

EL «PRESUPUESTO DE LA PAZ» Y LA PÉRDIDA DE LA ESCUADRA EN SANTIAGO DE CUBA

Santiago ACOSTA ORTEGA

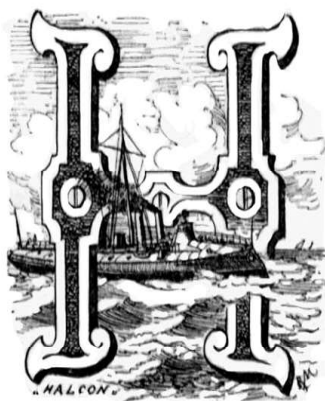


... La batalla está combatida y decidida por los logistas (1) antes de que empiecen los disparos.

Erwin Rommel

That men do not learn very much from the lessons of history is the most important of all the lessons that history has to teach.

Aldous Huxley



ACE ya algunos años, tras la caída del Muro de Berlín y el final de la Guerra Fría se puso de moda en los países occidentales hablar de los «dividendos de la paz»: la desaparición del enemigo común permitiría reducir el gasto militar y aprovechar dicha reducción para incrementar el gasto social o para bajar los impuestos a sus ciudadanos. La realidad pronto se encargó de demostrar lo falso de dicha ilusión y la necesidad de seguir invirtiendo en defensa.

El concepto, sin embargo, no era en absoluto nuevo: ya fue empleado en el debate político de nuestro país hace más de un siglo, y también entonces la realidad demostró —de manera muy dolorosa— lo falaz de tal planteamiento. El

(1) THORPE, George C. (Lt. Col. USMC): *Pure Logistics: The Science of War Preparation*, 1917. *Logistics embraces not merely the traditional functions of supply and transportation in the field, but also war finance, ship construction, munitions manufacture, and other aspects of war economy.*



Emilio Castelar.

Desastre, la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas en 1898 tras el enfrentamiento final con Estados Unidos, fue precedido en España por un agrio debate sobre lo que se dio en llamar el «Presupuesto de la Paz». Muchos de los argumentos que se esgrimen en la actualidad para «demostrar» lo innecesario del gasto militar son prácticamente los mismos que se argüían entonces; lamentablemente los hechos demostraron, aunque ya demasiado tarde, lo equivocado de tal razonamiento. En la línea de lo que se expresa en la cita que encabeza este artículo, la batalla estaba decidida antes de que se hiciese el primer disparo, y había sido la política previa —y de modo muy destacado la presupuestaria— de ambos contendientes la que la había decidido.

El debate público sobre el «Presupuesto de la Paz»

El nombre, acuñado por don Emilio Castelar, líder en la época de los republicanos «posibilistas», hacía referencia a la necesidad de aprobar presupuestos que limitaran drásticamente los gastos militares de la nación. Aunque el debate se reactivó a finales de 1891 por un artículo en *El Globo*, órgano de los posibilistas, la idea ya había sido expresada en numerosas ocasiones por el político republicano, incluyendo una intervención en el Congreso unos años antes, en febrero de 1888. La propuesta tenía también muchos defensores fuera de su partido. Con ocasión de la discusión de los presupuestos en el Congreso podían por ejemplo leerse en la prensa referencias a la prevista intervención de Castelar, como la siguiente: «Su discurso en defensa del presupuesto de la paz, de un presupuesto con reducción del ejército, con grandes y positivas economías en todos los departamentos, reduciendo los gastos, en fin, al estado de derecho en que vivimos y á las necesidades de una nación

angustiada por graves crisis económicas y financieras, será un discurso de grandísima resonancia» (2).

La idea era que las libertades públicas ya conquistadas en el ámbito interno, y la neutralidad en el externo, permitirían a España acometer estas reducciones. En palabras del propio político, «Cada vez que veo poner piedras en las fortalezas y no raíles en el suelo; echar acorazados inútiles al Océano y no vapores mercantes; acrecentar los soldados de nuestras guarniciones y los alardes aparatosos de guerra, mientras nada se hace por un presupuesto de libertad y de paz... asáltanme ideas pesimistas... Mi campaña parlamentaria será activa y fuera de toda política militante. Defenderé para fuera de España una neutralidad absoluta... Dentro de España pediré un presupuesto de la paz y una política de orden, de trabajo y de progreso» (3).

La réplica se la daban periódicos tales como *El Ejército Español*, *La Correspondencia Militar* o *El Correo Militar*. En este último podían leerse refutaciones a sus aseveraciones como la que sigue: «... las novísimas nacionalidades de Asia y la joven América, que cual el Japón y los Estados Unidos aumentan rápidamente su poder naval, y si la unanimidad de los hechos son contrarios a las aseveraciones del inimitable orador, ¿en qué habrá conocido que su voto es el voto universal? Y no apelará para ello a eso de la democracia y de la autocracia, porque lo mismo en la libre república Norteamericana que en la nación regida por el “tonante zar de San Petersburgo”, todas sin excepción, grandes o chicas, se aprestan para la ofensa, para la conquista o para la defensa».

En cualquier caso, los presupuestos de Marina de la década que precedió al Desastre pecaron de escasos y fueron francamente insuficientes para prepararla para la guerra que se avecinaba, como se recordaba poco después del combate de Santiago: «Toda consignación aplicada al fomento del ramo naval se ha obtenido á regañadientes y después ha sido vista con un enorme cristal de aumento; ... estas consignaciones (nunca nos cansaremos de repetirlo) no han alcanzado desde hace muchos años más de un 4 1/2 por 100 del presupuesto general de la Nación, ó sea, proporcionalmente, la tercera parte de lo que invierten en las suyas otros Estados» (4); además «matemáticamente los créditos otorgados fueron siempre pequeñísimos é incapaces de mantener en perfecto estado de instrucción más allá de cuatro ó cinco cruceros» (5).

Seguramente no toda la culpa de la derrota fuera de la poca atención prestada a la Marina en los presupuestos, pero para muchos sí estaba claro que había sido determinante: «... vino el famoso presupuesto de la paz. El Ministro de Marina de aquella época dijo amén, y como consecuencia, nuestros barcos

(2) *La Iberia*, Madrid, 28 de febrero de 1892.

(3) *La Época*, Madrid, 13 de noviembre de 1891.

(4) *El Mundo Naval Ilustrado*, Madrid, 15 de agosto de 1898.

(5) Ídem.



Capitán de navío Víctor M.^a Concas y Palau.

se amarraron de firme en los rincones de los arsenales, y los marinos, sin barcos, buscaron alguna ocupación con que entretener su aburrimiento» (6). El propio capitán de navío Concas, comandante del *María Teresa* y capitán de banderas del almirante Cervera, se refiere a Emilio Castelar como «hombre funestísimo para España... autor del presupuesto de la paz y soñador del amor universal, tanto que las construcciones navales las calificaba arrojar millones al Nervión» (7).

El camino hacia el Desastre

El estado de la Armada al iniciarse el último cuarto del siglo XIX dejaba mucho que desear: a la destrucción de los

arsenales de La Carraca y Cartagena por la Revolución Cantonal de 1873 se sumaba una constante actividad que no iba acompañada del necesario incremento en el presupuesto para mantenimiento. En la época, el esfuerzo presupuestario se dirigía al Ejército que, empeñado en la Guerra Carlista y en las sublevaciones cubanas, recibía unas asignaciones cinco o seis veces superiores a las de la Armada.

La necesidad de tener una fuerza naval potente era sin embargo evidente para una nación con posesiones en el Caribe y el Pacífico, y cuya Marina Mercante ocupaba entonces el quinto lugar en el mundo, y más en una época en la que el potencial naval de las naciones era un instrumento determinante en la política exterior de las potencias occidentales.

Así, en 1884 el almirante Antequera, ministro de Marina, presentó a las Cortes, apoyado por Cánovas, un ambicioso programa naval que contemplaba

(6) *Ibíd.*, 15 de julio de 1898.

(7) CONCAS Y PALAU, Víctor: *La Escuadra del Almirante Cervera*. Librería San Martín, Madrid, 1901.

la construcción de doce acorazados. La muerte de Alfonso XII en 1885 hizo que Cánovas presentase su dimisión a la Reina Regente, que encargó a Sagasta la formación de un nuevo gobierno, en el que el almirante Beránger sustituyó a Antequera como ministro de Marina. Este, que no se implicó demasiado en la búsqueda de financiación para el programa, fue relevado a los diez meses por el almirante Rodríguez Arias. El programa de Antequera se encontraba con dos obstáculos para su aprobación: la resistencia del Congreso —que defendía el «presupuesto de la paz» de Castelar— a la aprobación de los créditos necesarios y la nueva teoría francesa de la



Almirante Juan Bautista Antequera.

Jeune École. Esta, enunciada por el almirante francés Aube, propugnaba que los acorazados se habían quedado obsoletos ante los modernos destructores y torpederos, mucho más veloces, maniobreros y, sobre todo, mucho más baratos.

Arias, seguidor de esta nueva escuela, elaboró un nuevo Plan de Escuadra que no contemplaba la construcción de un solo acorazado, y que fue aprobado el 11 de enero de 1887. El preámbulo de la ley, además de argumentar lo necesaria que resultaba para España «la inmediata creación de un poder naval», era también una exposición de la nueva teoría mencionada: «Puédese, pues, sin gran esfuerzo prever que dentro de un porvenir muy próximo, las escuadras de combate se compondrán de grandes masas de pequeños buques que formarán en extensas líneas de batalla, buscándose en la dispersión y en la insignificancia económica de las unidades tácticas la compensación de los terribles efectos del torpedo perfeccionado...» (8).

A lo erróneo del diseño del nuevo plan se sumó la exigencia de la ley que lo aprobaba en cuanto a que los barcos debían construirse en astilleros nacio-

(8) Proyecto de Ley de Fuerzas Navales. *Gaceta de Madrid*, núm. 173, 22 de junio de 1886.



Almirante Rodríguez Arias.

nales, pese a que no existían en España los medios para llevarlo a cabo. Apenas publicada la ley, el Gobierno sacó a concurso la construcción de tres cruceros de faja blindada y tres cañoneros-torpederos. El concurso fue ganado, en liza con otros del resto de España, por un grupo del País Vasco, formado por el empresario José María Martínez de las Rivas, asociado con el constructor naval inglés Charles M. Palmer. Una vez firmado el contrato con el Estado para la construcción de tres cruceros —que serían el *Infanta María Teresa*, el *Almirante Oquendo* y el *Vizcaya*—, la sociedad Martínez Rivas Palmer, constituida exclusivamente para presentarse al concurso, montó la factoría Astilleros del Nervión.

La adjudicación estuvo precedida por una lucha de intereses librada en la prensa nacional entre los distintos grupos licitadores. Por parte de la corporación vasca, la campaña la llevó *El Noticiero Bilbaíno*, órgano de expresión de Martínez de las Rivas, que mientras se llevaban a cabo las negociaciones en Madrid atacaba a los articulistas de otros periódicos madrileños, gaditanos o coruñeses que defendían los intereses de los astilleros de Cádiz y Ferrol, mientras que hablaba de la desastrosa situación de la Armada española, hipotecada por la compra de buques en el extranjero ante la incapacidad de la industria naval del Estado, y de la necesidad de asociar la Marina de Guerra con una industria nacional.

Problemas en la gestión de la factoría y disensiones entre los socios motivaron el retraso en las obras de los cruceros y provocaron que en marzo de 1892 el Gobierno asumiese el control de los astilleros, que en el mes de abril de ese año suspendieron pagos. En aquel momento se habían pagado ya treinta y dos millones de pesetas, aunque las obras realizadas en la construcción de los cruceros no alcanzaban ese valor, resultando finalmente un encarecimiento sobre el estipulado de dieciséis millones y medio. En defensa de los astilleros, *El Noticiero Bilbaíno* comenzó entonces a criticar los gastos de Marina: su

presupuesto era relativamente el más caro de toda Europa, además del peor utilizado y distribuido de todas las partidas presupuestadas por el Gobierno, unido a que sus barcos, construidos en España o fuera, eran proporcionalmente los más caros del mundo, y sus arsenales los más gravosos.

En los resultados de este contrato puede situarse el punto de inflexión de la postura general en España hacia la asignación de Marina; cuando se liquidó el presupuesto extraordinario concedido para la construcción de una escuadra y el fomento de los arsenales, para los representantes políticos y para la opinión pública en general fue una decepción comprobar que después de las cuantiosas sumas de dinero empleadas los resultados no se correspondiesen con las expectativas, ya que los buques resultaron caros y anticuados, siendo necesario ampliar los recursos iniciales previstos (9).

Los problemas en la construcción y el hecho de que el Gobierno quisiese finalizar las pruebas de los cruceros en Ferrol desató otra batalla en la prensa similar a la desarrollada durante el concurso, en la que *El Noticiero Bilbaíno*, para defender a Astilleros del Nervión, acusaba de mala gestión y despilfarro a los arsenales de la Marina, mientras que la prensa gallega atacaba la protección de los astilleros particulares por el Gobierno en detrimento de los del Estado.

Tras el fracaso parcial del programa, en los años inmediatamente anteriores al enfrentamiento con los Estados Unidos, la escuadra se hallaba en un estado francamente insatisfactorio: buques mediocres y antiguos, sometidos además a una continua actividad sin las necesarias reparaciones y modernizaciones, lo que llevó a una época de continuos accidentes, entre los que solamente en 1895 se produjeron seis graves, con la pérdida de tres cruceros y serias averías en otros tres, con más de 450 muertos.

Debe tenerse en cuenta que a pesar de que la Ley de 1887 había aprobado un crédito extraordinario de 189 millones de pesetas para la construcción de la nueva escuadra, a repartir en los diez años siguientes a razón de 19 millones al año (10), los gastos corrientes y de mantenimiento seguían sujetos al presupuesto ordinario, que continuaba siendo escaso. Como se decía en un artículo de la REVISTA GENERAL DE MARINA en 1889 (11), «las partidas para conservación y entretenimiento de nuestros buques armados y de reserva, lo que corresponde para sus movimientos, como carbón, materias lubricadoras y otras, son tan reducidas que es una completa ilusión creer que con ellas pueda conservarse el exiguo material que hoy poseemos...», y esto porque «... no

(9) COUSILLAS, José: «Los Presupuestos de Marina desde 1850 a 1900». REVISTA GENERAL DE MARINA, abril 1907.

(10) El concepto de crédito extraordinario era diferente del actual, siendo en realidad una ley de financiación plurianual de nuevas construcciones.

(11) «Consideraciones Generales sobre los gastos de la Marina Militar», REVISTA GENERAL DE MARINA, junio 1889.

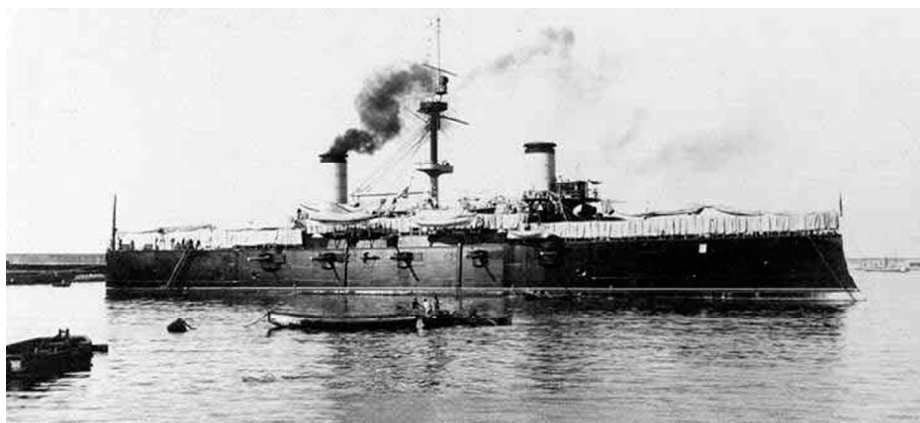


Almirante Beránger.

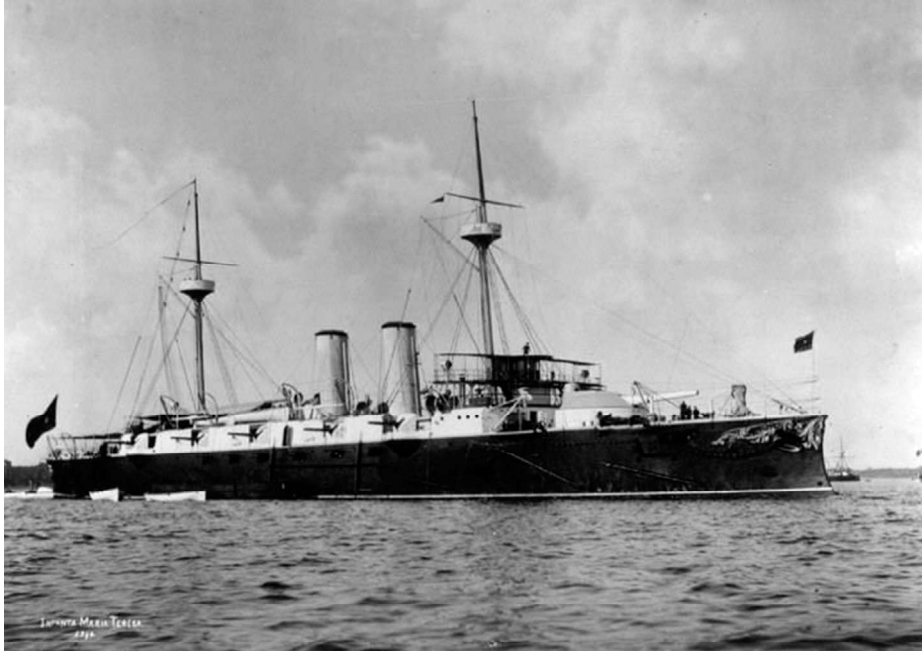
cabiendo las rebajas en lo que a personal corresponde, y siendo forzadísimas las exigencias de la política en momentos en que no caben reformas que disminuyan los gastos, ha sido necesario, o bajas ficticias, o que los capítulos del material sufran las consecuencias de aquellas exigencias».

En 1895, tras varios gobiernos liberales, los conservadores vuelven al poder, y con ellos el almirante Beránger en la cartera de Marina, quien al año siguiente presenta el conocido como «nuevo Plan Beránger». De lo contenido en él, prácticamente lo único que pudo llevarse a cabo fue la adquisición de uno de los dos cruceros acorazados de 6.500 t previstos, el *Cristóbal Colón*, por el impresionante precio

para la época de veintitrés millones de pesetas. Este era un crucero acorazado que la casa italiana Ansaldo estaba construyendo para la Marina argentina,



Crucero *Cristóbal Colón*.



Crucero *Infanta María Teresa*.

pero del que esta no podía hacerse cargo por diversos problemas. Su armamento principal lo constituían dos piezas Armstrong de 250/40 mm, que nunca llegaron a instalarse por no superar las pruebas exigidas. El buque fue botado en septiembre de 1896 y entregado a la Armada en mayo de 1897, incorporándose a continuación a su primer y único destino: la Escuadra de Instrucción.

Las consecuencias: el estado de la escuadra antes del combate

El núcleo de esta escuadra estaba formado por los buques más modernos de la Armada —el *Colón* y los tres cruceros de Bilbao, el *Infanta María Teresa*, el *Vizcaya* y el *Almirante Oquendo*— y constituía la fuerza realmente operativa de ella. Estaba previsto además incorporarle en breve dos cruceros acorazados de 1.^a clase: el *Carlos V*, todavía en construcción en Cádiz, y el *Pelayo*, al que se le estaba modernizando su artillería en los astilleros de La Seyne (cerca de Tolón). Ninguno de los dos estuvo listo a tiempo, lo que salvó a ambos del desastre.

Como se ha dicho, a pesar de ser buques muy modernos, su nivel de alistamiento era muy bajo, con carencias importantes en personal, material y adiestramiento. De hecho, lo primero que hizo el contralmirante Cervera al tomar posesión de su cargo de comandante general de la escuadra (en el que relevaba al de su mismo empleo, Segismundo Bermejo, que había sido nombrado ministro de Marina el 4 de octubre de 1897) fue solicitar autorización para trasladarse a Santa Pola para efectuar ejercicios tácticos y de tiro, permiso que obtuvo, si bien con la recomendación del ministro de «no gastar mucho, ni en carbón ni en disparos».

Finalizados los ejercicios, en los que por problemas en los casquillos de 140 mm no se pudo disparar esa artillería, la escuadra se dirigió a Cartagena, donde entró el 28 de enero de 1898 y donde llevaría a cabo el pertrechado y alistamiento de los buques durante un par de meses —hasta el 28 de marzo—, antes de salir para Cádiz. De las unidades que componían la escuadra cuando estaba en Santa Pola, el *Oquendo* tuvo que entrar en obras por una avería en los condensadores; también lo hicieron el crucero protegido *Alfonso XIII* y la fragata blindada *Victoria*, y el *Colón* salió para Tolón con el objeto de solucionar un problema con la expulsión de casquillos en dos piezas de 140 mm que tenía inoperativas —sin conseguirlo—; este, que no llegó a efectuar ningún disparo en los ejercicios, se reincorporó a la escuadra en Cartagena.

Durante la estancia en Cartagena, el almirante Cervera mantuvo un intenso intercambio de correspondencia con el ministro Bermejo, que refleja los múltiples problemas a los que se enfrentaba la escuadra para completar su alistamiento. Al poco de llegar, el 6 de febrero, remitió en un reservado una exposición del estado en que se encontraba: «... la artillería de 14 centímetros, principal fuerza de estos buques, está prácticamente inútil, por el mal sistema de sus cierres de culata y la debilidad de los casquillos, de los cuales no hay más que los que existen a bordo. Al *Colón*, que es, sin duda alguna, el mejor de todos los buques que tenemos bajo el punto de vista militar, le faltan sus dos cañones gruesos... Los cazatorpederos *Furor* y *Terror* están en buen estado; pero dudo que puedan hacer uso eficaz de sus piezas de 75 milímetros. De los recursos exteriores que necesita una Escuadra se carece, con frecuencia, aun de los más necesarios. En este Departamento no hemos podido rellenar de carbón, y entre Barcelona y Cádiz, sólo hemos podido obtener la mitad de la galleta que pedimos, y aun eso contando con 8.000 kilogramos que yo había mandado hacer aquí. No tenemos cartas de los mares de América, y aunque supongo que estarán encargadas, hoy no podríamos operar». El 12 de febrero el almirante le dice al ministro que «es del todo inadmisibles la penuria que tiene este Arsenal».

Los cañones de 140 mm, los que según el almirante Cervera constituían la verdadera fuerza de los buques, disparaban con sus cargas dentro de casquillos. La mayoría de los que disponía la escuadra procedían de la casa Armstrong y habían dado tan mal resultado, ya que al disparar salían los gases por

la culata. Precisamente en el *María Teresa* había sido despedido parte del cierre de un cañón por esta causa, habiendo herido a varios sirvientes. El capitán de navío Concas achacaba el problema a las escaseces de los presupuestos: «A tal extremo habían llegado las economías del llamado presupuesto de la paz que al subir al poder el ministerio Cánovas hubo que gastar 5 millones de pesetas en municiones de guerra; lo que tuvo que hacerse atropelladamente, y de ahí la admisión de los famosos casquillos de Armstrong» (12). Como consecuencia, el primer tiro que efectuaban los cañones de 14 centímetros fue al enemigo, ocurriendo lo que no podía menos de suceder: que en el *Oquendo* un cañón despidió el cierre, matando a todos los sirvientes.



Almirante Pascual Cervera.

En cuanto al recurso de personal, también presentaba problemas; en noviembre de 1897 el ministro informaba al almirante Cervera de que «... se lucha con la falta de personal de Maquinistas, hoy aumentada esta necesidad por los contratados que se van separando del servicio»; y en febrero del año siguiente «... su relación sobre falta de Oficiales se la he trasmitido, recomendándosela al Director del Personal; tenemos gran escasez de ellos y especialmente de Alféreces de Navío».

Aunque eran muchas las circunstancias que en el enfrentamiento entre ambos países daban la ventaja a Estados Unidos sobre España —de los cuales no era la menor la distancia del teatro de operaciones a los respectivos territorios nacionales—, lo que sí está claro en cualquier caso es que la escuadra que se envió a Cuba no estaba en condiciones para el enfrentamiento, algo de lo que el almirante Cervera era perfectamente consciente: «Todavía, si nuestra

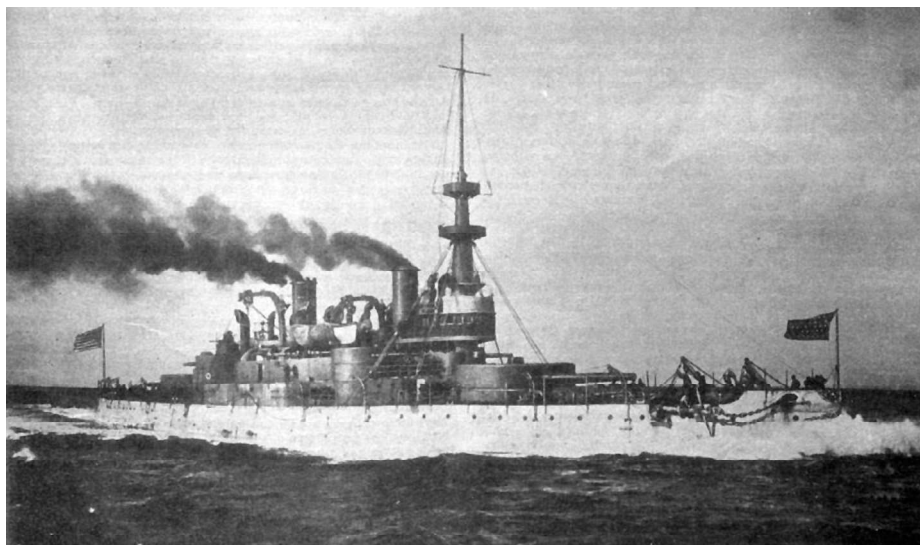
(12) CONCAS Y PALAU, Víctor: *op. cit.*

TEMAS GENERALES

corta Escuadra estuviera bien dotada de todo lo necesario, y sobre todo bien adiestrada, podría intentarse algo, pero tú dices muy bien que no hay más municiones que las de los pañoles, y yo añado que peor que eso es la falta de organización en todos conceptos, hija de muchas causas, entre las que descuelan la absurda economía de carbón...» (13). El almirante, que predijo el desastre, había contestado así a la pregunta de cómo podría evitarse: «Permitiéndome consumir antes cincuenta mil toneladas de carbón en maniobras y un millar de proyectiles en ejercicios. De no ser así, iremos a un Trafalgar. Acordaos» (14).

El enfoque americano del problema

Por parte americana, el panorama no podía ser más diferente. La US Navy, que había quedado en un estado calamitoso tras la Guerra de Secesión (1861-65), había comenzado a modernizarse bajo el mandato del presidente Chester Arthur (1881-85); el crecimiento de los mercados ultramarinos y el deseo de controlar las comunicaciones a través del istmo de América Central llevaron



Acorazado *Indiana*.

(13) CERVERA Y TOPETE, Pascual: *Carta a Don Juan Spottorno*. Puerto Real, 14 de marzo de 1896.

(14) *El Mundo Naval Ilustrado*, Madrid, 15 de julio de 1898.



Artillería del acorazado *Indiana*.

al país a una política de expansión naval, cuyo primer paso fue la aprobación de la Navy Act de 1883, que autorizaba la construcción de los cruceros de acero *Atlanta*, *Boston* y *Chicago*, a los que más tarde se unieron los primeros acorazados, el *Texas* y el *Maine*. Durante estos años de la década de los 80, la estrategia de la US Navy era principalmente defensiva, con barcos que se construían pensando en la protección del comercio y en contrarrestar la amenaza de buques similares en las marinas sudamericanas.

El planteamiento empezó a cambiar con el presidente Benjamin Harrison (1889-93), que ya en el discurso inaugural de su mandato abogó por la construcción de barcos de guerra modernos y por la adquisición de bases para apoyar a la Flota americana en ultramar. El Partido Republicano invocaba de nuevo por aquellas fechas la doctrina del «Destino Manifiesto», que había justificado la expansión continental de los Estados Unidos en la década de los 40, para promover ahora su dispersión a través de los mares, y en 1890 Alfred T. Mahan publicaba su famoso y reputado *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. Ese mismo año se aprobaba la Navy Bill, que autorizaba la construcción de tres acorazados —*Indiana*, *Oregon* y *Massachusetts*—, a los que se unió dos años más tarde un cuarto, el *Iowa*. Los presupuestos de la US Navy entre 1894 y 1898 alcanzaron un total de más de 241 millones de

TEMAS GENERALES

dólares (15), que traducidos a pesetas de la época supondrían unos 1.737 millones; los presupuestos de la Armada en ese mismo periodo, sumando los ordinarios y extraordinarios, supusieron algo más de 232 millones, es decir, 7,47 veces menos.

Como resultado de estas políticas de fortalecimiento de su poder naval, a principios de 1898 la US Navy, que iba a convertirse en enemiga de la Armada, se componía de seis acorazados, dos cruceros acorazados, trece cruceros protegidos, seis monitores de acero, ocho viejos monitores de hierro, treinta y tres cruceros no protegidos y cañoneras, y seis torpederos (16). De ellos, cuatro acorazados (*Indiana, Oregon, Iowa y Texas*) y un crucero acorazado (*Brooklyn*), con un total de 47.213 t de desplazamiento y que podían poner en el aire 5.032 kilos de proyectiles por minuto, constituyeron la fuerza principal de la escuadra del almirante Sampson que se enfrentó a la de Cervera, cuyo núcleo lo formaban los tres cruceros «de Bilbao» y el *Colón*, que sumaban en conjunto 27.780 t y cuya potencia de fuego teórica era solamente de 3.051 kilos de proyectiles al minuto.

A modo de conclusión

Seguramente habrá habido pocas ocasiones en la historia en las que haya sido más evidente la influencia inmediata de las decisiones políticas previas en el resultado de una contienda; en este caso, además, con el agravante de que los protagonistas eran plenamente conscientes de que los efectos de dichas decisiones habían colocado a la Armada en una situación en la que no cabía sino el sacrificio que salvase al menos el honor de la nación.

Es cierto que había quien pensaba que el único objetivo de enviar la escuadra a Cuba, cuando ya se consideraba perdida, era la de provocar un nuevo Trafalgar que justificase ante la opinión pública una pérdida tan dolorosa; pero en cualquier caso, el cúmulo de políticas equivocadas, disputas por intereses industriales y cicatería en los presupuestos —por hablar únicamente del aspecto de la preparación material de la guerra— hacían el desastre de la escuadra inevitable. Como decía el capitán de navío Concas, «mientras por

(15) *Budget of the US Navy: 1794 to 2004*. Naval History and Heritage Command. <http://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/b/budget-of-the-us-navy-1794-to-2004.html>.

(16) Pero la preparación para una guerra ofensiva no era solamente de material: ya desde 1894 el Naval War College, fundado en 1884, hacía estudios teóricos sobre la eventualidad de una guerra con España, por lo que cuando en marzo de 1898 el secretario de Marina John Long formó el Naval War Board para asesorarle en la conducción de dicha guerra, ya contaba con la ventaja de cuatro años de planeamiento previo. La Escuela de Guerra Naval, por su parte, fue fundada en 1925.

nuestra parte nada se preparaba, por la de los Estados Unidos no se descuidaba el menor detalle, como si la guerra que deseaban debiera ser contra un coloso».

Las consideraciones económicas se impusieron sobre cualquier otra a la hora de diseñar el programa que debería posibilitar a España la «inmediata creación de un poder naval» que se reconocía como necesario, y la falta de presupuesto impidió igualmente que la escuadra se adiestrase convenientemente —hasta el punto de que el primer disparo de la artillería que constituía su fuerza principal fue contra el enemigo— y que su municionado y pertrechado fueran los adecuados.

Una escuadra compuesta por buques prácticamente recién construidos, en la que la nación había gastado a pesar de todo cuantiosos recursos, venía a ser inoperante a la hora de la verdad por haber regateado a la Armada lo necesario para mantenerla alistada y adiestrada. En la práctica esto vino a suponer —sin tener ya en cuenta la pérdida de vidas y de la propia guerra— el despilfarro de todo lo invertido en su construcción.

El gasto en Defensa ha sido habitualmente visto con rechazo por la opinión pública, lo mismo en la actualidad que hace más de 100 años, quizás porque no es algo de lo que se vea utilidad inmediata. Las lecciones de la historia nos demuestran sin embargo la necesidad de evitar que este rechazo pueda impedir que nuestro país dedique a su defensa los recursos que permitan garantizar su protección.

BIBLIOGRAFÍA

- CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *El fracaso de la Política Naval de la Restauración. Visiones de Ultramar. El fracaso del 98*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, octubre 1998.
- CERVERA Y TOPETE, Pascual: *Colección de documentos referentes a la Escuadra de Operaciones de las Antillas*, Imprenta de *El Correo Gallego*, Ferrol, 1899. DÍAZ CANO, Juan: *Aube, la Jeune École y el 98, Proa a la Mar*, revista de la Real Liga Naval Española.
- HAYES, Mark, L.: *War Plans and Preparations and Their Impact on US Naval Operations in the Spanish-American War*. Presentado en el Congreso Internacional Ejército y Armada en el 98: Cuba, Puerto Rico y Filipinas, marzo 1998. *Naval History and Heritage Command*. <http://www.history.navy.mil/research/library/online-reading-room/title-list-alphabetically/spanish-american-war-war-plans-and-impact-on-u-s-navy.html>.
- HUERTA BARAJAS, Julio, y MÉRIDA GUERRERO, M.^a del Carmen: *La Hacienda Militar*. Quinta Parte, Capítulo IV: *La Marina de la Restauración*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2002.
- MACÍAS, Olga: *Los Astilleros del Nervión: regeneración y continuidad de la industria naval vizcaína (1887-1900)*, *Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006.
- NÚÑEZ FLORENCIO, Rafael: *Militarismo y antimilitarismo en España (1888-1906)*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1990.
- PLACER CERVERA, Gustavo: *La acción naval de Santiago de Cuba: aspectos cuantitativos*. *Revista de Historia Naval*, número 63, 1998.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: *Política naval de la Restauración*. San Martín, Madrid, 1988.
- ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, Manuel: *El crucero acorazado Cristóbal Colón desde su botadura hasta su partida hacia Cuba*, *Revista de Historia Naval*, número 63, 1998.

A NUESTROS COLABORADORES

Las opiniones contenidas en los trabajos publicados corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquellos.

La recepción de los trabajos remitidos por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo no publicado. El autor cede los derechos a la REVISTA desde el momento de la publicación del material remitido.

Los contenidos de los trabajos deberán ser inéditos, y los temas tratados, relacionados con el ámbito marítimo. Deberán ser entregados con tratamiento de texto *Word*, a ser posible vía correo *web* a la dirección regemar@fn.mde.es o por CD y correo ordinario a REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuartel General de la Armada, c/ Montalbán, 2. 28014 Madrid. El texto se presentará escrito en DIN A-4, con fuente tipográfica *Times New Roman*, de cuerpo **12 puntos a doble espacio**. Los artículos tendrán una extensión mínima de **tres** páginas y máxima de **doce**. La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones deberán ir en archivos individuales, acompañadas de pie o título y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y solo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas de pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionadas con el texto, se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusión, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.