, Luis: *Diccionario Espasa de Refranes*. Ed. Espasa-Calpe. Madrid, 1994.

(2) REVISTA GENERAL DE MARINA, agosto-septiembre, 2009.

(3) Hoja de Servicios del teniente de navío Luis Pasquín y Reinoso (1881-1929).

hojas, escritas a mano con tinta ya desvaída, pero con la frescura y precisión que tal documento exige, no pude por menos de confirmar que aquellos hombres, a bordo de sus renqueantes buques, encarnaron al derecho y al revés el mencionado dicho, en condiciones verdaderamente extremas.

Ciertamente, sostener una adecuada estrategia colonial entre plazas tan alejadas entre sí y de la metrópoli requería de España dos exigencias: una potente Armada en calidad y número de buques y una exquisita actividad diplomática con los países del área: Centroamérica y Estados Unidos en Occidente, junto a China y Japón en el Pacífico. La debilidad de la primera dimensión hacía extraordinariamente difícil asumir la segunda. La presencia naval en nuestras colonias para combatir el contrabando de armas, insurrección y piratería se reducía a fuerzas sutiles, eficaces para patrullar en aguas someras y no tanto para salir a alta mar. El Plan de Escuadra de 1887, influenciado por la doctrina Aube, continuó proveyendo a nuestra Armada de unidades pequeñas, fruto también de la difusa taxonomía naval del momento. El hecho es que aquellos obsoletos barcos cruzaban de acá para allá, combatían con los piratas y filibusteros o salían a mostrar el pabellón... alternando «lo valiente con lo cortés». Precisamente el hilo de los acontecimientos de la citada Hoja de Servicios permite apreciar en vivo —como botón de muestra— el abnegado quehacer de aquella desvalida Marina de guerra sobre la que recayó el ingrato papel de resistir el imparable avance de los acontecimientos del 98.

Actividad en el Pacífico

Año de 1885. El crucero de segunda *Velasco* (1.152 t) parte de Manila el 17 de abril hacia Hong Kong para limpieza de fondos y reparación de la máquina. Allí estuvo hasta el 30 de mayo, de donde salió para fondear el 6 de junio en Cavite. El 3 de julio sube a Manila y de allí pone rumbo a Zamboanga, a donde llegaría el 11 del mismo mes después de entrar de arribada en El Puerto de Santa María. A continuación, de nuevo a cruzar tocando en Zabela, Basilán, Joló, Liaci, Zatán, Bongao y otra vez Zabela, para rendir viaje el 26 en Zamboanga. Completaban estas descubiertas el *San Quintín* y el crucero *Aragón* (3.640 t). Particularmente interesante debió de ser —al año siguiente— la comisión desempeñada por el transporte *Manila*, que partió de Manila el 1 de junio «con objeto de hacer un viaje de exploración y abanderar los principales grupos del archipiélago carolino».

Corren los años y se repiten nombres de buques, prueba elocuente de la actividad... y del envejecimiento del material. En 1889, el transporte *Cebú* parte el 10 de agosto de Río Manila hacia las Carolinas orientales y occidentales e islas Marianas, tocando en Palanag y Catbalogan, saliendo al Pacífico rumbo a Santiago de la Asunción, a donde arribó el 30 de agosto. A partir de esa fecha comienza un intenso periodo de días de mar (San Luis de Apra, Yap,



Crucero de segunda clase *Marqués de la Ensenada*.

Tomil, Masbate, Manila y Corregidor) hasta el 22 de octubre. El 21 de noviembre encontramos al transporte *Cebú* rumbo a Ona «conduciendo tropas expedicionarias», y el 23 gobernaba «para incorporarse a los buques, en operaciones de guerra en dicho puerto...», entre los que figuraban los mencionados *Velasco* y *Manila*. Este mismo año, en el lejano arsenal de La Carraca se botaba el crucero de segunda clase *Marqués de la Ensenada*, del que nos ocuparemos en breve.

La cuenta atrás hacia las luctuosas jornadas del 1 de mayo y 3 de julio de 1898 en Cavite y Santiago de Cuba, respectivamente, discurría imparable. En 1892, los cruceros *Reina Cristina* y *Ulloa* —este último arbolando insignia— se hacen a la mar el 28 de abril para visitar puertos de Japón y de China. El 2 de octubre del siguiente año será el pequeño cañonero *Elcano* (550 t) el que «sale a cruzar visitando los destacamentos de Tataan, Brugao, Balabac y Cagayán de Joló...», para rendir viaje en Joló el día 12. Podríamos seguir, pero me parece suficiente muestra. Éste era el ritmo de trabajo a cinco años vista. Con estos datos puede el paciente lector hacer su cómputo personal de días de mar y millas navegadas, así como imaginarse el desgaste humano y material de las dotaciones y equipos destinados a enfrentarse con la más poderosa Marina de guerra del mundo.

Cambio de escenario: el Atlántico

Año de 1895. Un lustro hacía que el *Marqués de la Ensenada* quedaba a flote en las aguas del caño de La Carraca y se incorporaba a la Escuadra de

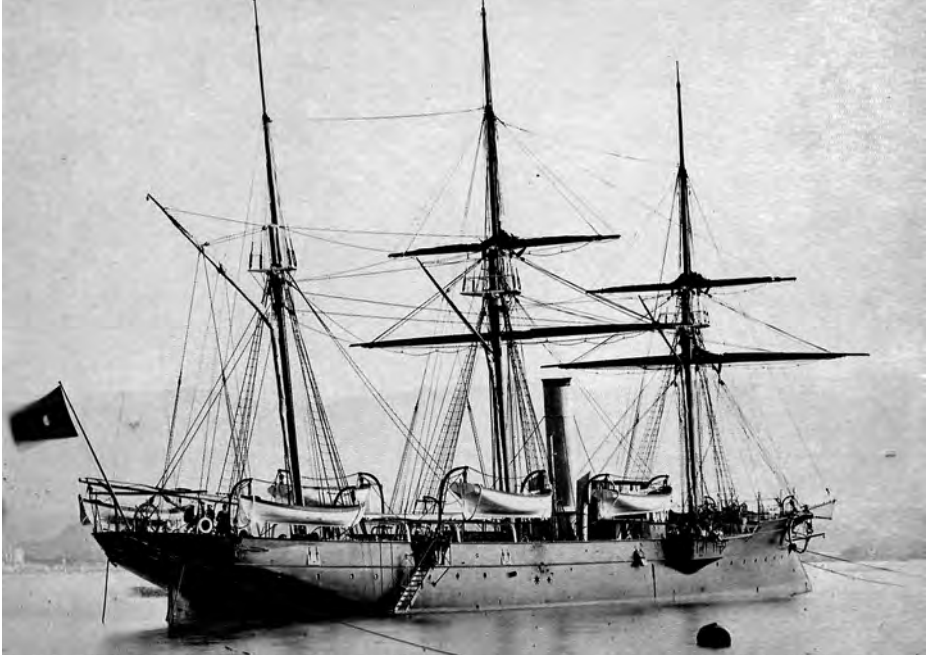
Instrucción. Sus dos primeras comisiones fueron netamente diplomáticas: el 6 de mayo, izando insignia del comandante general de la Escuadra, salió hacia Vigo para cumplimentar al almirante de la escuadra francesa, regresando luego a Ferrol, de donde volvió a abrir el 5 de junio para participar en los fastos de la inauguración del canal de Kiel. En el tornaviaje tocó en Copenhague, entró de arribada en Cuxhaven y visitó Plymouth, finalizando la comisión en Ferrol el 31 de julio. Pero tras mes y medio navegando por aguas metropolitanas se hacía de nuevo a la mar el 18 de septiembre, rumbo a Glasgow, con el fin de convoyar al trío de cañoneros de 300 toneladas allá construidos: los *Pizarro*, *Hernán Cortés* y *Núñez de Balboa*. Como es sabido, al día siguiente de su partida de Cádiz hacia Inglaterra ocurría la tragedia del crucero *Sánchez Barcáiztegui*, cuando al salir de La Habana colisionó con el mercante *Conde de la Mortera*, en cuyo siniestro perdieron la vida 20 hombres de la dotación, incluido el comandante del barco y el comandante general del apostadero, almirante Delgado Parejo.

El 15 de octubre «los cañoneritos de Inglaterra» (4) remontaban el caño de La Carraca. Sin embargo, el *Ensenada* aún no había recibido el bautismo de fuego... que no tardaría en llegar. Y el 3 de noviembre, con su obra muerta pintada de blanco y rojo en las lumbreras, el *Marqués de la Ensenada* salió de Cádiz rumbo a las Antillas, donde volvería a encontrarse con alguno de sus pequeños hermanos de armas nacidos en Glasgow.

Llegamos al 13 de diciembre, fondeado en la ensenada de La Caleta donde había entrado de arribada por un fuerte NO. Aquella noche, en la madrugada del 14, «fue el buque tiroteado desde tierra contestándose a la segunda agresión con varios disparos de ametralladora...». Las acciones contra la insurrección arreciaron a partir de 1896, lo que obligó a la formación de grupos expedicionarios entre la dotación, que actuaron en la protección de las tropas de Marquina, en la Laguna de Cortés. Desde luego, no faltaron operaciones en flotilla con el *Jorge Juan*, *Núñez de Balboa* y *Martín A. Pinzón* (29 de junio) para proteger con fuego de artillería al ejército que operaba en tierra. El *Ensenada* y el *Jorge Juan* continuaron patrullando en conserva entre septiembre y noviembre, repeliendo ataques o cubriendo con fuego operaciones humanitarias, como la evacuación del fuerte de Yacabo.

Y llegamos a 1897. Por la Hoja de Servicios sabemos que el *Ensenada* ha bajado a Santiago de Cuba y le pierdo el rastro a partir del 18 de enero. Aparecen ahora en escena los transportes *Purísima Concepción* y *Álava* navegando sin cesar entre La Habana y Santiago, transportando gente y material en ambiente prebélico. A la Ayudantía de Cárdenas está afecta la cañonera *Alerta*, que aunque clasificada de cañonero no era más que una vulgar lancha, cons-

(4) SECO SERRANO, Carlos: *Alfonso XIII y la Crisis de la Restauración*. Ed. Rialp, Madrid, 1992.



Crucero Jorge Juan.

truida en Cowes dos años antes. Esta pequeña unidad pasó el resto del año patrullando entre punta Maya y el canal de los Barcos en unión de los cañoneros *Antonio López* y *Caridad*, buques de diversas procedencias adquiridos *in extremis* en un lote de catorce.

Una ocasión desaprovechada

El 15 de febrero de 1890, el teniente de navío de la Armada Isaac Peral había elevado un escrito al Gobierno de España sobre su adelantado proyecto en los siguientes términos: «Debo advertir aquí (...) que en distintas ocasiones he recibido (...) indicaciones indirectas de algunos Gobiernos; (...) y muy recientemente indicaciones directas de una importante potencia europea para construir buques de esta clase; á todas las cuales (...) he contestado en los términos que el patriotismo me impone». Sólo un año después, la increíble realidad del torpedero submarino se había venido abajo por falta de apoyo moral y económico desde el Gobierno y la Armada. Peral era un oficial de su tiempo, además de eminente científico y técnico. Había estado destinado en

ultramar, y por ello conocía de primera mano el lamentable estado de nuestras fuerzas navales de las colonias, por contraste con el poderío de nuestro futuro enemigo, desarrollado al dictado de la doctrina Mahan. Si el presumible conflicto armado con Alemania por cuestión de las Carolinas, en 1885, llevó a Peral a desvelar su secreto al almirante Pezuela, ahora, en 1890, ante el progresivo hostigamiento norteamericano, el inventor ofrecía sus pequeños pero probados torpederos submarinos para enfrentarse a la Armada de las barras y estrellas. ¿Qué hubiera pasado en Santiago de Cuba o en Cavite de haber contado España con submarinos tipo *Peral*...? No me considero autorizado para responder; sin embargo, parece que fue el mismo Dewey, vencedor de las Filipinas, quien, terminada la guerra, comentó que su actuación en Cavite se hubiera visto muy limitada de haber contado los españoles con dos o tres submarinos tipo *Peral*.... ¿Pura retórica?; es posible, pero no olvidemos que aquel despreciado artefacto había navegado a rumbo fijo y a 10 metros de profundidad durante una hora a 3,5 nudos —entre otras pruebas—, y según el informe elaborado en su día por la junta técnica «...durante las inmersiones se hizo completamente invisible al poco tiempo de estar sumergido, siendo poco fácil apreciar el momento de la reaparición cuando no se tiene anticipadamente idea del punto por donde debe emerger...». Podría hablarse de una preciosa ocasión perdida, al menos para haber propiciado una rendición más honrosa.

Conclusión

Como dijo el profesor Pabón (citado por Carlos Seco Serrano), otras potencias mundiales atravesaron sus «crisis del 98»: Portugal, con el ultimátum inglés en 1890; Japón, con la humillación de Shimonosheki en 1895, y Francia, con la crisis de Fashoda, también en 1898. La diferencia con España está en que sólo en este caso la cuestión se dirimió con las armas (5), cosa sorprendente cuando tan sólo trece años antes ya «le habíamos visto las orejas al lobo» con el contencioso de las Carolinas. Esto no hace sino confirmar la magnitud del desatino de los gobiernos españoles de turno, auténticos maestros —en general— en mirar hacia otro lado y, ante el problema, ¡improvisar! Quiera Dios que si una situación similar se entreviera en el horizonte, aun con los parámetros del siglo XXI —que por fortuna son tan distintos a los del XIX—, los mandatarios estén a la altura de las circunstancias para prevenir y reconducir las diferencias por vía de la negociación. Pero para ello es necesario contar con una defensa adecuada a las exigencias del momento, tanto en medios humanos como materiales.

(5) *El buque en la Armada española*. Editorial Silex, 1981.