

CORZO

TRAVEL

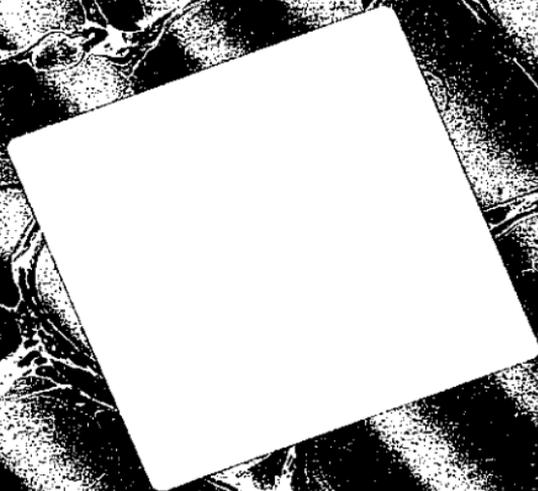
Y SU

ESCUADRA

8530

B.U
1.910

8639







I. CORZO

Cervera y su Escuadra

CONSIDERACIONES SOBRE
EL
DESASTRE NAVAL DE 3 DE JULIO
DE 1898



HABANA

TIPOGRAFIA "LA UNION", TENIENTE-REY, 36. A

1901

Cervera y su Escuadra

CERVERA Y SU ESCUADRA

CONSIDERACIONES

SOBRE EL DESASTRE DE SANTIAGO DE CUBA

DE 3 DE JULIO DE 1898

POR

ISIDORO CORZO

DIRECTOR DE «LA UNION ESPAÑOLA» DE LA HABANA

HABANA

TIPOGRAFIA "LA UNION", TENIENTE-REY, 38, A

1901

A LA QUERIDA MEMORIA DE MI PADRE,
D. ANTONIO CORZO.



Introducción

La Marina Cubana, periódico que ve la luz en esta capital, bajo la dirección del general Lacret, hubo de contestar por extenso á una ligerísima observación que en *La Unión Española* hicimos sobre el ascenso á vicealmirante de nuestra Armada, con que recientemente fué obsequiado el contraalmirante D. Pascual Cervera y Topete, á quien correspondió la poco envidiable fortuna de perder una parte de la Escuadra española en las costas de Santiago de Cuba durante la guerra hispano-americana del año 1898.

Dijimos entonces que no podíamos argüir nada contra el ascenso del señor Cervera por ser reglamentario, es decir, debido exclusivamente á la condición de cerrada que concurre en la escala de Marina; pero que en otro caso nuestra actitud sería muy dis-

tinta; pues si es tolerable oír á cada paso, en boca de los detractores de nuestra Patria, elogios á un marino cuyas dotes de jefe de Escuadra quedaron harto mal paradas en aquel funesto choque, es, en cambio, imposible, que los mismos españoles aplaudamos á quien no habiendo tenido habilidad para inferir daño apreciable á los buques americanos, supo, entre hojarasca de crítica, calumniar á los peninsulares de Cuba para defender sus personales yerros, presentando, como nacidas de patriótica prudencia, las lamentaciones é indecisiones de que dió constantes muestras desde que en mal hora aceptó el honorosísimo puesto que se le confiara, no para desmoralizar las dotaciones de los barcos, sino para llevarlos con talento y valor á la pelea.

A estas inculpaciones que no hicimos á la ligera, sino despues de haber estudiado detenidamente la conducta del almirante Cervera en la época triste de nuestra última campaña examinando una gran parte de todo lo que se ha escrito acerca de ella, respondió *La Marina Cubana* en términos tales, que nos han obligado á sostener una polémica que hasta ahora siempre rehuí-

mos, inspirados en patriótico rubor que seguramente no escapará á los sentimientos hidalgos de nuestros lectores.

Analizar la conducta militar del almirante Cervera y demostrar que no estuvo á la altura de su misión; poner francamente de manifiesto que sacrificó el honor de su bandera á mezquinos impulsos de amor propio, nos pareció siempre tarea poco grata, así por lo que hace á nosotros mismos, periodistas españoles, como por lo que atañía á los que habían de leerlos: unos y otros queríamos ocultar á la faz del mundo la siniestra memoria de aquel lamentable período que comenzó en Cartagena á primeros de marzo de 1898 y terminó en Santiago de Cuba el día 3 de julio del mismo año.

Pero *La Marina Cubana* nos llamó injustos, nos calificó de ligeros; y no acudir al terreno á que se nos invitaba, hubiera sido á los ojos del público el reconocimiento tácito de una ligereza y de una injusticia en que estamos muy lejos de haber incurrido. Jamás hacemos contra nadie imputaciones que no podamos sostener. Por lo demás, la respetabilidad del señor Cervera no había de embargarnos la libertad de juicio

con que, como hombres honrados, debemos contribuir al estudio de la historia contemporánea, falseada en este punto más que en otro alguno, por haber sido militares y marinos solamente los que han hablado sobre el desastre de Santiago, procurando siempre ocultar la responsabilidad personal que á unos y otros corresponde. Como no pertenecemos á ningún instituto armado, podemos mirar las cosas al través de un prisma menos engañador que el de la parcialidad profesional ó *espíritu de cuerpo*.

Hay más; el hecho de ser españoles los que acusamos al Almirante, y concurrir la condición de cubanos en los que le defienden, nos ha obligado á probar, hasta donde era necesario, que si hemos cometido alguna injusticia, es la de no haber hablado antes.

Hechas estas indicaciones que explican la necesidad en que nos encontrábamos de abordar tan enojoso asunto, entremos en materia.



CAPITULO PRIMERO

La guerra entre España y los Estados Unidos era inevitable.—La imprevisión del gobierno de Sagasta no excusa al Almirante.—Exageraciones en que han incurrido Cervera y otros marinos sobre la debilidad de nuestros buques y la fortaleza de los americanos.—Ni la escuadra española era inofensiva ni la "yankee" invulnerable.

No nos creemos llamados, ni mucho menos, á defender la gestión del gobierno español en el período de tiempo que precedió á la guerra; antes, por el contrario, estimamos que obró desacertadamente y que cometió un gravísimo delito de lesa-patria por no haber preparado con tiempo á la nación para una guerra que los menos avisados daban por segura un año antes de que estallara. Entendemos también que mientras fué posible debió evitarse el conflicto á que se nos llevaba; pero no podemos admitir que se esquivara hasta el extremo

de aceptar humillaciones intolerables para pueblos que como el nuestro tienen idea exacta de lo que es el honor.

Si por poseer menos recursos para el combate que el enemigo, se hubiera de rehuir sistemáticamente la apelación á la fuerza, las naciones débiles habrían de renunciar *ipso facto* á la defensa de su territorio ó de su dignidad, siempre que se vieran acometidas por una potencia vigorosa. Pero el pueblo español, tan calumniado por Cervera, Concas y otros marinos, que han tratado de echar sobre él el desastre del 3 de julio, aprendió del insigne Méndez Núñez que vale más la honra sin barcos que los barcos sin honra, y fué á la guerra con los Estados Unidos porque no había más remedio; porque la vergüenza lo reclamaba; porque no podía soportar la ignominia de que por disposición diplomática solamente se arriara nuestra bandera de una tierra por España descubierta y civilizada, de un trozo de la Patria misma. Se fué á la guerra porque ceder á las armas de un vencedor afortunado no es bochornoso, en tanto que plegarse á meras intimaciones es tenido por cobarde en todos los pueblos de la tierra.

Precisamente por eso reprochamos al gobierno del señor Sagasta sus vacilaciones y falta de previsión: dados los términos en que los americanos plantearon el problema desde el primer mensaje del presidente Mac Kinley no había más solución, tarde ó temprano, que la guerra; y sabido ésto, el abandono en que se tuvo en España todo cuanto á la guerra internacional concernía, fué realmente punible.

Ésto, empero, no atenúa en nada las faltas cometidas por el Almirante, cuya misión era sacar el mayor partido posible del deficiente material de que disponía. Las culpas del gobierno son de orden económico y político; las culpas del señor Cervera son puramente militares.

Cervera, como todos los marineros, trata ahora de disminuir la potencia de nuestra Escuadra y de aumentar la del adversario para explicar lo que no tiene explicación, á saber: que habiendo hecho los barcos españoles en la jornada de Santiago 620 disparos de cañón; (1) sólo se causaran al enemigo dos bajas: un muerto y un herido, á

(1) Esta cifra nos parece exageradamente disminuída con relación á la verdadera; pero parece ser que así se ha consignado de un modo oficial.

bordo del *Brooklyn*. Sin desconocer ni por un momento la inferioridad de nuestra flota, rechazamos la versión que se ha hecho correr de que los cruceros protegidos *Cristóbal Colón*, *Almirante Oquendo*, *Infanta María Teresa* y *Vizcaya* eran de *papel*, de *taleo* y de *cartón dorado* (1). No, esos buques eran, en su clase, de lo mejor y más moderno que se conocía en la época, lo mismo que los caza-torpederos *Plutón* y *Furor*. El propio don Pascual Cervera, estando preso á bordo del *Saint Louis*, preguntado por un periodista (2) acerca de la clase de buques que consideraba mejores para el combate respondió: “¿Cómo quieren ustedes que pueda yo decir cuáles son los buques que reúnen mejores condiciones para el combate, cuando en breves instantes y en un solo encuentro he perdido *cuatro buques modernos de los que yo consideraba como mejores?*”

Los buques de construcción española que se perdieron en Santiago no eran verdade-

(1) Así lo dice el libro titulado *Ante la opinión y ante la Historia. El Almirante Montojo*, por C. P., pág. IX. Al lector.

(2) Esta *interview* se publicó en el periódico americano *The World*, con autorización del almirante Cervera. La reprodujo *La Lucha* de la Habana en el número correspondiente al 30 de julio de 1898.

ros *acorazados* como los llamaban los marinos en documentos oficiales, (1) sino *cruceros acorazados*, mejor dicho, *protegidos*, puesto que la coraza en ellos se limitaba á defender dos tercios de la línea de flotación. La faja acorazada era de acero *compound* de 30 centímetros de grueso. El resto del casco era de acero. Montaba cada uno dos cañones en otras tantas torres, á barbata, de 25 centímetros de espesor. Estos cañones eran de 28 centímetros de calibre (11 pulgadas, para valernos del tecnicismo americano), y lanzaban proyectiles de unas 700 libras de peso. Llevaban además dichos cruceros una batería de 10 cañones de tiro rápido de 14 centímetros

(1) Para que se vea cuán descaminados andaban nuestros marinos en materia de nomenclatura, bastará recordar que mientras denominaban *acorazados* á nuestros *cruceros*, no tenían inconveniente en llamar *cruceros* á los más fuertes *acorazados* de la Escuadra americana. Sirvan de ejemplo los textos siguientes: "Cada destructor se dirigirá desde luego á tomar el remolque del *acorazado* correspondiente," (Cervera, instrucciones á la Escuadra en su viaje de Cabo Verde á las Antillas).—"Las fuerzas enemigas se componen de siete *cruceros*, y son: *Massachusetts*; *Indiana*; *Iowa* y *Oregon*." (Manterola, Comandante general del Apostadero de la Habana, en comunicación dirigida á Cervera en 21 de Mayo de 1898).—Vid. Cervera, *Colección de Documentos*, págs. 91 y 107.

(5½ pulgadas) cuyos proyectiles pesaban 100 libras. ¿Puede decirse después de esto que los cruceros bilbaínos eran barcos de *talco* y de *cartón*? Respecto al *Cristóbal Colón* no cabe negar que era un verdadero crucero acorazado, pues todo él se hallaba revestido de un blindaje de acero *harveizado* de 15 centímetros. Como medios ofensivos disponía de 10 cañones Armstrong de 15 centímetros y 6 de 12, todos ellos de tiro rápido, ó sean 16 cañones de mediano calibre. Convéngase en que un buque de estas condiciones no es de papel ni debe despreciarse. Las cuatro naves antes mencionadas llevaban además de 16 á 20 cañones cada una de 57 y 37 milímetros é iban provistas de seis tubos lanza-torpedos.

Sobre la falta de cañones gruesos del *Cristóbal Colón*, que, como es sabido, no pudo antes de la guerra montar los que debía llevar en las torres, se ha escrito mucho y fantaseado más. Los grandes cañones de los acorazados modernos ejercen una influencia sobre el enemigo más psicológica que material. El tiro en esas grandes piezas resulta muy inseguro y es además sumamente pausado. Una buena batería de cañones semi-rápidos, de mediano calibre,

puede (si la manejan buenos artilleros) inutilizar en breves minutos á esos colosos. Así sucedió en el *Oquendo*, que recibió un proyectil de 20 centímetros precisamente entre el cañón de 28 de proa y la abertura de su torre. El general Bermejo, siendo ministro de Marina, escribió lo que sigue al Almirante Cervera, á propósito de los cañones del *Colón*:

"La fuerza militar se desarrolla por los calibres medios por la multiplicidad del fuego: cañones monstruos y torpedos son armas terribles, pero solamente en ocasiones determinadas."

Coincide la opinión del Sr. Bermejo con la del almirante americano Schley. Hablando de las enseñanzas del combate de Santiago dijo á un periodista en Omaha:

"Respecto á armamentos, los mejores resultados parecen haberse obtenido con los cañones de ocho pulgadas y aquellos otros más pequeños. Opino que no se ha registrado definitivamente el caso de que un proyectil de 13 pulgadas diera en el blanco y sólo se hicieron dos blancos con los de 12; pero los cañones de 8 pulgadas hicieron una ejecución admirable é igualmente los más pequeños." (1)

A la luz de una crítica serena y desapasionada, la ausencia de los cañones grue-

(1) Publicado en *El Mundo Naval Ilustrado*.

sos del *Colón* no era tan importante que debiera considerarse por ella el buque prácticamente inofensivo ni mucho menos.

Del mismo modo que se ha disminuído hiperbólicamente el poder ofensivo-defensivo de la Escuadra de Cervera, se ha aumentado el de la flota americana. Dejando á un lado la consideración bien atendible de que no era de esperar que sucediera lo que desgraciadamente sucedió, esto es, que la división española se encontrara con el grueso de la Armada americana—cosa que aconteció, como más adelante demostraremos, por culpa del almirante Cervera,—no hay que perder de vista que si en determinados elementos (blindaje y artillería) estaban los *yankees* en mejores condiciones que nosotros, nosotros, en cambio, les aventajábamos en velocidad. Ciertamente que el *Vizcaya* y el *Oquendo* cuando llegaron á Cabo Verde, en vísperas de la guerra, acababan de hacer un doble viaje trasatlántico que redujo el andar del primero á solas 14 millas y media, lo que representa una pérdida de seis millas en su marcha ordinaria; cierto que el viaje de Cabo Verde á Santiago y la estancia en este último puerto aún mermarían más la rapidez de nuestros cruce-

ros; pero no es menos cierto también que los buques americanos venían navegando por los mares intertropicales desde que los Estados Unidos decidieron dar el golpe de mano con que nos arrebataron en unos pocos días todas nuestras colonias.

El secretario de Marina de los Estados Unidos, Mr. Long, luchaba en este punto, cuando estalló la guerra, con la escasez de diques en que carenar los barcos, al extremo de haberse visto precisado á autorizar á los almirantes Sampson y Schley para que empleasen buzos que rascasen los fondos de las naves y los limpiaran de escaramujos y demás rémoras, cosa, por cierto, que acogieron muy mal ambos almirantes porque semejante sistema, además de dejar muy ásperos los fondos, no permitía pintarlos, con lo que quedando el acero en contacto con el agua del mar limitaba la vida de las embarcaciones.

Según informes oficiales publicados en el *Herald* de Nueva York el 16 de mayo de 1898, el acorazado *Iowa* hacía un año, por entonces, que no había limpiado los fondos. El *Massachusetts* los limpió un mes después que el *Iowa* y el *Indiana* dos meses más tarde. El *Brooklyn* entró en dique poco

más ó menos en los mismos días que el *Indiana*. Sólo el crucero *New York* se encontraba limpio desde hacía tres meses. El acorazado *Oregon* que acababa de llegar del Pacífico, salió del dique justamente antes de emprender su viaje por la vía del Cabo de Hornos, con objeto de reunirse á la Escuadra del Atlántico. En cuanto al *Texas*, hacía nueve meses que no se limpiaba.

No hay para qué decir que es completamente ilusoria la *invulnerabilidad* que se trata ahora de atribuir á los barcos americanos. En la eterna lucha del cañón contra la coraza es sabido que ésta lleva hasta hoy la peor parte. No hay coraza, aunque sea de acero-nikel Harvey, (1) como la que llevan los buques americanos *Iowa*, *Massachusetts*, *Oregon* é *Indiana*, que pueda impedir ser atravesada por un proyectil de 20 ó más centímetros disparado en condiciones de proximidad y puntería convenientes. En el combate naval de Santiago, además, no se halló presente el acorazado *Massachusetts*, uno de los supuestos invulnerables, y en cuanto á los cruceros *Texas*,

(1) El acero *harveizado* es una tercera parte más resistente á la penetración que cualquier otro acero de blindaje de los empleados hasta ahora,

Brooklyn y *New York*, el espesor de su protección es respectivamente de 12, 8 y 10 pulgadas, y los tres, como nuestros *Vizcaya*, *Oquendo* y *María Teresa* estaban sólo parcialmente revestidos, ofreciendo amplio espacio en que admitir las granadas españolas.

Los hechos, por otra parte, confirman nuestra aseveración. El *Iowa*, provisto de una coraza de acero Harvey de 14 pulgadas de espesor en las bandas y 15 en las barbetas y baluartes, dió paso á una granada de 15 centímetros disparada por el *Cristóbal Colón*. He aquí como refiere el suceso el comandante del buque americano Mr. Evans: (1)

“Este crucero (el *Colón*) al pasar frente al *Iowa* colocó dos metrallas (2) de á seis pulgadas con magnífica puntería por el lado de estribor; una de éstas atravesó de parte á parte nuestra caja impermeable, derribó la despensa y fué á reventar en el interior de los camarotes de proa, causando estragos de consideración; la otra pasó el casco á la altura de la línea de

(1) Publicado en *La Lucha*, de la Habana, y en toda la prensa de los Estados Unidos pocos días después del combate de Santiago.

(2) En gracia á la fidelidad de la transcripción no enmendamos la burda traducción del parte que tenemos á la vista.

flotación y se fué á alojar cerca de la caja impermeable, donde aún permanecía.”

No sólo el *Iowa* sino además el acorazado *Indiana* fué perforado por una de nuestras granadas. Y nótese que el disparo se le hizo por la batería del Morro de Santiago de Cuba, compuesta de cinco cañones viejos, de bronce, de 16 centímetros y dos obuses de 21, modelo antiguo.

“Una bomba—dice un cronista de la guerra (1)—se metió de rondón por la cubierta anterior del acorazado *Indiana*, yendo á reventar debajo sin herir á nadie de gravedad ni causar daño de consideración al buque.”

Si dos acorazados de primera permitieron á nuestros proyectiles estallar en su interior después de atravesar la coraza, parécenos que no puede sostenerse en serio que eran invulnerables.

Como no tratamos de poner de relieve las faltas cometidas por nuestras tripulaciones en aquel encuentro, no descendemos á analizar las causas de la ineficacia de nuestra artillería, bastándonos con dejar consignoado que así como los cruceros españoles no eran de papel, sino de buen acero, los bu-

(1) Publicado en *El Mundo Naval Ilustrado*, en carta de Nueva York firmada por *Un Balear*.

ques enemigos no gozaban del privilegio de ser invulnerables, sino que como todas las máquinas ó artefactos humanos eran susceptibles de ser destruídos á cañonazos.

¿Y qué diremos si se considera que entre los medios ofensivos á que los americanos no podían sustraerse merced á las corazas, figuraban en la Escuadra de Cervera el arma tremenda del ariete y la no menos poderosa del torpedo? Recientemente la Marina rusa ha perdido un acorazado que chocó con un barco mercante. Ni el *Iowa* ni el *Indiana* ni el *Oregon* hubieran podido salvarse si llegan sus corazas á ser tocadas por el espolón de nuestros cruceros de *talco*. Tampoco hubieran salido muy bien librados si de los 33 tubos lanza-torpedos de que nuestra Escuadra disponía, (1) hubieran funcionado siquiera la mitad á la distancia necesaria.

(1) He aquí la relación de los tubos lanza-torpedos de la Escuadra de Cervera:

<i>Teresa</i>	8
<i>Vizcaya</i>	8
<i>Oquendo</i>	8
<i>Colón</i>	5
<i>Plutón</i>	2
<i>Furor</i>	2
	<hr/>
Total.....	33



El Almirante Cervera en 1898



CAPITULO II

Argumento que se saca del valor personal de Cervera: no prueba nada.—Valor “colectivo” ó “embriaguez de la guerra.”—El general Prim.—Estado de espíritu del Almirante cuando se hizo inminente el conflicto.—Sus insinuaciones para que se le desembarcara.

El argumento que se saca en favor de don Pascual Cervera del valor personal de que dió muestras durante el combate, no prueba nada por probar demasiado. Aunque en España no fuera el valor cosa corriente, no habría tampoco nada de extraordinario en que Cervera tuviese valor: la carrera militar lo exige como primera condición personal, como primera muestra de aptitud. Un militar cobarde es tan absurdo, en todos los países, como lo sería un pintor que no supiese trazar un círculo ó un músico que no conociera las notas.

Hay, empero, dos clases de valor: el que pudiéramos llamar individual y el colectivo; el que el hombre siente encontrándose solo y el que posee cuando se ve acompañado de muchos. Dícese de Prim (cuyo heroísmo en los Castillejos corre de boca en boca por todo el mundo) que escupido en la cara en Madrid ante un público numeroso, rehuyó batirse con su agresor, alegando fútiles pretextos. Si la anécdota fuese cierta (y conste que la hemos oído referir á personas muy respetables y dignas de fe) demostraría que un hombre puede ser valeroso ante un ejército y no serlo aislado, y viceversa. De Cervera no puede decirse lo que de Prim. Individualmente no ha demostrado nunca escasez de valor. Por el contrario, si alguna vez le ha faltado serenidad y sangre fría ha sido como jefe de Escuadra. La idea de su responsabilidad ante un desastre, se ve que le abrumaba.

Antes de estallar la guerra mandaba Cervera la Escuadra de instrucción. Ya se columbraba en el horizonte la proximidad del conflicto. Nuestras naves no estaban muy bien dotadas que digamos, pero los ojos del Almirante abultaban todos los defectos de un modo extraordinario. Para él no ha-

bía un cañón servible, ningún extractor funcionaba, los cierres eran imperfectos, los casquillos viejos y malos. Sus quejas las mezclaba con disertaciones políticas, impropias de su cargo, sobre la imposibilidad de luchar con los Estados Unidos y la conveniencia de desprendernos de Cuba, cosas todas reveladoras de una gran prudencia y sagacidad, pero no de la impavidez extraordinaria de un Sánchez Barcáiztegui. (1)

Cuando la voladura del *Maine* se manifestó sumamente caviloso por la suerte del *Vizcaya*, que llegó á Nueva York en aquellos días. "Dios quiera que no cometan con él un atentado," decía en carta dirigida al ministro de Marina, señor Bermejo, publicada en la *Colección de Documentos* recopilados por

(1) Entre Sánchez Barcáiztegui y Cervera hay una diferencia grande, examinados ambos en el puente de sus barcos. El primero, como es sabido, prohibió inundar los pañoles de pólvora y granadas de la fragata *Almansa*, durante el combate del Callao, cuando se le advirtió por un oficial que el buque estaba ardiendo. "La pólvora—dijo—nos hace falta." El segundo se expresa así en el parte del combate enviado al general Blanco, hablando del cruzero *Infanta María Teresa*, que era el de su insignia: "Desgraciadamente el fuego gaudaba terreno con mucha rapidez y voracidad, por lo que envié uno de mis ayudantes con la orden de que se inundasen los pañoles de popa." (*Colección de Documentos* publicados por don Pascual Cervera, página 158.)

el propio señor Cervera. Y en esa misma carta empleaba expresiones tan descorazonadas como éstas: “Los buques del Apostadero de la Habana son buques sin poder militar ninguno.” (1) “Nuestra fuerza naval, comparada con la de los Estados Unidos está próximamente como 1:3”. “Miedo da pensar en los resultados de un combate naval.”

Injustos seríamos si negáramos á Cervera tino político, inteligencia y previsión; reconocemos gustosos que hubiera hecho perfectamente el papel de ministro de Estado durante el período que precedió á la declaración de guerra con la Unión americana; pero como jefe de la Escuadra que estaba en vísperas de ser destinada al combate, la verdad, parécenos que extremó la nota prudente.

No se arguya que los hechos han demostrado ser fundadas las apreciaciones de Cervera, pues el resultado del combate no fué el que debió ser, como probaremos más adelante. El argumento, además, se retuerce contra el mismo Almirante; sus pesimistas profecías debían tener su ánimo en un es-

(1) Entre ellos había tres torpederos: el *Martín Alonso*, el *Vicente Yáñez* y el *Marqués de Molins*

tado espantoso de perplejidad y vacilación, deseando, por una parte, como buen español, que no se realizaran, y anhelando, por otra, que se cumplieran para satisfacción de su vanidad y orgullo.

Un jefe que antes de la batalla proclama como segura la derrota de sus huestes, debe ser relevado en el acto; el interés de demostrar su acierto y previsión puede turbar de tal modo su inteligencia que más que á la pelea conduzca sus tropas al sacrificio para decir después á sus conciudadanos: “¿No os lo decía yo? Ahí tenéis la derrota que yo presentía.” (1)

Pero sigamos poniendo de manifiesto el estado de ánimo del Almirante antes de estallar la guerra. Sabíamos todos, y él mejor que nadie, que no contaba España con más Marina militar que la que constituía la llamada Escuadra de instrucción, puesta por el Destino bajo su insignia. Estaba, pues, Cervera predestinado á ser quien sufriera el encuentro con la flota americana; y el Almirante, que no habría perdo-

(1) El Gran Capitán fué derrotado una sola vez en su vida: en la batalla de Seminara en que él lo pronosticó. Mala cosa es ir al combate con la persuasión de salir vencido.

nado á un subalterno suyo que pidiera licencia para desembarcar en vísperas de una batalla, buscó obstinadamente el medio de que á él se le permitiese dejar la Escuadra, cuyo mando no se recataba de manifestar que era una carga demasiado penosa.

Después de comparar los recursos de España con los de la Unión y de proponer, embozadamente, que debía abandonarse la isla de Cuba, decía Cervera en 7 de marzo de 1898 al ministro de Marina:

“Estas son mis leales opiniones y ante la salud de la Patria se las expongo á V., rogándole las trasmita al Gobierno. *Si V. creyese útil que sea yo quien vaya á exponerlas, dispuesto estoy á ello en cuanto V. me lo indique.*” (1)

En 16 de marzo vuelve Cervera á manifestar al general Bermejo:

“*Quizá sea bueno que yo mismo sea quien informe de palabra á los miembros del gobierno.*” (2)

Más adelante, en la propia carta, por si el motivo alegado para el desembarco no lo estimase suficiente el ministro de Marina, le dice:

(1) Cervera, *Colección de documentos*, página 44.

(2) *Ibid.*, páy. 48.

“Realmente si el *Colón* va á Italia (á montar los cañones de las torres) no estaría muy airosa la insignia, pero esta consideración no debe anteponerse á las conveniencias del servicio, y si la disolución de la Escuadra lo aconsejare, *podría yo arriar la insignia y desembarcar.*” (1)

Por último, en 4 de abril, cuando ya la guerra se echaba encima á pasos gigantescos, transmitió el Almirante al ministro de Marina, desde Cádiz, el siguiente despacho telegráfico:

“Creo que es muy peligroso continúe su viaje la escuadrilla de torpederos. Como no tengo instrucciones *es conveniente que vaya á Madrid para recibirlas y formar plan de campaña..... Si durante mi ausencia fuese necesario que la Escuadra saliera, podría verificarlo mandada por segundo jefe.*” (2)

Creemos que nadie puede, después de ésto, negar que el almirante Cervera se hallaba en un profundo decaimiento de espíritu cuando estalló la guerra hispano-yankée.

(1) Cervera, *Colección de Documentos*, pág. 49.

(2) *Ibid*, pág. 53.



CAPITULO III

Cervera en Cabo Verde.—Instrucciones del gobierno sobre el destino de la Escuadra.—Se ordena que vaya á las Antillas.—En junta de jefes propone el Almirante la cuestión en forma distinta de la planteada por el gobierno.—Se acuerda “por unanimidad” proponer que la Escuadra regrese á Canarias ó á España.—Motivos que hay para dudar de que dicha unanimidad fuese absoluta.

El ministro de Marina, con fecha 8 de abril de 1898, había enviado al almirante Cervera instrucciones acerca del destino de la Escuadra. Estas instrucciones las recibió Cervera el 18 en Cabo Verde y como figuran en un documento sobre el que hemos de hacer algunos comentarios, las reproducimos á continuación.

Dicen así:

“El Ministro de Marina, al Comandante general de la Escuadra.—*Reservado.*—Excmo. Sr.: Aun cuando hasta la fecha no han variado las relaciones de amis-

tad entre España y los Estados Unidos de la América del Norte, en previsión de posibles complicaciones y ante la probable presencia en aguas de Europa de los cruceros de aquella nación *San Francisco* y *Amazonas*, se hace indispensable proteger la primera división de torpederos que actualmente se encuentra de arribada en las islas de Cabo Verde; tanto *por si conviniera que continuara su viaje á las Antillas* (1), como por si fuese necesario su regreso á Canarias.—En su consecuencia, tan pronto reciba V. E. esta orden saldrá con el buque de su insignia y el *Cristóbal Colón* para San Vicente de Cabo Verde, donde se incorporará á esa Escuadra de su mando la expresada división, que quedará, por tanto, á las órdenes de V. E. con el trasatlántico *Ciudad de Cádiz* que le acompaña. En San Vicente esperará V. E. las instrucciones que oportunamente se le comunicarán, y si las circunstancias del servicio aconsejasen la salida de la Escuadra con la división de torpederos para Puerto Rico, lo hará V. E. teniendo en cuenta, que si antes de su salida se hubieran agravado las circunstancias presentes, llegarán á Cabo Verde, ó bien los encontrarán á los 18° 30' de latitud N. y 53° 30' de longitud O., los acorazados (2) *Vizcaya* y *Oquendo*. Dicho punto está tomado en la carta española general del Atlántico y á él procurará V. E. recalar con el objeto indicado.—La protección que V. E. va á prestar á los torpederos, colocan á la división en condiciones mucho más militares, pudiendo encargarse cada acorazado de dos de aquéllos y el

(1) Subrayamos nosotros.

(2) Como se ve no eran los profanos los que denominaban pomposamente acorazados á simples cruceros protegidos, sino generales de la Armada.

trasatlántico de otros tantos para los efectos de aprovisionamiento y demás auxilios que pudieran necesitar durante el viaje, que en tal forma cabe realizar en menos tiempo y con mayor seguridad. Si las contingencias que son de temer permitiesen fijar el objetivo de la expedición, éste será la defensa de la isla de Puerto Rico, que tomará V. E. á su cargo en la parte marítima, combinando su acción con la militar, de acuerdo con el gobernador general de la isla, pero sin olvidar que el plan de aquélla sólo puede corresponder á V. E., dada su innegable competencia, en su calidad de Almirante, para medir las fuerzas del presunto enemigo, apreciar la importancia de sus movimientos, así como los recursos que pueden desarrollar los buques del mando de V. E. En el caso de que se trata, desplegará V. E. la Escuadra sosteniéndose mutuamente las unidades tácticas que la componen, apoyadas éstas por los destróyers y torpederos, *de manera que no se presente masa contra masa* (3), á no ser que las fuerzas del enemigo fuesen iguales ó inferiores, en cuyo caso convendrá á V. E. tomar la ofensiva.—Sobre estas bases debe descansar el plan de V. E., apreciando como factor principal la velocidad de nuestros buques que, por regla general, es inferior á la de los contrarios (4) y teniendo en cuenta que probablemente las fuerzas enemigas que operan sobre Puerto Rico, llegado el caso, no excederán de siete buques, contando en

(3) Subrayamos nosotros.

(4) Las velocidades *sobre el papel* de los buques españoles y americanos eran las siguientes: ESPAÑOLES *Plutón* y *Furor*, 30 millas; *Colón*, 20. *Teresa*, *Oquendo* y *Vizcaya*, 20¼. AMERICANOS: *Brooklyn* y *New York*, 21½ millas. *Oregón*, *Iowa*, *Indiana* y *Texas*, 17 *Massachussetts*, 16.

tre éstos tres auxiliares.—Por si fuere necesario comunicar á V. E. alguna orden en su viaje desde ese puerto á Cabo Verde, pasará á la vista del semáforo de Canarias (Punta Anaga).—Para el aprovisionamiento de esos buques en San Vicente, se han dado las oportunas instrucciones al Comandante de la división de torpederos y en Puerto Rico encontrará V. E., si ha lugar, todo género de recursos, incluso municiones.—En todo aquello que con éstas sean compatibles, observará V. E. las instrucciones comunicadas al jefe de la división para lo que con ella se relacione.—De R. O. lo digo á V. E. para los efectos que procedan y al propio tiempo cúmpleme manifestarle que ante las graves circunstancias que atraviesa la nación en los actuales momentos, el gobierno de S. M. lo espera todo del celo, pericia y patriotismo de V. E. y del valor innegable de cuantos han de secundar y obedecer sus acertadas órdenes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid, 8 de abril de 1898.—*Segismundo Bermejo.*”

Trazaba aquí el gobierno, como se ve, la línea que á su juicio debía seguirse en la campaña que estaba próxima á abrirse y figuraba como la idea más persistentemente fija en su inteligencia, la de que la Escuadra defendiese las Antillas y especialmente la isla de Puerto Rico. En carta particular de 7 de abril (publicada en la *Colección de documentos* tantas veces citada) había dicho el general Bermejo á D. Pascual Cervera: “En las instrucciones que recibirá se dibu-

ja un pensamiento general que V. con sus capitanes *desarrollará.*" El Sr. Cervera debió leer mal y en vez de desarrollar entendió *estudiar, criticar, modificar, enmendar ó contrariar*, pues hizo convocar una junta de guerra, que se celebró á bordo del *Cristóbal Colón* el 20 de abril del 98 en la que, á vuelta de mucha discusión y de protestar que se haría lo que el gobierno dispusiera, (como si cupiera hacer otra cosa), se estimaba lo más acertado que la Escuadra volviese á la Península para defender las costas de la madre Patria.

Ese mismo día el ministro de Marina había puesto un telegrama al señor Cervera diciéndole:

"Comisión mixta Cámaras americanas aprobaron intervención armada declarando Cuba ser libre é independiente. Créese firmará hoy Presidente la resolución. Urge alistarse." (1)

No sabemos si la junta del *Colón* se celebró antes ó después de recibido este despacho: lo cierto es que la guerra con los Estados Unidos estaba prácticamente abierta aunque no se hubiese de derecho declarado.

Según hemos visto, lo que Cervera había de hacer, previa consulta de sus capitanes,

(1) Cervera, *Colección de Documentos*, página 64.

era *desarrollar* el pensamiento contenido en las instrucciones de 8 de abril referentes á la ida de la Escuadra á Puerto Rico. Cier- to que en dichas instrucciones se hablaba de Canarias, pero esto era sólo respecto de los torpederos y destróyers que se encon- traban en Cabo Verde. El objeto del viaje del *Colón* y del *Teresa* á aquellas aguas era, en primer lugar, dar protección á la escua- drilla de Villaamil, que podía, al estallar de repente la guerra, verse atacada por los cruceros americanos *Amazonas* y *San Fran- cisco* que navegaban por mares próximos; y en segundo lugar, reunirse con el *Vizcaya* y el *Oquendo* y emprender viaje á Puerto Rico, bien fuera acompañados de la división de torpederos, bien solos, después de haber dejado á éstos en un puerto de Canarias. Léase con atención el primer párrafo de las instrucciones y se convendrá en que jamás se consultó á Cervera sobre la conveniencia de que su Escuadra volviera á las costas de la Península.

A pesar de ello, el Almirante propuso á los Capitanes de los barcos la cuestión en la siguiente forma: “En las circunstancias actuales que atraviesa la Patria, ¿conviene que esta Escuadra vaya desde luego á Amé-

rica ó cubra nuestras costas y Canarias, para desde allí acudir á cualquiera contingencia?"

Es imposible hacer cargo alguno á los comandantes de los barcos por haberse manifestado, al cabo de la junta, contrarios á lo que el gobierno deseaba; pues ellos, que no conocían ni podían conocer la correspondencia reservada cambiada entre el gobierno y el Almirante, no estaban en aptitud de hacer otra cosa que dar á la pregunta que éste les dirigía la contestación que su leal saber y entender les sugiriera.

Así resultó que la mayoría pensó, de momento, que lo único que podía hacerse en aquel trance era ir de frente al enemigo. ¡Es claro! ¡Eran españoles y sentían en su sangre la ira provocada por el insulto humillante de las Cámaras americanas al decretar la desmembración de su Patria! Cuando se coje la pluma algunos años después de la batalla, cuando se ha visto clara nuestra impotencia, es tarea fácil, á los prudentes de entonces, decir en son de triunfo: "bien veis que no nos engañábamos." Pero en aquella sazón, cuando al mirar nuestra Escuadra veíamos que, aunque pequeña, era lo suficientemente poderosa para oponer

resistencia mayor que la que opuso, aun sabiendo, como todos sabíamos, que habíamos de ser vencidos, nos alimentaba la dulce esperanza de morir matando, el hermoso espectáculo de una derrota tan heroica como la que sufrimos en Trafalgar un siglo antes.

Aquellos valerosos jefes de la Escuadra de Cervera, algunos de los cuales pagaron con su vida culpas que no eran suyas, se sintieron inflamados en patrio ardor: "De cara al enemigo—dijeron,—cualquiera que sea su número y su fuerza."

Una sospecha muy vehemente acusa al Almirante de haber sido él quien arrojara el chorro de agua fría sobre el fuego en que ardían los capitanes de su Escuadra. El hombre que no se recataba de decir oficialmente que causaba miedo pensar en los resultados de un combate naval entre la Escuadra *yankee* y la nuestra; el hombre que á medida que crecía el nublado redoblaba sus peticiones de desembarcar; el hombre que al proponérsele *desarrollar* unas instrucciones, que contenían como base principal la marcha de la Escuadra á Puerto Rico, consultó á sus oficiales sobre la conveniencia de regresar á la Península, tenía con esto

sólo dadas suficientes muestras de que su estado moral no era, ni con mucho, tan decidido y arrojado como el de sus subalternos.

El acta de la junta de guerra no dice (y debiera decirlo para que la Historia diera á cada cual su merecido), quién mantuvo el criterio firme y valeroso y quién el prudente y tímido. “Se cambiaron diversas opiniones,—dice simplemente ese documento,—para esclarecer las consecuencias de una campaña por nuestra parte en las Antillas, evidenciándose las deficiencias grandes de nuestras fuerzas navales en relación con las del supuesto enemigo y asimismo se convino en los escasísimos recursos que actualmente presentan tanto la isla de Cuba como la de Puerto Rico para servir de base de operaciones.”

De estas impresiones surgió en la junta el acuerdo de proponer al gobierno que la Escuadra fuese á Canarias.

Hay motivos para suponer que los que opinaron por la vuelta de la Escuadra á la Península fueron el Almirante y los capitanes de navío Concas y Díaz Moreu, comandantes respectivamente del *Teresa* y del *Colón*; pues el primero de ambos, en su libro

La Escuadra del Almirante Cervera (1) si bien dice que el acuerdo fué tomado por unanimidad, añade que el jefe de la división de torpederos había adoptado en la junta una *actitud especial* “que aunque combatida enérgicamente—agrega—por Diaz Moreu, y por mí, constituía un punto oscuro para el porvenir.” ¡Lástima que no se haya esclarecido esa oscuridad! De todos modos, consta que los señores Lazaga, Eulate y Bustamante no combatieron enérgicamente la *actitud especial* del malogrado jefe de la división de torpederos.

Cerraremos este capítulo con una consideración: la de que las razones principales alegadas en la junta del *Colón* no fueron precisamente que la inferioridad de nuestra Escuadra no le permitiera combatir con la americana, sino que su división en mares lejanos llevaría la guerra á la Península. Así aparece del dictamen que, por orden del Almirante, emitió su capitán de banderas, don Víctor Concas, en la obra antes citada.

(1) Concas, *La Escuadra de Cervera*, pág. 52.



CAPITULO IV

Impresión que en el gobierno causa la actitud del Almirante y de los jefes de los buques de la Escuadra.—Se acuerda dejar en suspenso la orden de salida para Puerto Rico.—El ministro convoca una junta de generales de la Armada.—Prevalece en ella la opinión de que la Escuadra debe salir inmediatamente para las Antillas.

Aunque quisiéramos, llegar cuanto antes al término de esta obra nos es imposible dejar de entrar en algunos pormenores que retardarán ese momento, pero que son absolutamente imprescindibles para el apoyo de nuestra tesis.

Hicimos en el capítulo anterior las consideraciones oportunas acerca de la junta de guerra celebrada á bordo del *Cristóbal Colón* el 20 de abril de 1898. Diremos ahora que la opinión se trasmitió al gobierno en forma tal que éste se detuvo un instante, suponiendo, con razón, que cuando el

Almirante oponía resistencia á la orden de salir para las Antillas y hacía indicaciones respecto al destino que debiera darse á la Escuadra, era prudente asesorarse de los más conspicuos marinos residentes en la corte antes de reiterar la orden de marchar hacia las provincias americanas.

Efectivamente, el 22 de abril expidió Cervera este despacho al ministro de Marina: "Suplico á V. E. que me permita insistir en lo desastrosas que conceptúo las consecuencias de nuestro viaje á América para el porvenir de la Patria. Así opinan todos estos hombres de honor. Suplico á V. E. que lea este telegrama, así como toda mi correspondencia, oficial y confidencial, al Presidente del Consejo para tranquilidad de mi conciencia." A este telegrama contestó el ministro con otro en que decía que reunía junta de generales y que mientras tanto quedaba en suspenso la orden de salir para Puerto Rico. (1)

Considérese cuánta influencia no había de ejercer el telegrama del Almirante en el ánimo de los ministros y especialmente en el de los generales de la Armada, sus compa-

(1) Cervera, *Colección de Documentos*, páginas 72 y 73.

ñeros, á los cuales se hizo saber la opinión de Cervera y la de los jefes de los barcos contraria á la ida al mar de las Antillas (1); y esto considerado, dígasenos si debe ó no estimarse respetable y solemne la determinación acordada en la junta convocada por el ministro de Marina.

Los concurrentes á esa reunión memorable, además del ministro, señor Bermejo, fueron: el almirante, don Guillermo Chacón y Maldonado; los vicealmirantes, don Carlos Valcárcel, don José M. Beránger, don Eduardo Butler y don Fernando Martínez; los contraalmirantes don Manuel Pasquín, don José Navarro, don Antonio de la Rocha, don Ismael Warleta, don Manuel Mozo, don Manuel de la Cámara, don Eduardo Reinoso y don José Guzmán; y los capitanes de navío de primera clase, don José Gómez Imaz, don Antonio Terry, don Joaquín Lazaga, don Joaquín Cincúnegui y don Ramón Auñón. Total, 19 generales de la Armada.

Expuestas por el ministro las causas determinantes de la junta, que no eran otras que las vacilaciones en que el gobier-

(1) Concas, *Cervera y su Escuadra*, pág. 74.

no se hallaba acerca del partido que debiera tomarse respecto de la Escuadra surta en San Vicente, dadas *las observaciones del Almirante, reforzadas con el parecer de los comandantes de los buques*, el señor Beránger dijo que nunca hubiera aconsejado la reunión de la Escuadra en Cabo Verde ni la constitución de la escuadrilla de buques heterogéneos en que unos dificultaban la marcha de los otros, pero que, como ya no podía pensarse en retroceder, debía hacerse el avance sobre Puerto Rico, yendo los buques reunidos ó subdivididos y con diversas derrotas; y agregó que cualquiera que fuera el plan que se adoptara *confiaba en el triunfo por la bondad de nuestros barcos*, la pericia de sus jefes y oficiales y el valor de sus tripulaciones, citando en apoyo de su creencia el hecho de que durante la guerra de independencia de los Estados Unidos, se dió el caso de que once navíos ingleses, después de 42 días de bloqueo, hostilizados constantemente por lanchas cañoneras tripuladas por hombres de corazón, tuvieron que volverse á Inglaterra sin haber logrado su propósito.

En resumen, opinó que la Escuadra de Cervera debía salir inmediatamente para

las Antillas con los destróyers, dejando los torpederos en Cabo Verde para que regresaran á Canarias. Después que el ministro de Marina leyó el telegrama que antes copiamos del almirante Cervera, dijo el general Beránger: “El telegrama leído es de tanta gravedad que en mi concepto no hubiera debido leerse; pero después de conocido insisto en que la Escuadra que se halla en Cabo Verde debe salir inmediatamente para las Antillas, cualesquiera que sean los azares de la guerra que pueda correr, de la propia manera que lo hizo Tegetof cuando se le ordenó atacar á una escuadra superior austriaca en Lisa.”

Propuso, por su parte el señor Lazaga, el siguiente plan: que el *Carlos V*, el *Pelayo*, el *Alfonso XIII* y los dos destróyers que quedaban en España salieran inmediatamente á reunirse con la Escuadra de Cervera en el estado en que se hallaban; unidas todas las fuerzas seguir á Puerto Rico, librar á su vista un combate, continuar por el Sur de Santo Domingo y Cuba y aparecer sobre la Habana por el Oeste para tomar puerto en ella ó librar nuevo combate con las fuerzas bloqueadoras.

El autorizado dictamen del almirante Cha-

cón fué también que la Escuadra de Cabo Verde debía salir sin pérdida de tiempo para las Antillas *ann á riesgo*—dijo—*de tener que arrostrar las consecuencias de un encuentro desgraciado.*

La proposición del señor Auñón, á la que se adhirieron los señores Cincúnegui (1), Terry, Guzmán, Reinoso, Cámara, Warleta, de la Rocha, Navarro, Pasquín, Martínez, Butler, Valcárcel y Chacón, fué la siguiente: “Los cuatro acorazados y los tres destróyers que se encuentran en Cabo Verde deben salir inmediatamente para el mar de las Antillas y significando á su Almirante la mayor necesidad de defensa en que se halla la isla de Puerto Rico, debe dejársele en completa libertad de acción respecto á la derrota y recalada y á los casos y circunstancias en que debe empeñar ó evitar combate, según el estado de abastecimiento en que lleguen, la importancia de las fuerzas enemigas que encuentre y las noticias que pueda adquirir ó puedan comunicársele antes de su arribo. Los tres torpederos

(1) Este señor agregó que los cruceros *Patriota* y *Rápido* debían enviarse á las costas de los Estados Unidos para llamar la atención del enemigo y preparar la recalada de nuestra Escuadra en condiciones más favorables.

que están en Cabo Verde deben regresar á Canarias cuando y como les sea posible, en condiciones de relativa seguridad. Los buques *Pelayo*, *Carlos V*, *Alfonso XIII*, *Victoria*, *Patriota* y *Rápido*, los destróyers que se hallan en Europa y los demás buques utilizables para la guerra que puedan adquirirse ó habilitarse, deben concentrarse en Cádiz y terminar rápidamente su habilitación, usando de todos los recursos extraordinarios que conduzcan á este fin; pero su ulterior destino no debe determinarse *á priori*, sino con presencia de las circunstancias en que se halle la guerra en la fecha en que su habilitación termine.”

En resumen: *todos* los concurrentes, á pesar de los insistentes telegramas de Cervera, conociendo el estado de su espíritu, así como la opinión de los capitanes de los buques que componían la Escuadra de Cabo Verde, convinieron en que debía irse de cara al enemigo sin pararse á calcular las consecuencias. Los señores Mozo, Lazaga y Gómez Imaz sólo discrepaban de sus compañeros en que la Escuadra de Cervera debía ser reforzada, pero una vez reunidas todas las naves útiles, entendían también que debía marcharse á las Antillas. Ni uno solo

aceptó la vuelta á Canarias y mucho menos á la Península.

Comunicado el resultado de la junta al Almirante, éste escribió á Bermejo, entre otros párrafos, el día 24 de abril: "Con la conciencia tranquila voy al sacrificio, sin explicarme ese voto unánime de los generales de Marina *que significa la desaprobación y censura de mis opiniones*, lo cual implica la necesidad de que cualquiera de ellos me hubiese relevado." En este punto estamos de completo acuerdo con el Almirante; ya lo hemos dicho anteriormente: el jefe de una fuerza militar, terrestre ó marítima, que sólo piensa en la derrota, debe ser despojado del mando, mucho más cuando sus opiniones han sido *desaprobadas y censuradas* por sus compañeros de armas.

¡En este estado psicológico verdaderamente alarmante, salió Cervera de Cabo Verde, deseando, por un lado, obtener la victoria para gloria suya y de España, y por otro sufrir la derrota, en comprobación de sus fatídicos augurios, para su satisfacción profesional y privada!



CAPITULO V

Al través del Atlántico.—La Escuadra iba repleta de carbón.—Se toma más combustible en Curaçao.—Cerca de Jamaica dos barcos débiles del enemigo son descubiertos por Cervera, pero no atacados.—Recalada de la Escuadra en Santiago de Cuba.

La marcha de la Escuadra de Cervera al través del Atlántico, descrita por el Almirante en su parte oficial de 8 de mayo en las proximidades de la Martinica, no hay por qué censurarla. Los accidentes del viaje, reducidos á las averías sufridas por los cazatorpederos, barcos que demostraron prácticamente no ser aptos para la navegación en escuadra por mares muy lejanos á la tierra, carecieron de importancia náutica y militar, pues el tiempo se mantuvo bonancible y no se encontraron buques americanos de ninguna clase.

Conviene no perder de vista que á la sali-

da de Cabo Verde el ministro de Marina, según dijo en la junta de generales de la Armada de que tratamos en el capítulo anterior, conceptuaba á los cuatro cruceros *en perfectas condiciones para emprender campaña de mar* (1) cosa que demostró su arribo á Fort de France.

A pesar de las numerosas quejas del Almirante hechas desde San Vicente con respecto al embarque de combustible, los cruceros y destróyers emprendieron su viaje con mayor cantidad de la que permitían sus carboneras. De los datos oficiales del propio Almirante (2) se deduce que los buques salieron de las islas portuguesas con el combustible que á continuación especificamos:

	<u>Toneladas</u>
<i>Cristóbal Colón</i>	1,270
<i>Almirante Oquendo</i>	1,080
<i>Vizcaya</i>	1,080
<i>Infanta María Teresa</i>	1,080
<i>Plutón</i>	140
<i>Terror</i>	140
<i>Furor</i>	140
Total.....	4,930

Ahora bien; la capacidad de las carboneras del *Colón* era de 1,200 toneladas. Lle-

(1) Cervera, *Colección de Documentos*, página 77.

(2) *Ibid*, pág. 87.

vaba, por tanto, 70 de exceso. El *Vizcaya*, el *Oquendo* y el *Teresa* debían alojar ordinariamente 1050 toneladas, de donde resulta un exceso de 30 en cada uno. Los caza-torpederos llevaban 34 toneladas de más, según manifestación del Almirante.

Es, por tanto, inexacto que los barcos salieran de Cabo Verde desprovistos ó escasos de combustible, como se ha tratado de hacer ver por críticos parciales.

Puestos en este terreno de los números, nos ocurre una observación, y es que resulta absolutamente inexplicable que la Escuadra de Cervera no llegara á Cuba con las carboneras solo mediadas. El *radio de acción* (1) de los cruceros de Bilbao era de 9,700 millas con las 1,200 toneladas reglamentarias, á la velocidad de 18 ó 20 millas por hora, y el del *Colón*, 8,300 millas con 1,000 toneladas. El recorrido hecho por la Escuadra desde San Vicente de Cabo Verde hasta el puerto de Santiago de Cuba (contando las recañadas en la Martinica y Curaçao) no pasó de 4000 millas. Menos de la mitad del radio de acción de cualquier

(1) Se entiende por radio de acción la distancia que puede navegar un buque sin repostarse de combustible.

ra de los barcos mayores. Adviértase además que la navegación se hizo á marcha económica, con velocidad que no llegaba á 10 millas, lo que representa un ahorro no despreciable de combustible.

A pesar de ello, tanto Cervera como don Víctor Concas, se lamentan de la falta de carbón á su llegada á Cuba y debemos creer que era verdadera. Sin embargo, esa falta al llegar la Escuadra á Cuba, no era tan absoluta como algunos suponen, pues en Curaçao embarcó el almirante 600 toneladas, y según dice Concas (1) ninguno de los barcos llegó á Santiago con las carboneras barridas, pues el *Oquendo*, que era el que menos combustible llevaba, entró en puerto con 100 toneladas.

El propio Concas confiesa (2) que aun antes de tomar las 600 toneladas de carbón que se adquirieron en Curaçao, es decir, cuando se encontraba la Escuadra en la Martinica, había carbón suficiente para ir de aquella isla á Cienfuegos. De lo cual se deduce que la falta de carbón se ha exagerado tanto, por lo menos, como la falta de bocas de fuego y de municiones para ha-

(1) Concas, *Cervera y su Escuadra*, pág. 95.

(2) *Ibid.*

cerlas tronar. Concas dice, para disculpar la entrada en Santiago, que era una imprudencia temeraria ir con poco carbón á cualquier puerto lejano de esta isla, expuestos los barcos, si se consumía el combustible antes de rendir el viaje, á quedar sin movimiento; pero á nuestro modo de ver ninguna imprudencia era más grande que la de tomar un puerto como el de Santiago, cuyas condiciones topográficas permitían al enemigo cerrarlo inmediatamente con sólo echar á pique unos cuantos barcos viejos cargados de piedras, en la entrada del canal, y cuyas deplorables condiciones militares no podían ser desconocidas del Almirante ni de los jefes de los barcos, algunos de los cuales habían estado en esta isla poco antes de estallar la guerra.

En el viaje de la Escuadra desde Curaçao á Santiago de Cuba sucedió una cosa que tampoco tiene explicación. Oigámosla referir á don Víctor Concas. (1) “En la noche del 18 al 19, y en el *fieu* de Jamaica, cruzamos con dos trasatlánticos, que nos dejaron en duda si eran ó no cruceros auxiliares; pero desde luego pasó á la vista uno de

(1) Obra citada, pág. 100.

esta clase que hizo señales del alfabeto Morse y encendió un proyector, pero que no nos *apercibió* (1) por navegar la Escuadra sin más luces que un pequeño farol á popa entre pantallas, y de una luz tan débil, que que sólo podía *apercibirse* á la distancia de tres cables que navegabamos un buque de otro. A estos cruceros, ó vapores del comercio, no se les hizo el menor caso pues como su presencia parecía indicar que había enemigos sobre Santiago de Cuba, era preciso que antes de aclarar estuviéramos sobre el puerto, ya para batirnos sobre la boca, ya para forzar la entrada antes de ser derrotados, si las fuerzas eran muy superiores, cosa de la que el Almirante no tenía ni idea ni la menor noticia de las que pudieran ser, si las había.”

El lector se preguntará sin duda cómo habiendo tropezado la Escuadra con dos buques enemigos, inferiores en condiciones militares, ya fuesen barcos mercantes inermes, ya estuviesen provisionalmente armados, cómo, decimos, no se rompió el fuego sobre ellos después de haberlos reconocido, apre-

(1) La que no se *apercibió*, en el sentido castizo del vocablo, fué la Escuadra, como se verá después.

sándolos, si se podía, aunque sólo fuera para apropiarse del carbón que llevaran y para dar *el buen golpe* con que el Almirante quería tener la suerte de empezar la lucha según decía á su primo don Juan Spottorno en carta 5 de mayo del malhadado año de 1898. (1)

En este asunto dominó, como de costumbre, por parte del Almirante, el criterio de la prudencia. La sospecha de que los buques encontrados fueran exploradores de una Escuadra enemiga próxima, le contuvo en el propósito de atacarlos. Si lo hubiese hecho nada habría sucedido á nuestra Escuadra: hubiese sido, sí, instrumento de la justicia divina, pues aquellos barcos americanos eran seguramente los mismos que sorprendieron á la guarnición de Guantánamo izando la bandera española.

De todo esto se deduce que la recalada á Santiago de Cuba se hizo sin tener en cuenta otra cosa sino que era el puerto español más próximo, al que se llegaba primero. Por eso se evitó cuidadosamente el encuentro con los buques *runkers*: la cuestión era fon-

(1) Cervera, *Colección de documentos*, pág. 88.

dear al abrigo de las baterías y torpedos de Santiago de Cuba; y una vez allí, permanecer encerrados durante toda la campaña, batirse en tierra, pero no en la mar.





CAPITULO VI

Al llegar á Santiago se apagan las máquinas.—Seguridad de un bloqueo inmediato.—Posibilidad de tomar el puerto de la Habana.—Se demuestra que había carbón en Santiago.—El gobierno, además, envía á Cervera, el vapor inglés “Restormel” con tres mil toneladas.—Algunos cruceros auxiliares americanos apresan al mencionado buque carbonero á la vista del castillo del Morro de Santiago.—Llegada á Cuba de los descubridores de la Escuadra de Schley.—Vacilaciones de Cervera.—De acuerdo con los jefes de los barcos decide permanecer en Santiago.

Apenas llegada la Escuadra á Santiago de Cuba, como si aquel puerto debiera ser el término de su navegación, como si el fin de nuestras naves no pudiera ser otro que el de capitular con la mal defendida plaza, el Almirante ordena apagar los fuegos, hacer una limpieza general y cambiar el agua de las calderas (1) ni más ni menos que en tien-

(1) Concas, *La Escuadra de Cervera*, págs. 112 y 113.

po de paz, cuando no existe ni la remota posibilidad de que en un momento dado sea necesario hacerse á la mar sin perder un segundo.

Todo el mundo sabe, sin necesidad de ser maquinista ni oficial de marina, que los buques de vapor son sumamente delicados; que sus máquinas deben descansar de cuando en cuando; que hay que rascar y pintar fondos; que después de algunos meses de navegación debe limpiarse el buque interior y exteriormente de la sentina á la borda y de la roda al codaste; pero nadie ignora que muchas veces lo que es indispensable en circunstancias ordinarias es perfectamente prescindible en épocas anormales. Desde que la Escuadra entró en Santiago debió comprender el Almirante que el enemigo lo sabría tan bien como lo supimos nosotros, por que si antiguamente era posible guardar el mayor secreto acerca de los movimientos de las Escuadras, hoy, apenas tocan á un puerto, los hilos del telégrafo se encargan de comunicarlo al mundo entero; y debió asimismo el general Cervera deducir de ahí que el almirante americano se pondría inmediatamente sobre Santiago de Cuba con todos sus buques para *embotellar* á los nuestros

dentro de la bahía, como así sucedió pocos días después.

A nuestro humilde juicio el único destino que podía darse á la Escuadra de Cervera, en las condiciones en que vino, era la Habana, cuyo puerto sólidamente fortificado permitía á los buques batirse al abrigo de las baterías de tierra. El viaje á la Habana debió emprenderlo Cervera el mismo día de su llegada, si le bastaba con el carbón que tenía á bordo, ó á los dos ó tres días siguientes, cuando más, después de haberse repostado del combustible necesario para realizar un viaje que por el Paso de los Vientos hubiera durado cuatro días y algo más por el Canal de Yucatán. Aunque la velocidad de la Escuadra estuviese reducida á 14 millas por la suiedad del *Vizcaya*, el viaje se hubiera hecho en el tiempo indicado ó en menos, y sabiéndose diariamente casi con precisión matemática la situación de los principales buques enemigos por los partes telegráficos que trasmitía al general Linares el capitán general Blanco, era fácil elegir para el viaje, bien el canal de Bahama, bien la parte septentrional del mar Caribe, con el objeto de no encontrarse sino con la parte de la Armada enemiga que se tuviera como más débil.

De haberse hecho esto, puede considerarse seguro que habrían sido apresados muchos de los débiles cruceros auxiliares con que los *yankees* mantenían el bloqueo de la costa Norte y Sur de Cuba, y aun cuando Cervera se hubiese encontrado *con una parte* de la Escuadra de combate enemiga, el encuentro se habría realizado, como es natural, en menos desfavorables condiciones para nosotros de las que concurren después y alguno ó algunos de nuestros barcos se hubieran salvado, con más ó menos averías, y tomado el puerto de la Habana.

Es una patraña que está desmentida por datos oficiales que en Santiago de Cuba no encontrase Cervera carbón. El general Linares, comandante en jefe de aquella plaza, puso á disposición del Almirante 2,400 toneladas del ferrocarril de San Luis y de las minas de Juraguá y Daiquirí (1). Además, parece que había también en un cayo, carbón perteneciente al Estado (2); pero no lo podemos asegurar, pues el señor Concas no

(1) Parte del general Linares al general Blanco de 30 de mayo de 1898. Está publicado en el número del 23 de febrero de 1899 del *Diario de Cádiz*.

(2) Concas, obra citada, pág. 113.

menciona en su obra el combustible ofrecido por el general Linares, ni éste dijo nunca al general Blanco que el Estado poseyese carbón propio en Cuba, cosa que seguramente habrían hecho uno y otro si el carbón de la Estación naval y el embargado á las compañías antes citadas no fué, como era probablemente, el mismo.

Desde el 19 de mayo en que llegó la Escuadra á Cuba hasta el 26 se pasaron los buques repostándose de carbón y de agua. Ni el Almirante ni Concas dicen que se aligeraran los buques de la cantidad de madera que fuese posible para evitar ó disminuir los incendios el día en que llegara el combate; bien es verdad, que, como hemos insinuado antes, el propósito predeliberado del general Cervera, desde que llegó á Cuba, fué volar los barcos en el puerto.

El día 20 de mayo fué avisado Cervera (1) de que un vapor inglés con tres mil toneladas de carbón Cardiff salía *para* Curaçao (no se decía de dónde); y el 21 el general Blanco telegrafió á Linares (2) lo siguiente: "Diga Almirante Cervera que buque inglés con carbón salió ya Curaçao para San-

(1) Cervera *Colección de documentos*, pág. 103.

(2) *Ibid.* pág. 106.

tiago de Cuba.” Confirmando las anteriores noticias el Comandante principal de Puerto Rico telegrafió al Comandante de Marina de Santiago de Cuba, con fecha 22: “Vapor inglés *Restormel* tres mil toneladas Cardiff para Escuadra salió ayer Curaçao para ese puerto; anda siete millas.” Tenía, pues, el Almirante cuantas noticias eran necesarias para ponerse en espera del buque carbonero que en su obsequio viajaba..... Pero el negro pesimismo de Cervera le oscureció indudablemente la razón y pensando, á la cuenta, que era inútil cualquier gestión por su parte para auxiliar al barco, pues quizá juzgaba imposible que dejara de ser apresado antes de llegar á Santiago (que el que se entrega á la desesperación no puede tener confianza en nada), determinó que los buques de la Escuadra continuasen con los fuegos apagados, dando lugar con ello á lo que verá el curioso lector.

El 25 de mayo, seis días después de fondeada en Cuba la Escuadra, se presentaron á la boca del puerto algunos buques rápidos, que según Concas eran descubridores de la Escuadra de Schley que había salido de Cienfuegos el 23. Esos buques *rápidos* no se dice cuáles eran, pero desde luego no

podían ser ni eran ninguno de los cuatro acorazados *Iowa*, *Massachusetts*, *Indiana* y *Oregon*, únicos *colosos* que entonces poseía la Armada americana y cuyo mayor andar era de 17 millas. Tampoco se dice cuántos, pero debe suponerse que sólo fueran dos (para justificar el plural *algunos*) pues los buques *Brooklyn*, *Texas*, *Iowa* y *Massachusetts*, que componían dicha Escuadra, llegaron al siguiente día, ó sea el 26 de mayo. Y es, por último de creer, que lo que aquellos exploradores tuvieran de *rápidos* dejaran de tenerlo de *fuertes*, deduciéndose, pues, que los barcos en cuestión eran cruceros armados en guerra como el *Yale* y otros destinados exclusivamente al servicio de descubierta.

Pues bien, aquellos cruceros auxiliares, apresaron, delante del Morro de Santiago de Cuba, al vapor inglés *Restormel* que venía con carbón para la Escuadra desde Curacao: ni un buque de los nuestros estaba en disposición de evitar el apresamiento porque en sus calderas no bullía el vapor, reinando en ellas el silencio del reposo que en aquella ocasión bien podía compararse al de la muerte. (1)

(1) Concas, Ob. cit. pág. 107

Don Víctor Concas, contagiado del pesimismo del Almirante, dice á propósito de este notable incidente: “Aquel día apresaron delante del Morro el vapor inglés *Restormel*, que venía de Curaçao con carbón, *sin que se pudiera impedir* (1); pues aunque hubiera salido el *Colón*, único buque que podía encender rápidamente por sus calderas Niclausse, habrían echado á pique el carbonero y no se hubiera obtenido más que el gasto de carbón que tanta falta nos hacía.” Como se ve, Concas, para disculpar la inercia del Almirante, juzga el caso *después del apresamiento*, en que enseñoreados del barco mercante los oficiales americanos eran dueños de hundirlo con sólo abrir los grifos. ¿Pero antes de ser apresado no pudo haberse combatido á los cruceros *yankees*? ¿No merecían la pena de gastar un par de centenares de toneladas de carbón las tres mil que conducía el desgraciado *Restormel*? ¿O es que, aplicando una frase muy repetida por Concas y Cervera al referirse á los acorazados enemigos, eran cada uno de los cruceros auxiliares muy superiores á la totalidad de nuestra Escuadra?

(1) Subrayamos nosotros.

¡Válganos Dios! Ese mismo día, antes de que se presentara en Santiago de Cuba la Escuadra de Schley, á la vista sólo de los supuestos descubridores, el Almirante expidió este telegrama al ministro de Marina: "Estamos bloqueados."

Aunque hemos dicho que desde que llegó á Cuba el Almirante tuvo el propósito de capitular con la plaza, volando previamente los barcos en el puerto, no quiere esto decir que la idea de Cervera fuese absolutamente cerrada al extremo de no permitir alguna modificación si las circunstancias se mostraban propicias. En todas las situaciones difíciles suele el hombre hallar una salida principal, siquiera sea atropellada é inconveniente, por la que desde luego se decide; mas junto á ella se agrupan otras salidas que se consideran menos asequibles en la marcha normal de los sucesos, pero que, sin embargo, no se abandonan enteramente. Así es que durante algún tiempo el Almirante, aun decidido á poner por obra el plan de la inacción marítima, luchó consigo mismo, vaciló, demostrando con su irresolución y volubilidad que no era el hombre que España necesitaba al frente de la Escuadra en los angustiosos momentos que atravesaba.

Esta volubilidad é irresolución fueron puestas por el Almirante de manifiesto antes y después de ser bloqueado; pero refiriéndonos ahora á la época anterior al bloqueo, sólo trataremos de las pruebas de inseguro criterio en aquel entonces ofrecidas.

Recordarán nuestros lectores que el mismo día 19 en que llegó la Escuadra á Cuba, dispuso Cervera que se apagaran los fuegos; pues bien, al día siguiente, en su inteligencia, ofuscada por el peso de las responsabilidades que veía sobre sí, brilló un rayo de luz que le permitió distinguir con claridad que no era conveniente á los altos intereses de la Patria permanecer encerrado en Santiago esperando el bloqueo, y entonces telegrafió lo que sigue al ministro de Marina: "Pienso alistar los buques en el menor tiempo posible, porque, á mi juicio, Santiago de Cuba pronto estará en situación difícil si no se le envían recursos." (1) Por su parte el general Blanco que, como todo el mundo, preveía la inminencia del encierro de nuestra Escuadra, reiteró un día y otro al general Linares, comandante de la división de Cuba, que encareciese al Almirante la nece-

(1) Cervera, *Colección de Documentos*, pág. 103.

sidad en que se hallaba de abandonar aquel funesto hoyo en que se había metido. A pesar de ello, Cervera, apagado el rayo de buen sentido que alumbrara un momento su cerebro, volvió á la idea pertinaz de permanecer en Santiago de Cuba hasta la rendición de la capital; y el 21 de mayo anunció al gobierno que si la Escuadra era bloqueada antes de hacer carbón, sucumbiría con la plaza, pudiendo resistir mientras duraran los víveres. (1) El 22, es decir, al siguiente día, nuevo cambio de criterio: el Almirante continuaba haciendo carbón y esperaba rellenar con el que trajera el *Restormel* (2) para escapar inmediatamente del encierro. Su plan debía consistir en regresar á Europa, vía Martinica, pues ese mismo día 22 mandó un telegrama al capitán del trasatlántico *Alicante* que se hallaba en Fort de France, diciéndole: "no salga por ahora." El Almirante perseveró en su idea de abandonar el puerto de Santiago hasta el 23. Con esa fecha el general Linares dijo por telégrafo al general Blanco: "La Escuadra saldrá mañana por la mañana. No sé la dirección que tomará. Se dice que abandonará las costas

(1) Cervera. *Colección de documentos*, pág. 105.

(2) *Ibid*, pág. 109.

de Cuba.” (1) A lo que Blanco respondió al siguiente día con este despacho: “Cerciórese y notifíqueme la salida de la Escuadra. Estoy ansioso de saber su partida.” (2)

Se hallaba, pues, el 24 pronta la Escuadra para hacerse á la mar; no había barco alguno frente á Santiago, pues ya hemos dicho por boca del capitán de navío, D. Víctor Concas, que hasta el 25 no se presentaron los buques exploradores de la Escuadra de Schley y hasta el 26 no llegó el grueso de ésta. No obstante, el Almirante no se sintió con fuerzas para ordenar por propio derecho la salida y reunió junta de capitanes. En esa junta se dijo que las noticias del Gobernador general de Cuba aseguraban que la Escuadra de Scheley salió de Cayo Hueso el día 20 para Cienfuegos (3) y poco después la de Sampson con igual rumbo, (4) componiendo cada una de ellas fuerza muy superior á la nuestra; que durante el día 23

(1) Es particular que este documento no conste entre los publicados por el Almirante Cervera. Nosotros lo tomamos de un suplemento del *Diario de Cádiz* correspondiente al 23 de febrero de 1899.

(2) *Ibidem*.

(3) Efectivamente llegó á Cienfuegos el 22.

(4) Se hallaban, por lo tanto, libres de los barcos enemigos de alguna importancia el Paso de los Vientos y el Canal Viejo.

habían permanecido frente á la boca del puerto cuatro buques que comprobaban las noticias del Gobernador general (1); que la situación de las fuerzas enemigas, su número é importancia hacían imposible la salida, dado el máximo andar de la Escuadra reducido á 14 millas; que sólo tenían nuestros barcos un tercio del combustible reglamentario; que los cruceros habían de salir del puerto uno á uno y que el peligro cierto de la salida era muy superior á las ventajas que pudieran obtenerse de alcanzar el puerto de San Juan de Puerto Rico, por lo que debía abandonarse el proyecto de zarpar de Santiago y, por el contrario, continuar allí repostándose de todo lo necesario y esperar que se presentase alguna circunstancia para salir del puerto..... Así lo dijo, así lo suscribió la junta de coman-

(1) Es por demás extraño que el Almirante no diera noticia alguna al ministro de Marina ni al general Blanco de la aparición de esos buques. Más extraño es aún que habiendo aparecido el 23 de mayo buques enemigos sobre Santiago, diga Concas en el lugar citado que el 25 fué cuando aparecieron los exploradores de Schley. Y más extraño todavía que se supusiese bloqueada la Escuadra el 23 cuando hasta el 25 no lanzó el Almirante el grito de: "¡estamos bloqueados!" Debe deducirse de todo esto que los barcos á que alude la junta de guerra eran mercantes armados, si acaso.

dantes; así lo acordó Cervera, quien por su parte manifestó al gobierno, al trasladarle la opinión de la conferencia, que para el abastecimiento de la plaza había que forzar el bloqueo con buques rápidos *durante la noche*, y que mientras tanto, aprovechando los recursos posibles y de acuerdo con el Comandante general de la división, contribuiría la Escuadra á la defensa del puerto y de la plaza.

Los comentarios que nos sugiere el precedente acuerdo no son favorables á Cervera; no pueden serlo. Pensar sólo en la ida á Puerto Rico habiendo posibilidad de recalar en la Habana, no tiene explicación. Menos aún la tiene el detener la salida ante cuatro cruceros auxiliares y ante el temor de que nuestra Escuadra fuese perseguida por la americana que venía por el Sur, pues nuestros barcos, con veinticuatro ó treinta horas de ventaja, cuando Schley llegase á Santiago, ya habrían tomado rumbo O. en el canal de Bahama y por mucho que los americanos corrieran no habrían dado con la flota española hasta la boca del puerto de la Habana, si es que daban con ella.

Por último, esperar para salir una ocasión más propicia que cuando aún no estaba blo-

queado el puerto de Santiago, era sencillamente ridículo, sabiendo que Sampson y Schley estaban en viaje sobre dicho puerto, de donde no se reiterarían ya hasta obligar á Cervera á combatir ó á rendirse.

Véase, cómo andaba la inteligencia del Almirante en tan críticos y solemnes momentos.



CAPITULO VII

La inacción de Cervera comprobada por su propia confesión.—Llega á Santiago el grueso de la Escuadra enemiga.—Se presenta un temporal que obliga á los barcos bloqueadores á alejarse de Santiago.—El Almirante cree propicia la ocasión de escapar.—Celebra junta de guerra.—El Almirante decide continuar en el puerto.

La inacción de Cervera de que venimos hablando fué reconocida por él mismo; de suerte que el mejor comentario contra ella es la protesta de su autor.

Al acusar recibo al general Linares de dos oficios reservados sobre los movimientos de las Escuadras enemigas, dijo el Almirante el 25 de mayo, es decir la víspera del día en que se presentó la flota de Schley á la boca del puerto de Santiago: "*Lamentable es en extremo que la Escuadra no saliera ayer, encendida como estaba; pero noticias llegadas del gobierno afirmaban que la Escua-*

dra Schley había salido para aquí en la noche del 20 y le seguía la de Sampson, por lo que todos los capitanes de navío de esta Escuadra opinaron unánimemente que la salida era improcedente, y por la penuria de carbón que tenemos mandé apagar los tres quintos de las calderas.—Como estos buques necesitan muchas horas para encender, no estarían listos antes de la noche y ya sería tarde, con la agravante del consumo, no despreciable, de carbón.—Por estas razones no queda *por ahora* otro camino que seguir, que tomar posiciones, conforme convinimos ayer, para defender el puerto y la plaza, si intentan forzar la entrada.—Ya está el *Colón* en su sitio y dentro de un rato estará éste (1); los otros irán entre esta tarde y mañana, por la necesidad de tomar agua para las calderas.—*Pienso procurar aprovechar otra ocasión*, si se presenta, pero como no puedo aspirar con tan cortas fuerzas, á realizar ciertas operaciones, todo se reducirá á cambiar de puerto, donde también será bloqueado.—Es de sentir que la mala suerte me haya traído á este puerto, tan falto de recursos, y *que elegí de preferencia por*,

(1) Suponemos se refiere al *Teresa*.

que como no había sido bloqueado lo suponía abundante de víveres, carbón y pertrechos de todas clases; y aun cuando siempre creí que sería bloqueado, me lisonjeaba tener así inutilizada la mayor parte de la flota enemiga, único servicio eficaz que se puede esperar de esta reducida y mal armada Escuadra.—Suplico á V. E. trasmita estas explicaciones al Excelentísimo Sr. Capitán General, como representante supremo de la Nación, para que conozca las causas de mi aparente inacción.” (1)

Hemos copiado íntegro el escrito del Almirante huyendo de incurrir en error al reducirlo. Las propias palabras con que termina el general Cervera demuestran su *inacción*, aun después del calificativo *aparente*, que tratando de disculparla, la confirma. Adviértase que el Almirante se muestra impenitente: explica su arribo á Cuba como obra de su voluntad, no de las circunstancias. Según sus palabras eligió ese puerto, *de preferencia*, es decir por haber excogitado que era el que más recursos debía ofrecer entre los varios en que pensó. Digamos de pasada que si Cervera arribó á Santiago de

(1) Cervera, *Colección de Documentos*, pág. 117.

Cuba por su propia voluntad y no impulsado por los acontecimientos huelga la defensa de Concas atribuyendo á la necesidad el recalar en dicha bahía. (1) Y si Cervera llegó á Cuba por su voluntad como pudo haber llegado á Cienfuegos ó á la Habana, ¿A qué hablar de la falta de carbón? ¿á qué excusarse de salir inmediatamente de Santiago, tan pronto como se cercioró de que la plaza no se encontraba en las condiciones que se suponían?

Innecesario parece decir que si antes del bloqueo de Santiago de Cuba rehusó Cervera abandonarlo y emprender viaje á la Habana ó á Puerto Rico, mucho más lo había de rehusar después que la Escuadra de Schley dejó establecido el cerco. Como se ve por la comunicación que hemos copiado más arriba, Cervera dispuso sus barcos en posiciones de combate para defender el puerto y la plaza en caso de que los americanos trataran de forzar la entrada de la bahía. Nótase, pues, su decidido propósito de no salir de allí, siquiera en el mismo escrito insinúe que *pensaría procurar aprovechar otra ocasión* si se presentara: lo que, confirman-

(1) Concas, *La Escuadra de Cervera*, pág. 90.

do que había desaprovechado una ocasión anterior de evitar el bloqueo, demuestra, además, que el Almirante había á la sazón perdido completamente la brújula; pues era insensato suponer que el enemigo,— superior á nosotros en número y fuerza—incurriría en torpeza tan grande como la de facilitar la huída á la Escuadra española.

Llamamos la atención del lector acerca de la disparidad de fechas que se nota entre las versiones de Concas y Cervera respecto al establecimiento del bloqueo formal de Santiago de Cuba por la Escuadra americana. El Almirante lo fija en 25 de mayo (1), mientras Concas lo da como acaecido el 26 (2).

La explicación que encontramos á tal falta de precisión es que el Almirante se supuso bloqueado antes de serlo realmente, me-

(1) He aquí el texto del telegrama oficial: "Santiago de Cuba 25 mayo 1898.—Estamos bloqueados; califico desastrosa nuestra venida para los intereses Patria. Hechos empiezan darme razón. Con la desproporción de fuerzas es absolutamente imposible ninguna operación eficaz. Tenemos víveres para un mes."—Cervera *Colección de documentos*, pág. 116.

(2) "Por la mañana del 26 se presentó la Escuadra de Schley delante de Santiago, y por la noche se apartó al Sudoeste para abrigarse del temporal reinante á sotavento de la isla de Jamaica."—Concas, *La Escuadra de Cervera*, pág. 116.

por dicho, cuando sólo había sobre Cuba barcos mercantes armados en guerra.

No queremos pasar adelante sin transcribir dos telegramas, uno de Linares á Blanco, y otro del segundo al primero, que no han sido publicados por Cervera ni Concas, y que comprueban la inacción no sólo aparente sino real del Almirante. Nos los hemos dado á conocer el suplemento al *Diario de Cádiz* á que hemos aludido en capítulos anteriores.

Dice así el primero: "Santiago de Cuba 24 mayo 1898.—Al Capitán General Blanco.—Habana.—Cervera después de haber consultado con los comandantes de los diferentes barcos, ha venido á verme. Ha decidido permanecer aquí hasta estar seguro de no ser perseguido por los americanos cuando intente dejar el puerto. Esperará hasta que hagan un movimiento sobre Puerto Rico (1). Créese él que lo mejor será ir á Curaçao. A menos que los futuros movimientos del enemigo cambiaran la situación, no créese pudiera ser buena la ida á Cienfuegos, punto que está enlazado con la Habana y otras plazas que poseen recursos y víveres. *Unos*

(1) ¿Y si no lo hacían?

cuantos barcos podrían cerrar la estrecha boca del puerto y hacer difícil la salida por tiempo indefinido (1). De este modo podrían efectuar las fuerzas americanas el ataque á la Habana sin molestia alguna, con la ventaja moral de haber hecho que nuestra Escuadra fuese inútil (2).—*Linares.*”

El telegrama del General Blanco era de este tenor; “Habana, 24 de mayo 1898.—Al General Linares.—Santiago.—Sus observaciones respecto á la Escuadra son muy acertadas. (3) Si hubiera ido á Cienfuegos habría entrado ciertamente en dicho puerto sin incidente. (4) Su situación es hoy realmente difícil por las razones que usted indica, pero es de esperar que la destreza y valor de su Almirante y demás jefes hagan factible hacer una salida de ahí con éxito, por el cual expreso á V. de nuevo mis deseos más sinceros.—*Blanco.*”

(1) Es curioso: al Almirante le parece inaceptable quedar bloqueado en Cienfuegos, pero acepta serlo en Santiago de Cuba.

(2) Decimos lo mismo. Pero nos parece que era más inútil la Escuadra en un puerto mal artillado que en uno bien defendido como la Habana.

(3) Es difícil determinar si el general Blanco emplea en esta frase la ironía.

(4) Cierto. Hasta el 23 de mayo no llegó Schley á Cienfuegos. Desde el 19 en que arribó á Cuba tuvo Cervera cuatro días para llegar sin inconveniente.

El día 26 de mayo formará época en la historia del almirante Cervera, por haber adoptado una de las más desacertadas y graves resoluciones que pueden concebirse. Por lo acordado entonces, se comprende que el Almirante había concebido el propósito de sucumbir con la plaza sin que los barcos combatieran. El lector juzgará si pecamos de injustos, después que conozcan, en todos sus pormenos, lo que vamos á referir.

Ese día, primero en que según Concas llegó Schley á Cuba, se levantó un fuerte temporal. Los buques bloqueadores se alejaron de la boca del puerto hasta perderse de vista. Las reiteradas instancias del general Blanco para que la Escuadra escapase de la ratonera en que se hallaba encerrada, determinaron al Almirante á provocar un junta de jefes, preguntándoles si encontraban propicia la ocasión de zarpar del puerto. Por unanimidad—dice el acta levantada en la cámara del general segundo jefe, donde tuvo lugar la reunión—se convino en que se debía salir para Puerto Rico y se dió orden de encender todas las calderas y estar listos para las cinco de la tarde. A las dos—continúa diciendo el propio documento,—el semáforo señaló la presencia de tres buques

enemigos, lo que unido á lo que aclaraba el tiempo decidió al Almirante á volver á convocar á los jefes citados. Entonces se suscitó la duda de si la marejada reinante permitiría la salida franca á los buques. Para resolverla se llamó al práctico llamado Miguel, que era el que había pilotado al *Teresa*, el cual, según opinión del capitán del puerto, era el más inteligente de todos, á excepción del mayor que se hallaba enfermo. El práctico dijo que no encontraban dificultad para sacar á cualquier hora del día ó de la noche, con el tiempo reinante, al *Teresa*, al *Vizcaya* y al *Oquendo* (que sólo calaban de 7.10 á 7.20 metros) pero que la salida del *Colón* (que calaba 7.60) podía ofrecer dificultades á causa de una laja de muy poca extensión que existe sobre la punta del Morrillo en la que sólo hay 27 y medio pies ingleses de agua. Para que formara mejor juicio del estado de la mar se le envió á la boca y regresó diciendo que creía muy probable que á causa de la marejada tocara el barco sobre la referida laja. El General Paredes y los capitanes de navío Eulate, Lazaga, Díaz Moreu, y Villaamil, opinaron que no se debía salir. Dieron dictamen contrario Bustamaute y Concas. El

Almirante, que en la junta se había reservado su opinión, después de ella dispuso se suspendiera la salida de la Escuadra.... ¡por no ser las circunstancias extremadas! (1)

(1) Cervera, *Colección de documentos*, págs. 121 y siguientes.



CAPITULO VIII

Se recuerdan los motivos de la guerra, en que España defendía, por encima de todo, su honra.—Necesidad que tenían nuestros buques de salir de Santiago.—Notable voto particular de D. Joaquín Bustamante en la junta de guerra de que se ha dado cuenta en el capítulo anterior.

Si se detiene el lector un momento á meditar sobre la situación de Cervera en el puerto de Santiago y el peligro que para España ofrecía la permanencia de la Escuadra allí, condenará sin reservas la disposición adoptada por el Almirante.

En efecto, la causa próxima del conflicto armado entre España y la República del Norte, era el ultimátum del Gobierno de Wáshington al de Madrid intimidándole la evacuación de la isla de Cuba en un plazo perentorio y breve; y lógico era suponer que la principal acción militar de los Estados Unidos se concentraría sobre esta isla.

único punto al que, por el momento, tenían necesidad de llevar fuerzas de desembarco. Si, ampliando su esfera de acción, los *van-kees* atacaban las Filipinas, la Península y sus islas europeas y africanas, el ataque habría de reducirse á destrozarse con sus naves los puertos y arsenales, sin intención alguna de conquistar y conservar aquellas lejanas plazas. En cambio, respecto á Cuba, dada su actitud, tenían la imprescindible obligación de hacer penetrar en ella un ejército numeroso para desalojar á los españoles que en este territorio defendían el pabellón rojo y gualda.

Las exigencias del honor no permitían al gobierno de Madrid desamparar esta colonia en los términos propuestos por el presidente MacKinley; pues, aparte el hecho—olvidado por el Almirante,—de existir aquí un millón, por lo menos, de súbditos leales á España, nadie se habría explicado satisfactoriamente que con doscientos mil soldados aguerridos, aclimatados y provistos de buen armamento y abundante parque, se rindiera Cuba á los americanos sin disparar un tiro.

El choque, pues, había de tener por principal escenario la Perla de las Antillas, y sa-

bido esto, nada más natural que destinar lo mejor de nuestra Escuadra á compartir los lauros de la campaña, que prometía ser brillante, supuesto el indomable valor de nuestra raza.

Aunque la presencia de la Escuadra en mares cubanos no hubiera podido distraer la atención de la flota enemiga, impidiéndole apoyar los desembarcos de fuerzas terrestres ni hacer menos eficaz el bloqueo general de la isla, contribuiría, por lo menos, á mantener entre nosotros el entusiasmo y á producir entre los contrarios la intranquilidad y el sobresalto.

Para eso hubiera sido preciso que fondeara la Escuadra de Cervera en la Habana, donde se habría abastecido ampliamente de carbón (1) y aumentado sus pertrechos (2), y

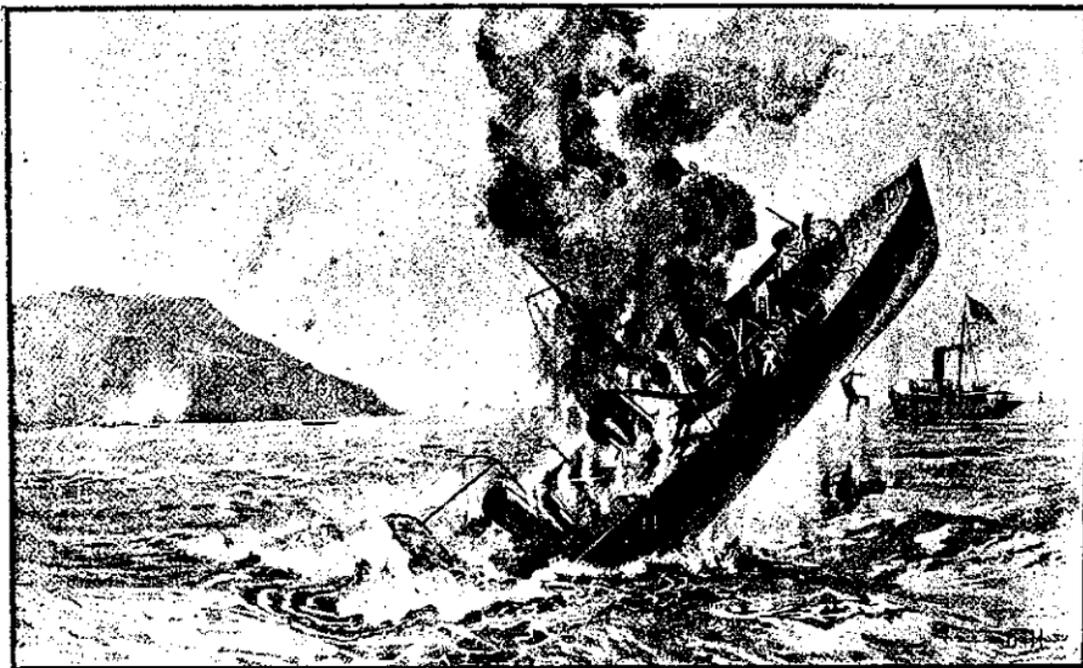
(1) Según oficio del comandante general del Apostadero de la Habana, Sr. Manterola, dirigido en 21 de mayo al Almirante, había en este puerto unas 20.000 toneladas de carbón, de las que 9.000 pertenecían al Estado y las restantes habían sido embargadas á sus dueños en 30 de abril por un Bando del general Arolas, gobernador militar de la Habana.—V. Cervera, *Colección de Documentos*, pág. 107, y la prensa de la Habana correspondiente al 30 de abril de 1898.

(2) Aunque no en gran número había en el Arsenal estopines, granadas, casquillos y otras municiones. Además hubieran podido aprovecharse los cartuchos de 57 milímetros sistema Nordenfelt y los de 37 milí-

donde, auxiliado por los buques del Apostadero, que aun sin valor militar alguno, como decía el Almirante, eran, por lo menos, tan útiles como pudieran serlo los mercantes armados con que los americanos nos echaron á pique un caza-torpederos en Santiago, venía á representar á los ojos del enemigo un contingente respetable que le habría determinado á adoptar un plan de campaña enteramente distinto del que después discurrió, partiendo del supuesto de que la Escuadra de Cervera no podía ser auxiliada.

Lo que hicieron los americanos en Santiago de Cuba, atraídos evidentemente por nuestros buques, lo hubieran hecho en la capital de la isla. Pero el ataque á la Habana con tropas de desembarco habría presentado para ellos graves riesgos. Y aun suponiendo que hubiesen intentado el desembarco por Matanzas, llevando allí la mitad de su Escuadra y dejando la otra mitad sobre el Morro, bloqueando la nuestra, provocado por Cervera el combate contra esta

metros de los cañones-revólvers Hochtkiss que tenían á bordo los cruceros *Alfonso XII*, *Infanta Isabel*, *Conde del Venadito* y *Marqués de la Ensenada*. Los tres cruceros bilbaínos que se perdieron en Cuba llevaban 8 cañones Nordenfelt de 57 y otros 8 Hochtkiss de 37. El *Colón* llevaba 10 de los primeros.



Nafragio del "Plutón" ocasionado por un disparo
del buque mercante "Gloucester"

última, y secundado por las baterías de la plaza, es seguro que, aun sucumbiendo nosotros, les habríamos inferido graves daños. Y ese era nuestro único ideal en semejante guerra, herir, destruir, matar.

Lo que es evidente es que si Cervera no se deja encerrar en Cuba, la rendición de aquella plaza no habría provocado, como desde luego provocó, la paz en condiciones humillantes. Así es que desde que los americanos desembarcaron en Daiquirí, fué la Escuadra de Cervera la pesadilla de todos los españoles, porque todos veíamos que no podía sostenerse aquella capital por imposibilidad de mandarles socorros con la urgencia requerida, y presagiábamos que la rendición de la plaza iba á comprender la de la Escuadra española surta en su bahía.

Tenido esto en cuenta, desperdiciar la más pequeña oportunidad de abandonar el desastroso puerto de Santiago, era uno de los mayores yerros, por no calificarlo más duramente, en que podía incurrir un jefe de Escuadra. Así vino á reconocerlo el señor Bustamante, jefe de Estado Mayor de Cervera, en su hermoso voto particular, emitido por escrito el 26 de mayo y que no podemos dejar de reproducir íntegro. Dice así:

“Las razones que he tenido para opinar por la salida inmediata de la Escuadra, á pesar del dicho del práctico Miguel, son las siguientes: Mi impresión sobre la situación probable de las Escuadras enemigas, es la que resumiendo las suyas formuló el Almirante. Hoy es casi seguro que no están sobre este puerto: mañana es casi seguro que lo estarán. Partiendo de esta base, que creo muy fundada, he raciocinado del modo siguiente: Nuestra Escuadra, bloqueada por fuerzas superiorísimas, tiene poquísimas probabilidades de salir *unida* forzando el bloqueo. El hacerlo cada buque á la ventura no encaja bien en mi modo de sentir y me parece expuesto á perder alguno ó algunos buques (1). El salir francamente á presentar combate me parece hasta inhumano, por lo seguro de la derrota, é impolítico porque sería proporcionar un triunfo fácil al enemigo. Fuera de esto no se me alcanza más recurso que el capitular como la plaza, cuando al cabo de un mes ó poco más nos encontremos faltos de víveres, pues estamos completamente bloqueados por mar y por tierra. *Y esta solución*

(1) No todos, fíjese el lector.

última es para mí más inadmisible aún que las anteriores (1).

Esta es, á mi juicio, la situación en que se encuentra la Escuadra, y ante su inmensa gravedad opto por la salvación de tres de sus buques, aun corriendo el riesgo de la pérdida marinera del cuarto, tanto más cuanto que no creo tan inminente esta pérdida, pues los prácticos siempre dejan un margen de seguridad ó resguardo y lo mismo hacen los hidrógrafos. El *Colón* cala, según manifestó su comandante, 7,60 metros, que son 24,93 pies ingleses. La laja, según el práctico, tiene 27,50 y es de cortísima extensión (según indicaba, materialmente menor que la manga del salón del Almirante). Queda, pues, un margen de *dos y medio* pies ingleses largos y la marejada no me pareció excesiva esta mañana, que estuve en la boca del puerto y soplabá más el viento. Pudiera, pues, suceder que el *Colón* pasara sin que le cogiera un golpe de mar sobre la laja, y aun cuando le cogiera y tocara, no por eso sería seguro que la avería resultante le imposibilitara de se-

(1) ¡Hermosas palabras que la historia escribirá con letras de oro, y que envuelven una dura lección al Almirante que sólo pensó en rendirse con la plaza!

guir viaje y sobre todo repito que, dentro del orden de las probabilidades, creo preferible que el *Colón* (el que á mi juicio hubiera debido salir el último) se quedara perdido en la boca del puerto, á lo que temo que nos espera. Esta es mi opinión, que deseo en verdad sea equivocada, pero me la dicta mi conciencia y no puedo reservarla. *Joaquín Bustamante.*”

Nos parece que el anterior voto particular no ha menester comentarios: está lo suficientemente claro para que todo el mundo lo entienda y lo suscribe una de nuestras glorias militares menos discutidas para que pueda considerarse poco autorizado. A este voto se adhirió don Víctor Concas, el comandante del buque insignia, íntimo amigo de don Pascual Cervera. Concas dijo, con muy buen sentido, “que el plazo de veinte ó veinticinco días que quedaba para que tuviera efecto la capitulación, no era suficiente para esperar ni una ocasión más propicia ni un cambio de circunstancias.” (1)

Pues así y todo, como indicamos en el capítulo anterior, el Almirante opinó lo contrario. “Considero—dijo—que las circuns-

(1) Cervera, *Colección de Documentos*, pág. 124.

tancias no son tan extremadas para exponernos á perder el *Colón* por la mar que hay en la laja, en que la *Gerona*, de menos calado que él, perdió parte de la zapata, y *en espera de que calme la mar* (1) *y se presente otra ocasión* (2) se suspende la salida.” (3)

Cuando el ministro de Marina tuvo noticia de la resolución de Cervera sólo le contestó: “Adviértole que el enemigo intenta sumergir cascos entrada del puerto.” A lo que diría el Almirante para su capote: ¡ojalá! Porque, después de lo que hemos visto nadie puede dudar que el primer *Merrimac* que Cervera vió atravesado en la boca del canal, fué su libre y sostenida voluntad de no salir de Santiago.

(1) Precisamente el estado de la mar favorecía la evasión, pues se habían alejado los barcos enemigos y además todo el mundo sabe lo inseguros que son los disparos con mucha marejada.

(2) Sin duda la de tener toda la Escuadra americana enfrente.

(3) Cervera, *Colección de Documentos*, pág. 125.



CAPITULO IX

Establecido en forma el bloqueo de nuestra Escuadra por la del Comodoro Schley, piensa Cervera, de nuevo, en salir.—Rectifica su opinión y decide quedarse en puerto.—Nueva junta de Guerra para tratar de la situación apurada de la Escuadra.—Plan de Bustamante para salir del puerto forzando el bloqueo.—Las Ordenanzas y el Código de la Marina, no consentían la voladura de las naves en la bahía, sin combatir, como pensaba Cervera.

Desde el 26 de mayo en que fué cerrada la boca del puerto por la Escuadra de Schley (reforzada pocos días después por la de Sampson) hasta el 3 de julio en que la flota española salió de aquella bahía, media un espacio de tiempo durante el cual tampoco dió el Almirante las mayores muestras de arrojo ni de astucia. Aplanado, anonadado por el peso de una responsabilidad superior á sus alientos, desprovisto de todo lo que significara osadía, atrevimiento, ingenio ó destreza, su única idea, como hemos dicho

y repetido anteriormente, fué la de ayudar con sus marineros á la defensa de la plaza por tierra, y volar los barcos cuando llegara el momento,—por el propio Cervera considerado como indefectible,—de que la capital se rindiese.

¡Cosa singular! El hombre que había desperdiciado tantas veces la oportunidad de alejarse del puerto de Cuba antes de ser bloqueado, todavía tuvo algunos momentos en que esperó poder burlar la vigilancia del enemigo: “Estamos en acecho para aprovechar la ocasión de forzar el bloqueo”, dijo al ministro de Marina en 28 de mayo; y aun llegó á pensar, poniéndose en contradicción consigo mismo, que con sólo alejarse del bloqueo los cruceros *Brooklyn* y *New York* podría nuestra Escuadra romper el cerco con *probabilidades de éxito*. (1)

Sin embargo, bueno es hacer constar que estos no fueron sino relámpagos fugaces: en su inteligencia y en su voluntad no existía más que un solo pensamiento y un solo deseo: permanecer encerrado en la bahía y sucumbir con la plaza. En carta dirigida por el Almirante al general Linares, fecha 25 de

(1) Cervera, *Colección de Documentos*, pág. 127.

julio, (1) le dijo claramente que consideraba perdida la Escuadra y que el dilema era “perderla destruyéndola, si Cuba no resistía, contribuyendo á su defensa ó perderla sacrificando á la vanidad la mayor parte de su gente, privando á Cuba de ese refuerzo lo que precipitaría su caída.” Léase *honor* donde el Almirante escribió *vanidad* y recordando que la misión de la Escuadra no era contribuir á la defensa de Santiago sino la de defender el *honor* de nuestro pabellón, se tendrá comentada debidamente la actitud de Cervera.

Si al Almirante no se le ocurría nada de provecho durante su permanencia en Santiago, en cambio á su jefe de Estado Mayor, al ilustrado Bustamante, le venían á la mente proyectos atrevidos que demostraban tanto su arrojo y bravura como su sagacidad y perspicacia.

El día 8 de junio reunió el Almirante á los jefes de los barcos para oír sus opiniones respecto á la situación de la Escuadra. Bustamante, que fué el primero en hablar, opinó “habidas en cuenta todas las circunstancias de existencia en víveres, error en supe-

(1) Cervera, *Colección de documentos*, págs. 142.

rrioridad de las fuerzas enemigas, etc., por que se debía aprovechar este obscuro de luna para efectuar la salida, y puesto que la situación durante la noche de la Escuadra enemiga y las dificultades para la salida le parecen impedir que la Escuadra salga en masa, que se efectúe en la forma siguiente: los caza-torpederos primero con rumbo al Sur, pasando á toda velocidad por los costados ó mejor dicho proximidades del *Texas* y los tres acorazados gruesos. (1) Poco después saldría el *Colón*, que es el buque más andador de los cuatro, con rumbo al Oeste-Sudoeste contra el *Brooklyn*, que acostumbra situarse en esta ala. Después el *Teresa* por el Este-Sudeste y más tarde el *Vizcaya* y el *Oquendo*. Cree (Bustamante) que de este modo se produciría confusión en la Escuadra enemiga que permitiría salvar, cuando menos, el cincuenta por ciento de la nuestra, solución muy preferible en su opinión á la que entrevé de verse estrechado por falta de víveres y *que no quiere admitir*. (2) Opi-

(1) Indudablemente prefería Bustamante que los caza-torpederos se acercaran á esos barcos (*Oregon*, *Iowa* y *Massachussets*) y no á los cruceros *New York* y *Brooklyn* por ser éstos más rápidos.

(2) Esta valerosa actitud de Bustamante había de contrariar horriblemente á Cervera que consideraba

nó también que la Escuadra debe prepararse descansando unos días, sobre todo los caza-torpederos, cuyas tripulaciones es milagroso que resistan las fatigas del servicio nocturno diario que vienen desempeñando. Además cree ventajoso por todos conceptos (uno de ellos el de cansar al enemigo) *el que se le haga fuego siempre que se ponga á tiro, sobre todo á los proyectores con que exploran las inmediaciones de la boca durante las horas de oscuridad.* Y, por fin, en su ignorancia de las medidas adoptadas por el Almirante, opinó por que antes de intentarse la resolución extrema que propone se diese conocimiento preciso al gobierno de S. M. de la situación gravísima en que se encuentra la Escuadra. Dada la forma en que ésta había de salir, cree que el punto de reunión debería ser la Habana, en vez de Puerto Rico, que preferiría á salir toda la Escuadra reunida.”

Esta fué la última vez que el bravo Bustamante habló en las juntas de guerra de la Escuadra. El Almirante le confió pocos días después el mando de la columna de desembarco que contribuyó á la defensa terrestre

como la más adecuada solución, la que su jefe de Estado Mayor repetía ser inadmisibile.

de la plaza de Santiago de Cuba, y en el combate de la loma de San Juan, tras heroica resistencia, cayó mortalmente herido de un balazo en el vientre que le privó de la vida algunos días más adelante. La ausencia de Bustamante era un grave mal para la Escuadra, pues perdía con ella el único hombre cuyo ánimo no flaqueara ni un momento.

Bueno será hacer constar que esta junta se celebró á consecuencia de haber pedido el Almirante instrucciones á Madrid, "por temer que el enemigo obstruyese la boca del puerto y no poder impedirlo por su gran superioridad" (1) y de haberle contestado el ministro de Marina del modo siguiente: "Siendo imposible prever y resolver desde aquí con oportunidad todos los casos que pueden ocurrir en la campaña, el gobierno, que conoce los medios de que V. E. dispone, las cualidades que le adornan y las amplias facultades de que está investido, confía en que hará de ellas el uso más acertado en cada caso, y estimará que ha llenado su difícil misión si deja satisfechos la letra y el espíritu de nuestras Ordenanzas." (2) Por

(1) Cervera, *Colección de Documentos* pág. 129.

(2) *Ibid*, pág. 130.

cierto que en la obra publicada por Cervera se pone, por vía de nota, el art. 153, título primero, tratado 3º de las Ordenanzas de la Armada, que en vez de favorecer al Almirante le perjudica, pues dicho precepto dice así: “*Deberá combatir hasta donde quepa en sus fuerzas contra cualquier superioridad, de modo que, aun rendido, sea de honor su defensa entre los enemigos. Si fuere posible varará en costa amiga ó enemiga antes de rendirse, cuando no haya un riesgo próximo de perecer el equipaje en el naufragio; y aun después de varado, será su obligación defender el bajel y finalmente quemarle si no pudiese evitar de otro modo que el enemigo se apodere de él.*”

Perdónese nos la digresión, pero la abona la oportunidad á que hemos llegado. Las Ordenanzas están, en este punto, de perfecto acuerdo con el vigente Código de la Marina de Guerra, uno de cuyos artículos, el 143, castiga con la pena de reclusión militar perpetua á muerte al marino que, *sin haber empleado todos los medios de defensa que está obligado á conocer por su profesión*, rinde al enemigo por capitulación el buque ó buques, puerto ó fuerzas de su mando. Otro artículo del propio Código, el 151, condena

á la pena de seis años y un día de prisión militar mayor, á veinte años de reclusión militar al que pudiendo combatir ó perseguir al enemigo no lo hiciere. De aquí se deduce que el pensamiento del general Cervera, de volar los barcos sin combatir, constituía una grave infracción del Código y de las Ordenanzas de la Armada, siendo por tanto racional, más que eso, obligatorio para Bustamante, para el general Blanco, para el gobierno y para cuantos tuvieran que ser juzgados, á virtud de la campaña, por los Tribunales de guerra y por el más severo de la Historia, impedir que la infracción se realizara.



CAPITULO X

Lo que dejó de hacerse durante el bloqueo de la Escuadra.—No se despojó á los barcos de lo que pudiera incendiarse en la batalla.—No se hizo fuego contra los buques enemigos que iluminaban de noche la boca del puerto.

Si el Almirante Cervera hubiera pensado en que no era posible sucumbir en el puerto, en que no había más remedio que ir á la Habana, bien fuera burlando el bloqueo, bien combatiendo con el enemigo; si, en suma, por su cerebro hubiera pasado alguna vez la idea, siquiera en hipótesis, de que nuestra Escuadra, por error del gobierno, por estulticia ó mala fe del pueblo español (1),

(1) Muchos marinos nos creen á todos los españoles paisanos, unos mentecatos ó unos infames. Las siguientes frases del libro de Concas, *La Escuadra de Cervera*, lo acreditan: “Los españoles preguntan por qué no nos defendemos; pregunta de notoria mala fe en los más.” (pág. 8) “La acusación de esa *masa in-*

por lo que fuera, había de verse puesta al alcance de la artillería americana, hubiera procedido de muy distinta suerte.

Por de pronto todo el tiempo que permaneció encerrado en Santiago, en vez de dedicarse á las lamentaciones que ya hemos visto, habría emprendido la obra de aligerar los barcos de todo cuanto pudiera servir de pábulo al incendio. Los mamparos de madera de los camarotes y cámaras, los bancos de la gente (1), el mobiliario y aun el equipaje de la dotación, todo lo que arde fácilmente, debió ser desembarcado en vísperas del combate. No incurriremos en la necedad de decir que esta sea la situación normal de los barcos. En tiempo de paz están muy en su lugar todas las comodidades que á bordo se llevan; pero cuando se corre el riesgo de tropezar con un enemigo que convertirá en daño nuestro las propias ven-

consciente que ignora todo cuanto se refiere á la guerra y en particular á la naval y que cree que el *Alfonso XII* ó el *Cristina* pueden oponerse al *Iowa* ó el *Massachusetts*" (pág. 52). "En aquellas ciudades (la Habana) incluso los españoles acaudalados y radicados en el país, no había nadie en la isla dispuesto á acordarse del ejemplo de Cádiz más que en música popular." (pág. 93).

(1) Según Concas los bancos del *Teresa* quedaron en Cádiz.

tajas, la lógica menos alambicada manda que precindamos de ellas. ¿De qué servirán á los marineros las taquillas, ni á los jefes y oficiales sus baúles y maletas en día de batalla, si no es para perderlo todo en breves momentos? El mismo Concas, en la obra citada, si bien cree que no es posible destruir los alojamientos, conviene en que, al temerse una guerra, se debedar orden de aligerar los equipajes. Agréguese la consideración de que el viaje de la Escuadra, después del combate, si salía salva, había de ser corto, bien se dirigiera á la Habana, Cienfuegos ó San Juan, y se convendrá en que no era preciso conservar á bordo las construcciones de madera ni el exceso de ropa, que, en cambio, constitufan un inmenso peligro para el éxito de la operación.

Del mismo modo que no se explica cómo no se puso á los buques en las mejores condiciones posibles para evitar los incendios, resulta inexplicable que no se hicieran disparos contra los barcos bloqueadores que se acercaban de noche á la boca del puerto. ¿Hasta qué distancia se acercaban? Oigamos á Concas: “Apenas anohecía, el enemigo colocaba dos acorazados frente á la boca del puerto, á unos mil metros próximamente de ella; uno de los acorazados enfoca-

ba sus dos proyectores sobre todo el canal de entrada, donde no podía hacerse el menor movimiento.....” (1) De suerte que los dos acorazados referidos se ponían á tiro de la batería de cañones González Hontoria de 16 centímetros emplazada en la Socapa. No discutiremos sobre la vulnerabilidad de las corazas á la distancia de 1,000 ó 2,000 metros; pero sí afirmaremos que los proyectores eran vulnerables, más que eso: sumamente frágiles. Añadiremos que ofrecían un excelente blanco. ¿Por qué, pues, no se les hizo fuego?

Bustamante ya lo indicó en la junta última á que concurriera, dando como razón para ello la conveniencia de cansar al enemigo. Nosotros diremos más: diremos que que una de las ventajas que hubiese proporcionado el disparar todas las noches sobre los proyectores de los barcos americanos hubiera sido el obligarles á desistir del alumbrado del canal, facilitando así la salida de nuestra Escuadra de noche. Pero—es claro—el enemigo probó el primer día á iluminar la boca; vió que no le sucedía nada y continuó imperturbable todas las noches su vigilancia.

(1) Concas, *Cervera y su Escuadra*, pág. 123.

El mismo almirante Sampson hablando del ataque al *Reina Mercedes* (1) ha dicho: “las baterías del Morro, que por motivos inexplicables durante esta guerra habían permanecido calladas durante la noche cuando tantísimo daño hubiesen podido causar á los buques americanos, devolvieron ahora los fuegos.” Concas explica el silencio de las baterías de Santiago diciendo que sólo había dos cañones útiles con cien tiros cada uno. La explicación del general Linares es más curiosa. Dice así: “Toda vez que V. E. en persona (Cervera) ha observado en la noche de ayer la posición de la Esquadra enemiga y adquirido el convencimiento de la imposibilidad de salir de este puerto la nuestra desapercibida para el contrario, mientras la artillería de la costa no consiga alejar á los buques que con sus proyectores iluminan constantemente y por completo la boca, le ruego me manifieste si considera eficaz al expresado objeto el fuego de los cañones Hontoria de 16 centímetros que son los de mayor alcance entre los emplazados en las baterías de la costa, para

(1) Carta del Almirante Sampson al Departamento de Marina de Wáshington, publicada en *El Mundo Naval Ilustrado*.

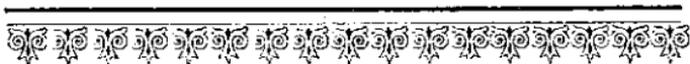
poder en su consecuencia dar las correspondientes órdenes al comandante de la batería alta de la Socapa; *pero como no conviene producir alarmas innecesarias en el vecindario, hacer consumo inútil de municiones ni menos evidenciar ante nuestros enemigos lo limitado de nuestros elementos de defensa y ataque* si no ha de lograr favorecer la salida de la Escuadra, me permito hacer á V. E. presente, por si estimara oportuno tenerlo en cuenta, que sobre la población se divisan claramente los haces de luz y por lo tanto á la distancia á que de ordinario se sitúan de noche los barcos americanos, habría que agregar cuando menos, los 7 ú 8 kilómetros que separan á Cuba de la costa, distancia total á la cual podría colocarse la Escuadra enemiga sin dejar de iluminar con sus focos eléctricos la entrada del puerto.”

¡Dios nos dejó de su mano en la guerra del 98! El Almirante y el general en jefe del ejército de operaciones en Santiago estaban á la propia altura.

Para Linares, alejar la Escuadra enemiga siete ú ocho kilómetros no tenía importancia: en cambio Sampson juzgaba necesario arriesgarse á 1,000 metros de la boca

del puerto por creer que sólo á esa distancia se alumbraba bien el canal. Para Linares era inconveniente evidenciar los escasos medios de ataque y defensa de que disponía y para no evidenciarlos consideraba lo mejor no hacer fuego sobre los barcos americanos cuando estaban cerca. Para Linares no convenía hacer un consumo inútil de municiones, sino más bien reservarlas para después de la capitulación, sin duda. Para Linares era inconveniente producir alarmas innecesarias en el vecindario, debiendo sacrificar á la tranquilidad de éste una operación que no podía dejar de resultar provechosa.

No nos cansaremos de repetirlo: si todas las noches se hubiesen roto cuatro ó cinco reflectores, los barcos americanos habrían desistido de iluminar el canal, facilitándose así la aproximación de nuestros destróyers á los buques enemigos para lanzarles torpedos, y haciéndose posible la evasión de nuestra Escuadra.



CAPITULO XI

Descubrimiento de un ejército expedicionario de los Estados Unidos en Daiquirí y operaciones favorables á ellos sobre Santiago.—Peligro en que se hallaba la Escuadra, bloqueada por mar y amenazada la plaza y el puerto por tierra.—Actitud del general Blanco.—Queda á sus ordenes la Escuadra de Cervera.—Telegramas cambiados entre el Capitán general de Cuba y el Almirante de la Escuadra.—Orden dada á la Escuadra para que abandonase el puerto, antes de que cayese en poder del enemigo.

Antes de discurrir sobre la salida de la Escuadra de Cervera del puerto de Santiago es indispensable hablar de la actitud adoptada por el general Blanco, supuesto que los marinos que hasta el presente han escrito acerca del combate naval de 3 de julio de 1898 han atribuído el rápido desastre de nuestros buques á la orden dada por el Capitán general al Almirante para que abandonara inmediatamente la bahía en que se hallaba.

Conviene recordar pormenores que el tiempo haya podido poner borrosos.

El día 20 de junio se presentaron á la vista de Santiago varios transportes americanos portadores del ejército de desembarco que al mando del general Miles había de realizar la invasión de la isla. El 22 desembarcó por Punta Berracos; el 23 se apoderó de Daiquirí y el primero de julio de la meseta de San Juan, obligando á las fuerzas defensoras á replegarse al recinto de la plaza. Tomado el poblado del Caney, tras la heroica defensa del insigne Vara del Rey, la situación de la ciudad y del puerto se hizo realmente crítica. La palabra *capitulación* empezaba á manifestarse en los labios de todos, conocidos como eran los escasos medios de resistencia de que se disponía y la capacidad de los generales que tenían el mando de la plaza.

De un momento á otro iba á presentarse el instante, tantas veces indicado por Cervera, de rendir los barcos con la ciudad; pero como esto había sido desechado por la opinión,—en la que figuraban autoridades de tanto peso como el capitán de navío don Joaquín Bustamante,—el general Blanco trató de impedir que la rendición de los bu-

ques se efectuara desobedeciendo la letra y espíritu de las Ordenanzas, esto es, sin haber combatido previamente contra *cualquier superioridad* hasta donde sus medios alcanzaran.

Y esta actitud del general Blanco no puede dejar de ser alabada por la crítica imparcial que, en cambio, dicho sea de paso, debe censurarle el haber calumniado á los Voluntarios de la Habana. (1)

Las razones del General en jefe para convencer á Cervera de la necesidad en que se se hallaba de combatir antes de rendirse, aparecen en la correspondencia cambiada entre ambos y los ministros de la Guerra y de Marina. Son esas comunicaciones tan in-

(1) He aquí un telegrama dirigido por el general Blanco al ministro de la Guerra en 4 de junio: "Faltaría á mi deber si ocultase á V. E. que salida estos momentos Escuadra Cervera (para Filipinas) producirá en la opinión tan funesto efecto que dudo pudiera dominarse situación de fuerza que de seguro provocaría. *Los Voluntarios excitados ya hoy por insuficiencia Escuadra Cervera y contenidos sólo esperanza llegada segunda Escuadra de un momento á otro, SE SUBLEVARÍAN EN MASA* al saber que en vez de refuerzos se retiran los pocos barcos que hay. La represión tendería que ser sangrienta, la actitud para ese caso del Ejército, dudosa, y segura la pérdida de la isla ante la horrible conflagración que aquí surgiría." Al general Blanco le constaba que podía contar á todas horas con la lealtad de los Voluntarios y del Ejército y que ninguna sublevación amenazaba.

teresantes que no resistimos á la tentación de reproducirlas:

He aquí una del general Blanco al ministro de la Guerra: "Habana 20 junio 1898 —Sensible ha sido que la independencia de que goza la Escuadra Cervera me haya impedido intervenir en sus operaciones, no obstante pesar sobre mí sus consecuencias, pues han variado por completo, á causa de entrada y permanencia en Santiago de Cuba, el nuevo objetivo y aspecto de la campaña, las existencias de víveres y de carbón y el aprovisionamiento de algunas plazas. Si por lo menos hubiese tratado ponerse de acuerdo conmigo, con general Linares y con general del Apostadero, es posible que entre todos hubiéramos encontrado más ventajosa solución en un principio que las que hoy se ofrecen, que son: ó esperar resultado desigual combatiendo dentro puerto ó romper línea enemiga para tomar otro cualquiera, Haití ó Jamaica, donde quedaría nuevamente encerrado; preferible quizá venir á Cienfuegos ó Habana—cosa posible aún en estos momentos—ó tomar rumbo á España, de no reforzarse, que sería lo mejor; todo menos seguir encerrado en Cuba, expuesto á rendirse por hambre.—La situa-

ción es gravísima y no dudo que el gobierno de S. M. ordenará en tan críticas circunstancias lo que sea más oportuno al bien de la Patria y al honor de nuestras armas, haciéndole respetuosamente presente la conveniencia de unificar la acción militar en la presente guerra, disponiendo resida en mi autoridad el mando en jefe de todas las fuerzas de mar y tierra destinadas á estos mares." El mismo día 20 el general Blanco insistió con el ministro de la Guerra sobre el propio asunto diciéndole: "Me preocupa cuanto V. E. puede figurarse, situación división Cuba, sobre la que hoy pesa principal acción enemigo atraído por permanencia aquel puerto Escuadra Cervera, á la que se propone impedir salida. Allí está, pues, empeñado honor nuestras armas y suerte nuestros mejores barcos, que deben salvarse á toda costa." (1)

Por su parte el Almirante Cervera dijo el 23 de junio al ministro de Marina: "El enemigo se ha apoderado ayer de Daiquirí; hoy seguramente ocupará Siboney, á pesar de

(1) No se refiere Blanco sólo á la salvación de los barcos, como podría deducirse de la anfibológica redacción del texto, sino también al *honor de las armas*, que junto con la suerte de los buques estaba empeñado en Santiago de Cuba.

brillante defensa. El curso de estos sucesos es muy doloroso aunque previsto. Han desembarcado tripulaciones Escuadra para ayudar Ejército..... Como es absolutamente imposible que la Escuadra escape en estas condiciones, pienso resistir cuanto pueda y destruir los buques en último extremo.....”

Contestando el ministro de la Guerra al telegrama del general Blanco le dijo el 24 que el Gobierno había decidido que la Escuadra de Cervera quedara á las órdenes del Capitán general de la isla, conforme á la Real Orden de 29 de octubre de 1872, lo que igualmente trasmitió el mismo día al Almirante el ministro de Marina.

El propio 24 de junio el general Blanco encargó á Linares manifestara á Cervera que en su opinión debía salir del puerto tan pronto como le fuera posible, porque su posición en Santiago era la más peligrosa de todas. “Anoche, agregaba, sólo había ahí siete barcos de guerra, y en Cienfuegos tres y aquí nueve, á pesar de lo cual forzaron con facilidad línea del bloqueo el *Santo Domingo* y el *Montevideo*, que salieron á las dos de la madrugada. *Si perdiéramos la Escuadra sin combatir, el efecto moral*

sería horrible dentro y fuera de España.” A lo que contestó el Almirante al día siguiente: “No es exacto que la Escuadra de bloqueo haya estado nunca reducida á siete buques; sólo los seis principales representan más de triple fuerza que los cuatro míos. La falta de baterías que mantengan á distancia la Escuadra enemiga, hace que esté siempre cerca de la boca del puerto, que iluminan (1) imposibilitando toda salida que no sea á viva fuerza.”

En 26 de junio dijo Blanco al Almirante: “Me parece exagera algo V. E. dificultades salida; no se trata de combatir, sino de escapar de ese encierro en que fatalmente se encuentra Escuadra y no creo imposible, aprovechando circunstancias oportunas, *en noche obscura* y con mal tiempo poder burlar vigilancia enemigo y huir en el rumbo que crea V. E. más á propósito; pues aun en el caso se apercibiera, *de noche el tiro es incierto*, y aunque sacara averías, nada representarían comparadas con salvación barcos. Me dice V. E. *que es segura*

(1) Ya hemos visto que no era la falta de baterías, sino el hecho de permanecer silenciosas por la absurda razón de que, disparando, ponían de manifiesto las escasas defensas de la plaza.

pérdida de Santiago de Cuba, en cuyo caso destruiría barcos y esta es razón de más para aventurarse á salir, pues siempre es preferible al honor de las armas sucumbir en un combate, donde puede haber muchas probabilidades de salvarse; además, no es segura tampoco la destrucción de los barcos (en el puerto), pues podría suceder como en la Habana el siglo pasado, en que los ingleses nos pusieron por condición en la capitulación la entrega de la Escuadra que estaba encerrada en el puerto. (1) Por mi parte repito que creo muy difícil por fuerte que sea Escuadra enemiga, que saliendo en noche oscura y escogiendo oportunidad, reducción ó alejamiento parcial

(1) Este hecho, que es rigurosamente histórico, demuestra que los acontecimientos se repiten. El marqués del Real Transporte, almirante de la Escuadra española en la Habana, cuando el sitio de los ingleses en 1762, tenía bajo su insignia doce navíos bien provistos y artillados. No le ocurrió oponerse al desembarco de la tropa inglesa, ni nada de provecho, sino echar á pique en la boca del puerto tres de sus buques. Ferrer del Río, en su obra *Historia de Carlos III*, citado por Lafuente en su *Historia general de España* (tomo.14, pág. 147) califica así á los jefes que tuvieron á su cargo la defensa de la Habana:

"El marqués del Real Transporte, por nada animoso, el ingeniero Ricaud por inepto, el marino Colina por menos autorizado, D. Diego Tabares por tibio y el conde de Superunda por viejo."

de buques enemigos y forzando máquinas en dirección preconcebida, puedan ellos, aunque se aperciban, causar tanto daño. Prueba de ello la salida del *Santo Domingo* y *Montevideo* de este puerto con nueve en la línea de bloqueo, la del *Purísima* de Casilda con tres y la entrada del *Reina Cristina* en Cienfuegos con otros tres. Bien sé que el caso de esa Escuadra es más arduo, pero esos precedentes guardan proporción. Si esos cruceros llegan á ser apresados en cualquier forma dentro del puerto de Cuba, el efecto en el mundo entero será desastroso y la guerra podrá darse por terminada á favor del enemigo. Hoy todas las naciones tienen la vista fija en esa Escuadra y *en ella se cifra la honra de la patria*, como estoy seguro lo comprende V. E. —El gobierno opina del mismo modo y el dilema no ofrece duda á mi juicio, tanto más cuanto que abrigo gran confianza en el éxito, *dejando completamente á discreción de V. E.*, cuyas dotes rayan á gran altura, *la derrota que ha de seguir*, y si algún barco ha de quedar por poca marcha. —Como dato favorable diré á V. E. que Comandante crucero alemán *Geier* ha expresado la opinión de que puede efectuarse

salida Escuadra sin exponerse á grandes riesgos.”

En la propia fecha 26, el ministro de Marina puso este telegrama al Almirante: “Gobierno estima que en caso extremo á que se refiere en cablegrama 23, *antes de destruir nosotros mismos nuestra Escuadra en puerto*, debe intentarse salvación total ó parcial, por salida nocturna, como opinaron algunos jefes de esa Escuadra en juntas de 26 de mayo y 8 de junio y anunció V. E. en 28 mayo.” En este telegrama además recomienda el ministro á Cervera que evite los comentarios, pues se les atribuían interpretaciones desfavorables. Sin duda se refiere á las continuas quejas del Almirante y á sus reiteradas censuras al gobierno por haber mandado la Escuadra á las Antillas.

La contestación dada por Cervera á la extensa comunicación del general Blanco copiada, fué que la consideraba como una orden de salida y en su virtud pedía al general Linares el reembarco de las fuerzas de la Escuadra que se hallaban en tierra cooperando con el ejército á la defensa de la plaza. El general Linares, por su parte, contestó á Cervera que no podían reembarcar-

se las dotaciones mientras no llegaran á Santiago refuerzos de Manzanillo, desobediendo así las órdenes del general en jefe, si eran, como suponía el Almirante, que la Escuadra saliese enseguida del puerto.

En realidad Blanco no había dispuesto hasta este momento (28 de junio) que la Escuadra saliese inmediatamente: se limitó á insinuar al Almirante la idea de que ni él ni el gobierno estaban dispuestos á permitir que se rindieran nuestros barcos sin haber reñido previamente una batalla. El día 28 completó el Capitán general su pensamiento en el siguiente telegrama que dirigió al almirante Cervera: “Deseoso de mejorar todo posible situación Cuba, me ocupo con afán en remitirle raciones; si lo consigo podré enviarle más refuerzos, prolongando así defensa, quizá levantamiento de sitio, salvación Escuadra; de no conseguirlo, se impone, como V. E. comprende bien, que ésta abandone ese puerto á pesar dificultades que reconozco. Mi resolución, por lo tanto, que desearé satisfaga á V. E. es la siguiente: *La Escuadra permanecerá ahí y sin apurarse ni precipitarse*, puesto que aún tiene raciones, *acéchará la ocasión oportuna para salir*, dirigiéndose á donde V. E. juz-

gue conveniente; *pero en el caso de que los acontecimientos se agravaran hasta el punto de creerse próxima la caída de Santiago de Cuba, la Escuadra saldrá resueltamente lo mejor que pueda, confiando su destino al valor y pericia de V. E. y de los distinguidos jefes que la mandan, que, indudablemente, confirmarán con sus hechos la reputación de que gozan.*”

El Almirante, siempre sarcástico, replicó al general Blanco: “Creo entender la síntesis de su orden: si se puede aprovechar una ocasión favorable, hacerlo, y si no, á última hora, salir aun cuando sea segura la pérdida de la Escuadra.” Y el día 30 pidió á Linares que en cuanto creyera inminente la caída de Santiago se lo avisara con anticipación para poder embarcar la gente que tenía en tierra y hacerse á la mar.

Contestó á Cervera el general Linares el día 1º de julio: “Por tratarse de una plaza abierta no es posible determinar el momento de avisar á V. E. Sin embargo, procuraré tener V. E. al corriente del curso del combate, *por más que aquellos momentos no son los más á propósito para efectuar el reembarque de sus fuerzas.*”

Hagamos un alto al llegar aquí y suspen-

diendo esta larga correspondencia oficial, digamos dos palabras acerca de ella. Ante todo adviértase que el general en jefe, Blanco, hacía de la Escuadra y de la plaza de Santiago dos cosas totalmente distintas, como lo eran en realidad, sin más relación que la de depender la salida de la primera de la suerte militar que cupiera á la última en el choque que con los americanos se preparaba. Para Blanco, como para todo el mundo, la pérdida de la plaza de Santiago de Cuba era un mero accidente de la campaña; en tanto que la pérdida de los barcos en el puerto sin combatir era un baldón para nuestra bandera. Si el Almirante hubiese participado de la opinión del general Blanco en cuanto á lo que exigía el honor de las armas, no habría dado lugar á que la plaza se viera casi tomada por el enemigo para embarcar sus tripulaciones, pues habiendo de salir con la Escuadra resueltamente, lo mejor que pudiera, era necesario tener las dotaciones á bordo con suficiente antelación, para evitar que la operación de su reembarque pudiera impedir el aprovechamiento de una oportunidad cualquiera.

Por otra parte, si el Almirante creía que

Santiago de Cuba se rendiría inevitablemente al enemigo por falta de recursos (1) ¿á qué obstinarse en dar á las tripulaciones de su Escuadra el desagradable espectáculo de la capitulación? Se ha dicho, después, de estos acontecimientos, que el ejército americano iba á levantar el sitio cuando salió la Escuadra de Cervera; pero aunque esto sea verdad (que lo dudamos, á pesar de haberlo oído referir *in voce* á Mr. Tomás Robinson Dauley, corresponsal en campaña de un periódico de Nueva York), no por eso hubiera conseguido el Almirante mejorar su situación, porque el bloqueo marítimo siempre habría continuado y con él la imposibilidad de recibir recursos por mar, única vía practicable, pues en la estación del verano, ¿quién que conozca los campos y caminos de Cuba considerará posible que atravesase toda la isla de Poniente á Levante un convoy de carbón, víveres y municiones de guerra tan grande como era necesario para abastecer la plaza para un segundo sitio?

(1) En un telegrama al general Blanco dijo el Almirante en 25 de junio: "Ayer salieron cinco batallones de Manzanillo: si llegan á tiempo *prolongarán agonía*, pero dudo mucho salven la plaza." Cervera, *Colección de Documentos*, pág. 142.

Pero reanudemos la correspondencia oficial que hemos brevemente interrumpido.

El mismo día primero de julio, el Almirante intenta aún evitar la salida de la Escuadra con este telegrama dirigido al general Blanco: "Por general Toral conoce V. E. la jornada de hoy. Cree evidente que la retirada de mis fuerzas desembarcadas, implica la pérdida inmediata de la plaza. Sin ellas no puedo intentar la salida. *Yo creo lo mismo que Toral y nuestra salida parecería una fuga que á todos repugna.* (1) Así opinan también mis capitanes. Suplico las instrucciones que le he pedido." Este telegrama fué redactado después de haber celebrado junta de jefes en que considerando que era llegada la ocasión prevista por el general en jefe, de que la Escuadra saliese de Santiago, se proponía como conveniente á la defensa de la plaza *obstruir la boca del puerto*, es decir, no salir. (2)

No entendía Blanco cómo Cervera se consideraba tan obligado á la defensa de la

(1) Es inconcebible tal repugnancia cuando no se salía á una mar bonancible y sin peligros, sino al encuentro de un enemigo poderoso.

(2) El mismo día en que esto proponía la junta de guerra, caía el intrépido Bustamante en la defensa de San Juan.

plaza hasta el punto de no querer separarse de ella, así es que le dirigió un parte, más explícito que los anteriores, pero que todavía no era una orden terminante, sin duda por entender que no debía emplear con un subordinado de alta graduación el mismo estilo que con un subalterno de pequeña categoría. “Vistos progresos enemigos—le dijo el primero de julio á las diez y media de la noche,—á pesar heróica defensa guarnición y de acuerdo con la opinión del gobierno de S. M., reembarque V. E. tripulaciones, y aprovechando la oportunidad más inmediata, salga con todos los barcos de su Escuadra, quedando en libertad de seguir derrota que considere oportuna, autorizándole para que deje ahí algunos de ellos que por su poca marcha ó circunstancias no ofrecieren probabilidades de salvación.” Este telegrama fué ampliado por otro puesto un cuarto de hora después: “Prevengo á V. E. apresure su salida de ese puerto antes que el enemigo pudiera apoderarse de la boca.”

Diez minutos más tarde recomendaba Blanco á Linares que se concentraran las fuerzas y se prolongase todo lo posible la defensa, procurando á toda costa que el

enemigo no se apoderara de la boca del puerto antes de la salida de la Escuadra, para no tener que rendir ni destruir los barcos.

En la madrugada del 2 de julio el Almirante mandó encender las máquinas y por conducto de su jefe de Estado Mayor pidió al general Toral el reembarque de las fuerzas de Marina. Ese mismo día á las 5 y 10 minutos de la mañana el general Blanco puso á Cervera este despacho: "En vista estado apurado y grave de esa plaza que me participa general Toral, embarque V. E. con la mayor premura tropas desembarcadas de la Escuadra, y salga con ésta inmediatamente."



CAPITULO XII

Preparativos de salida.—Reembarque de los marineros del "Vizcaya."—Posibilidad de alejar á los buques americanos que alumbraban el canal.—Era preferible salir de noche con la luna, que en pleno día.—Lo que sobre esto dice el comandante del "Colón."—Pudiendo haber zarpado la Escuadra desde las cuatro de la tarde del sábado 2 de julio, se demoró la salida hasta el día siguiente por la mañana, bien alto el sol.—Tristes consecuencias que pueden sacarse de elección tan descabellada.

A las cuatro de la tarde del día 2 de julio quedó hecho el reembarque de la gente, siendo los últimos en llegar los marineros del *Vizcaya* por ser los que en tierra se hallaban más lejos del puerto. Estaba, pues, Cervera, desde esa hora, en disposición de salir, conforme al apremiante telegrama del general Blanco; pero como las dotaciones reembarcadas habían llegado rendidas de cansancio, se imponía demorar la salida

hasta que recuperaran las fuerzas. Ahora bien, el descanso debió reducirse al tiempo que faltara para las horas más oscuras de la noche. El 2 de julio era el último día del cuarto creciente, y por lo tauto sólo dos ó tres horas permanecía oculta la luna, cuya ausencia era preciso aprovechar para salir, pues por mucho que se diga y se repita, nadie llegará jamás á convencerse de que daba lo mismo abandonar el puerto de noche que de día. (1)

Diremos dos palabras sobre esto.

Los proyectores eléctricos de los barcos de guerra lanzan un haz de luz de forma cónica (2); de suerte que la zona iluminada es menor á medida que se acerca el bu-

(1) "Al menguar la luna, durante las noches oscuras, hubo oportunidad para el enemigo de escapar ó de dirigir un ataque de sus torpederos contra los barcos bloqueadores."—*Sampson*.—Comunicación dirigida al Departamento de Marina.—Diccionario Enciclopédico Hispano-Americano.—Tomo 25, pág. 293.

(2) Los espejos empleados en los reflectores de los buques de guerra son parabólicos y tienen teóricamente la propiedad de formar un haz de rayos *paralelos* al eje. De aquí podría deducirse que el haz de esos proyectores es cilíndrico y no cónico, como hemos dicho. No es así, sin embargo. Todo el que haya visto los haces de un proyector, habrá podido observar que sus líneas generatrices son divergentes y que, por tanto, el campo iluminado es tanto mayor cuanto más alejado se halla del foco.

que. De más está decir que el cono luminoso va ganando en extensión cuanto pierde en intensidad. Por otra parte el menor movimiento del proyector determina un movimiento correspondiente en la zona luminosa tanto mayor cuanto más larga sea la distancia al foco. Dédúcese de ahí que un barco rápido, envuelto en la faja de luz de un buque enemigo, tiene la seguridad de salir casi instantáneamente de ella, merced á su propia marcha, á la misma del navío iluminador y á los movimientos del aparato luminoso, que no puede permanecer inerte sino que ha de seguir necesariamente el andar del blanco.

Podía y debía haberse hecho fuego á los proyectores enemigos, como antes hemos indicado; pero ya que no se hizo durante el bloqueo debió realizarse el día 2 de julio, cuando se iba á intentar la salida de la Escuadra y convenía dejar á oscuras el canal. Posible es que los insólitos disparos hubieran provocado en el enemigo la sospecha de lo que nuestros barcos intentaban; pero también es posible que hubiesen renunciado á alumbrar la boca del puerto, estimando que les bastaba para impedir la fuga de las naves españolas con situar á la entra-

da del puerto un auxiliar encargado de hacer una señal convenida al menor intento de escape. Pero aun suponiendo que no cupiese dejar oscura la boca del canal y que fuera preciso á nuestros barcos franquear uno á uno la *infalible línea de tiro* de que habla Concas, parécenos que tanto debían temer los buques americanos la presencia en ella de nuestros barcos, como nosotros la suya, pues á mil metros de la boca podían ser alcanzados por los tiros de toda nuestra artillería, incluyendo la de pequeño calibre. Contéstase á esto que los barcos españoles no podían hacer fuego para no oscurecer con el humo el canal; pero aun cuando así se conceda, ¿puede ello significar que el primer crucero español que saliese, había de llegar á la boca absolutamente perdido? Entendemos que no. El *Infanta María Teresa*, en el combate del 3 de julio, disparó mal, (que es lo mismo ó peor que no disparar) *y no fué echado á pique por el enemigo*, á pesar de haberse batido, no con dos acorazados (que eran los que de noche se situaban junto á la entrada) sino con toda la Escuadra bloqueadora (1). Podemos, pues,

(1) Concas, *La Escuadra de Cervera*, pág 156.

sostener, que de haber salido primero el *Colón* (que era el más fuerte) y aun sin disparar hasta después de ponerse en franquía, habría llegado á las mismas bandas de los buques iluminadores, suponiendo que sus comandantes hubieran poseído la calma necesaria para esperar á pie firme y sin la menor vacilación nuestra embestida. Lo probable es que hubiesen retrocedido para impedir el abordaje. (1).

Asimismo hubiera podido salir con la luna, pues entonces no se situaban los acorazados yankees tan próximos á la entrada del puerto. Y si se arguyera que la luz del plenilunio es tan propicia para la puntería como la del sol, lo negaríamos en redondo; porque basta haber navegado una noche de luna para saber cuán engañosas se hacen las distancias á su resplandor. ¿Quién ignora, por la demás, que en las noches de luna tienen que navegar las embarcaciones con las mismas luces de situación que en las no-

(1) Con los proyectores eléctricos iluminó una noche el *Texas* á los cruceros *Marblehead* y *Wixen* y á su luz los cañoneó, tomándolos por barcos españoles. Los buques atacados no experimentaron daño alguno. Según el señor Gómez Núñez, oficial de Artillería, esto prueba "lo impunemente que pueden moverse de noche los buques y lo difícil que es alcanzarlos"—*El Bloqueo y la Defensa de las Costas*, pág. 176.

ches oscuras? ¿Quién deja de saber que á la luz de la luna han embarrancado muchos buques suponiendo estar la costa más lejana de lo que era en realidad?

Respecto á la dificultad de salir de noche por las condiciones del puerto, ha dicho el Sr. Díaz Moreu: “Leyendo comentarios de la salida de la Escuadra de Santiago, he encontrado apreciaciones que sólo pueden explicarse por el desconocimiento de cuanto con la Marina se relaciona. Aquí, en Santander, no se puede oír discutir sobre si los barcos españoles debieron salir de noche ó de día del puerto de Santiago. Precisamente tiene este puerto, con su canal, algún parecido con aquél, ¿Se atreve un trasatlántico á abandonar este puerto de noche, con los faros apagados, sin señal alguna en los estorbos, con un casco sumergido á la salida, con una iluminación de muchos miles de bujías en frente del puerto? Pues si eso no lo podía hacer un barco solo, ¿cómo iba á hacerlo la Escuadra? Salimos de día porque no era posible hacerlo de noche, y mi buque salió con una marcha de catorce millas y media. Al último pescador de aquí le parecerá una atrocidad que un trasatlántico salga de este puerto con esa marcha. Yo ase-

guro que no repetiría un atrevimiento así, porque puede ser que no lo consumase." (1)

Realmente parece una broma del señor Díaz Moreu su última observación, pues lo que sería una imprudencia imperdonable en tiempo de paz, puede ser una necesidad ineludible en tiempo de guerra. En resumen: pondérese cuanto se quiera las dificultades para salir de noche, siempre vendremos á parar á este corolario: que tanto peligro había en salir de noche como de día. La única diferencia era que si por casualidad no perecían nuestros barcos al salir del puerto, una vez fuera del canal las probabilidades de salvación aumentaban en un 50 por 100, toda vez que de noche, aun con luna, el tiro es más inseguro que de día, y mezclándose la Escuadra española con la americana se hubiera producido tal confusión que los mismos buques enemigos se habrían cañoneado unos á otros. (2)

(1) Publicado en *La Crónica* de Santander y reproducido por *La Unión Constitucional* de la Habana, número correspondiente al 21 de octubre de 1898.

(2) No hubiera sido este el primer caso. En 1801 cinco navíos españoles y una fragata salieron del puerto de Cádiz con rumbo á Algeciras en socorro de una Escuadra francesa atacada por los ingleses. El navío británico *Soberbio* pasó por entre los españoles *San Carlos* y *San Hermenegildo*, disparando la

No podemos suponer que se renunciara á salir de noche por evitar la contingencia de que el primer crucero que lo intentase fuese echado á pique por el enemigo en la boca del canal, impidiendo así la salida á los restantes; pues esto no habría sido sino conseguir lo mismo que se propuso en la última junta de guerra: cerrar el puerto.

El hecho es que desde las cuatro de la tarde pudo el Almirante escoger el momento oportuno para zarpar de la bahía, aprovechando, si la noche le parecía mal, la caída de la tarde, antes de que los americanos estableciesen el servicio de vigilancia nocturno, y que, sin embargo, ni aprovechó la tarde ni la noche del día 2 ni el alba del siguiente, sino que, como si deseara que su flota se viera en las peores condiciones para el combate, la hizo salir á la mar en lo más claro del día, á las nueve de la mañana, después de cuatro horas y media de estar el sol so-

artillería de sus dos bandas, Incendióse el *San Carlos*, cuyo comandante ordenó disparar la andanada del lado por donde había sido ofendido; pero el buque inglés ya no estaba allí, y los proyectiles fueron á dar en el *San Hermenegildo* que en la oscuridad de la noche abordó al que creía su contrario, empeñándose entre ambos navíos españoles un horrible combate en que se comunicaron uno á otro el fuego y se volaron, pereciendo en el fracaso 1800 hombres.

bre el horizonte y de haberse disipado las brumas del crepúsculo.

No, no es una maligna é injusta suposición la de que el Almirante,—herido en su amor propio por la actitud del ministro de Marina y del general Blanco, firmes un día y otro en denegar sus peticiones de destruir la Escuadra en el puerto de Santiago,—quiso *demostrar*, de modo que no dejara lugar á dudas, que la salida de aquel refugio era ir derecho á la inmediata destrucción y aniquilamiento. Quizás no *se propuso* hacerlo mal; por lo menos descuidó hacerlo bien, cegado por los malos consejos de la soberbia ó de la ira.

Cuando las pasiones se apoderan del alma es inútil pedir á la razón el concurso poderoso de sus luces. Si Cervera hubiese estado más sobre sí, habrían acudido á su inteligencia y sagacidad, medios ó estratagemas capaces de mejorar la situación ó de facilitar la huída.



CAPITULO XIII

El plan de combate.—Error que envolvía.—Opiniones de los Almirantes Sampson y Colomb.—Lo que dijo el comandante del crucero alemán "Geier", Mr. Herr Jackson.—Ultimo error de Cervera.

Quien había dicho oficialmente que la Escuadra española estaba perdida desde que salió de Cabo Verde (1); quien había asegurado que no había más dilema que destruir los buques en el puerto ó enviarlos á ser destruídos por la flota enemiga (2), se hallaba el 3 de julio á bordo del buque insignia ultimando los preparativos para zarpar del puerto..... ¡Ah, si la Providencia hubiese deparado á nuestra Escuadra mejor fortuna; si repitiéndose el ejemplo del Callao, uno de nuestros proyectiles hubiese ido

(1) Cervera, *Colección de Documentos* pág. 142.

(2) *Ibid.*, pág. 143.

á estallar en la santabárbara de un barco enemigo; si la puntería de los americanos hubiese menos exacta y la nuestra más; si nuestros cruceros hubiesen sido menos propensos al incendio, si nuestros caza-torpederos hubiesen salido á su debido tiempo con la velocidad teórica, y, en fin, si uno ó dos de nuestros buques hubiesen logrado salvarse y aparecer en el puerto de Cienfuegos ó en el de la Habana, con más ó menos averías, el almirante Cervera, aun celebrando como habría celebrado el éxito, no hubiera podido ocultar el rubor de su tremenda derrota moral.

El general Blanco, el ministro de Marina, los hombres públicos, los tácticos, la opinión, en una palabra, revolviéndose contra él, habría hablado así á Cervera: “¿Qué valor tenían tus opiniones? He aquí que no se han cumplido por entero todos tus vaticinios: parte de nuestra Escuadra se ha salvado; parte de la enemiga ha perecido.”

De seguro que aun en medio del horror de la catástrofe, el Almirante debió sentirse lisonjeado en su amor propio, al saber que no se libró del desastre ni un barco de su Escuadra; que sus predicciones se habían cumplido por completo.

¿Fué el plan de combate concebido precisamente para lograr la más rápida destrucción de nuestros barcos? No nos atrevemos á contestar de un modo afirmativo; lo que sí podemos decir es que fué el más abonado para el resultado desgraciadamente obtenido.

La hora de la salida ha sido ya suficientemente examinada para que nos detengamos á hacer otra cosa que recordarla como la más propicia para hacer blanco, sí, pero también para presentarlo. En cuanto á la forma de la salida é instrucciones del combate, hélas aquí manifestadas por el propio Almirante:

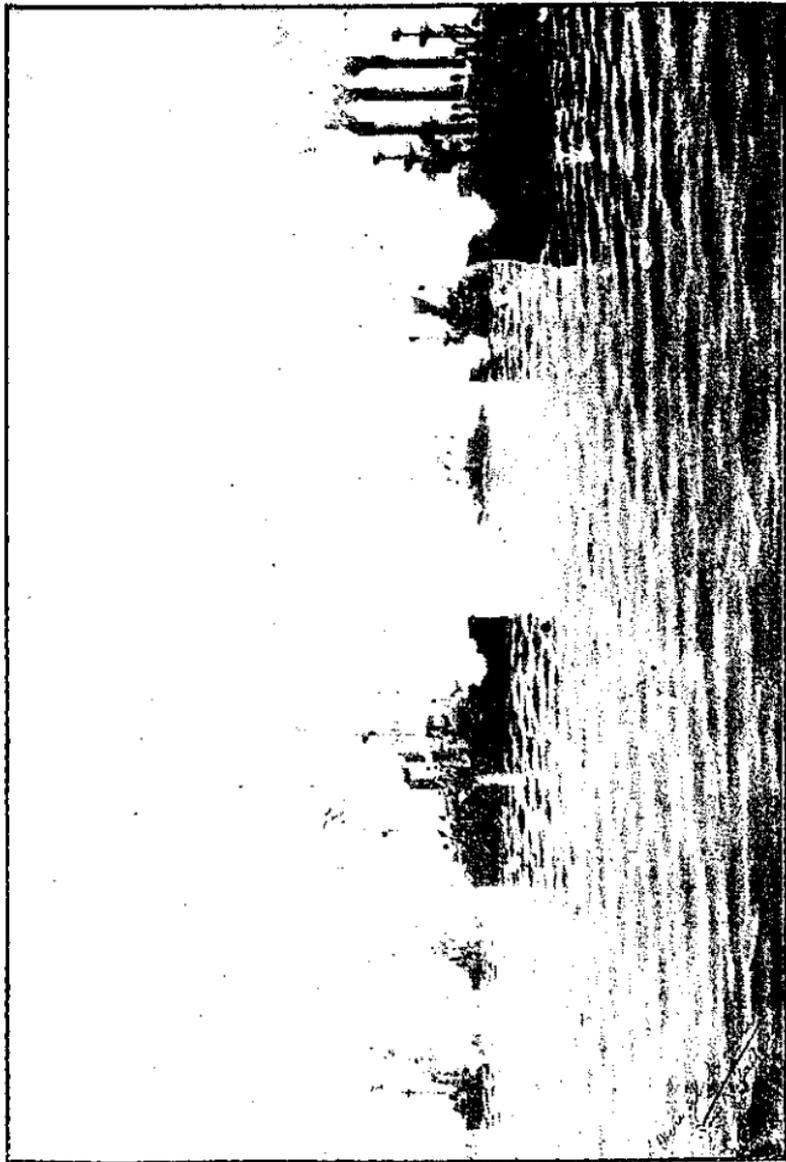
“El *Infanta María Teresa*, buque de mi insignia, había de salir el primero, siguiéndole, sucesivamente, el *Vizcaya*, *Colón*, *Oquendo* y destructores. Todos los barcos tenían todas sus calderas encendidas y con presión. Al salir el *Teresa*, empujaría el combate con el enemigo que estuviera más á propósito, y los que seguían procurarían dirigirse al Oeste á toda fuerza de máquina tomando la cabeza el *Vizcaya*. Los cazatorpederos habían de mantenerse, si podían, fuera del fuego, espiar un momento oportuno para obrar, si se presentaba, y

tratar de escapar con su mayor andar, si el combate nos era desfavorable." (1)

No es necesario ser muy ducho en cuestiones de estrategia naval para comprender el gravísimo error que envolvía semejante táctica. Sostener el *Teresa* solo el combate con toda la Escuadra americana, era locura insigne, no sólo porque así podía y debía ser destruído el crucero en poco tiempo, sino porque no cabía ni soñar con la más remota esperanza de sustraer del fuego al resto de la Escuadra, pues el enemigo, por muy torpe que fuera, al salir el *Vizcaya*, mandaría alguno ó algunos buques contra él, y luego contra el *Colón* y contra el *Oquendo*, que no era cosa de dejarlos escapar tontamente sólo por empeñarse en ir todos contra el *Teresa*. Y así fué que todos los barcos yankees lucharon con todos los españoles desde el primer momento, menos con el *Colón*, que gracias á su rápido andar pudo ponerse en breve fuera del alcance de los cañones enemigos.

En cambio, la corrida á lo largo de la costa tenía el tremendo inconveniente de que se excluían del combate todas las piezas de artillería situadas á estribor, es decir, las

(1) Cervera, *Colección de documentos*, págs. 157.



Salida de la Escuadra de Cervera

que miraban á tierra. El enemigo presentaba, al salir nuestra Escuadra, 46 cañones de 20 á 33 centímetros y 14 de 12 á 15 centímetros: total, 60 cañones de grande y mediano calibre. Contra ellos podía oponer Cervera 6 cañones de 28 centímetros y 46 de 12 á 15, ó sea 52 cañones de grande y mediano calibre. No contamos la artillería de los cruceros americanos auxiliares ni la de nuestros caza-torpedos. Ahora bien, fuera de los cañones de las torres situados á popa y á proa, los de las baterías principal y secundaria estaban montados á ambas bandas, mitad á babor, mitad á estribor; de donde resulta que de los 46 cañones de mediano calibre de nuestros barcos, 23 no podían hacer fuego..... La táctica del Almirante Cervera reducía á la mitad el poder ofensivo de su flota.

Otra desventaja evidente presentaba además ese desfile ante la Escuadra americana; que mientras los buques de ésta no ofrecían á los nuestros sino un blanco pequeño, la proa, y siempre móvil, para disparar ya una banda ya otra, los de Cervera presentaban un blanco mucho mayor, todo el costado, y siempre fijo, dado el rumbo trazado de antemano.

Sucedió, además, que los americanos desconcertados al pronto con la salida de Cervera, pudieron reponerse tan luego como se convencieron de que la Escuadra española no tenía órdenes de combatir, sino de escapar, rehuendo el encuentro.

Los americanos, que han prodigado grandes elogios á Cervera (como Nelson se los habría prodigado á Villeneuve después de Trafalgar, si hubiera sobrevivido á la jornada) no han dejado de censurarle esta maniobra. El almirante Sampson, en quien no debe suponerse el deseo de disminuir la victoria alcanzada por los buques americanos, ha dicho lo siguiente: "Los buques españoles tomaron rumbo á Occidente formados en columna y á toda la velocidad que les permitían sus máquinas. Los barcos bloqueadores que cerraron hacia el Morro en el instante de la aparición del enemigo, con la mayor velocidad posible, rompieron un rápido fuego bien sostenido y eficaz, que pronto impuso silencio á las baterías de los buques españoles cuya velocidad inicial había dejado atrás á los bloqueadores, *degenerando el combate en caza.....* El sistema de huída elegido por los españoles navegando todos sus buques en el mismo rum-

bo y la formación que adoptaron, *disipó todas las dudas tácticas y dificultades que hubieran podido surgir, facilitando la misión de los buques de los Estados Unidos que era rodearlos, trabar combate inmediatamente y perseguirlos.*" (1) De la misma opinión participa el Almirante inglés Colomb, quien, á pesar de reflejar muy claramente en su libro titulado *Las desventuras de Cervera*, el propósito de defender á su compañero, más que el de hacer imparcial crítica, dice: "la destrucción de los desgraciados buques sólo se hizo más segura con la corrida á largo de costa, que permitió á los americanos emplear todo el fuego posible contra cada uno de sus enemigos sin el titubeo de que pudieran alcanzar los disparos á sus propios barcos."

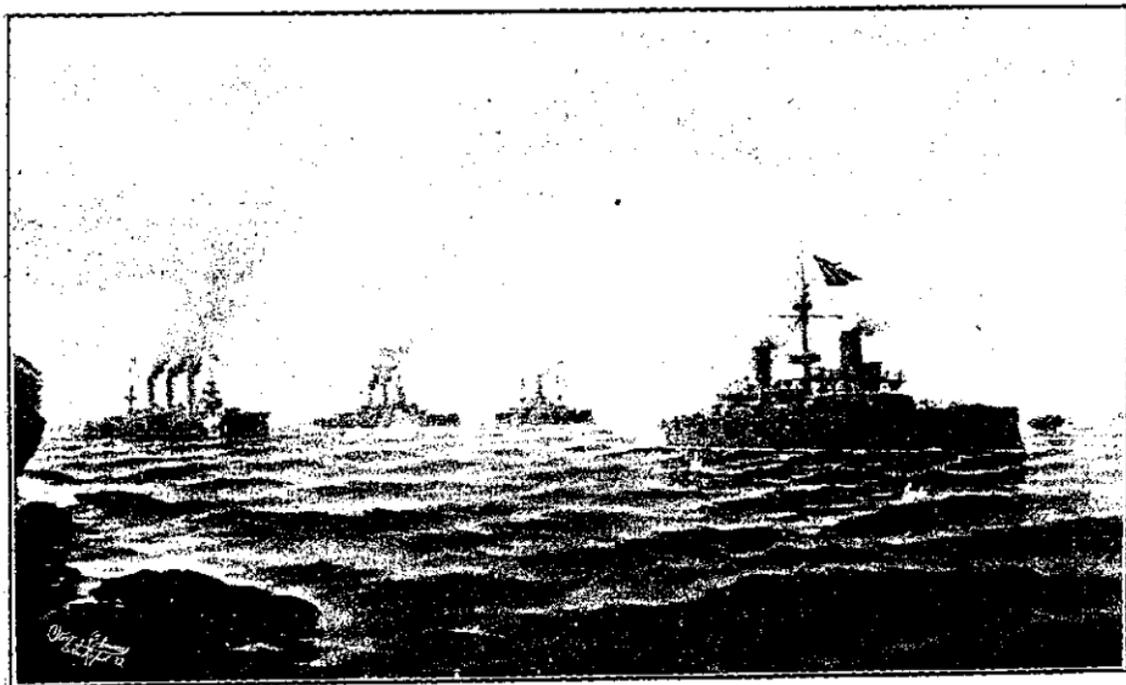
El comandante del crucero alemán *Geier* Mr. Herr Jackson, á quien aludió el general Blanco en uno de sus telegramas dirigidos á Cervera, mantuvo, después de la derrota de nuestra Escuadra, la misma opinión que había sustentado antes de que saliera del

(1) Parte del almirante Sampson al Departamento de Marina de los Estados Unidos. Consta inserto en el tomo 25 del *Diccionario Enciclopédico Hispano-Americano* de Montaner y Simón, artículo *Santiago de Cuba*.

puerto, ó sea que trabando combate, buque contra buque, habría logrado, si no salir victoriosa, al menos escapar una parte de ella.

Ultimo error del Almirante fué, dado su absurdo sistema de batalla, haber concluído por poner al *Teresa* en la misma dirección, á longo de costa, que los demás cruceiros. “El Almirante me consultó—dice Concas describiendo el momento en que el *Texas* y el *Iowa* se interpusieron entre el *Brooklyn* y el *Teresa*—y de común acuerdo convini-mos en que era imposible seguir, *ordenán-dome poner la proa á longo de costa.*” Más adelante agrega: “Su posición (la del *Teresa*) era la de ir corriendo la costa.”

Mala era la táctica adoptada; pero de persistir en ella, continuando el *Teresa* el combate, de mantenerse el Almirante en la línea de conducta trazada ¡quien sabe! quizá se hubiera dado tiempo para que á lo menos el *Colón* se salvase. Basta considerar que el *Texas* y el *Brooklyn*, los combatientes del *Teresa*, fueron también los perseguidores del *Colón*.



La caza del "Colón"



CAPITULO XIV

*Algunas consideraciones sobre los deberes militares.
—No siempre es conveniente á la Patria restarle
víctimas.—Consecuencias para España derivadas
de la derrota de Cervera.*

En anteriores líneas hemos dicho, y lo ratificamos ahora, que el general Cervera, personalmente, no ha dado nunca pruebas de faltarle valor; pero que como jefe de Escuadra demostró en la campaña de 1898 que la responsabilidad que representaban para él los millares de vidas puestas bajo su mando, era una carga demasiado penosa para sus fuerzas.

Se ve por todos sus actos que el Almirante *trataba de evitar bajas*, cosa que no puede en términos generales censurarse á nadie que tenga mando, pero que en determinadas circunstancias puede ser un criterio inconveniente á los altos intereses de la Patria. Lo

primero que se enseña á un recluta cuando hace centinela, ó sea cuando se le encarga una misión de confianza, es que en esos lugares el honor de las armas—primer ante-mural ó defensa de los Estados—exige que se mantenga la consigna con fuego y bayoneta hasta perder la vida. Y lo que se exige á los reclutas es más exigible á los oficiales y más á los jefes y más á los generales; que en esa escala de gerarquías los deberes y las responsabilidades están en razón directa de la altura. La vida del centinela es tan preciosa y digna de ser conservada como la del rey; pero cuando la Patria ha menester de ella, su sacrificio, por doloroso que sea, no puede en manera alguna reputarse estéril.

Esta abnegación de la persona constituye la esencia de la carrera militar, y el que no se siente con fuerzas para practicarla debe dedicarse á otras profesiones menos altruistas y generosas. Consecuencia de la dedicación á la Patria son esas horribles pruebas de tesón y perseverancia que en trances apurados han dado los hombres de armas de todos los países, partiendo siempre del supuesto de que el soldado se debe á su nación en cuerpo y alma. Cuando en la batalla un beligerante tiene que retroceder y fiar

la retirada al sacrificio de un cuerpo de ejército, división, brigada ó regimiento, ¿cuál será la actitud del jefe de las tropas destinadas al sacrificio sino resistir sin volver la cabeza, mantenerse en su puesto hasta morir, cumpliendo así el más hermoso de los deberes militares?

Tenemos en nuestra Patria elocuentísimos ejemplos para irlos á buscar á otras naciones. En la guerra de 1808 contra la invasión napoleónica, hubo un hombre, don Mariano Alvarez de Castro, gobernador de Gerona, que contra fuerzas inmensamente superiores resistió dos prolongados asedios y una serie infinita de asaltos. La guarnición era corta, los víveres tan escasos que llegaron á pagarse precios fabulosos por animales inmundos; la salud pública se hallaba sufriendo los horrores de una epidemia..... Con un criterio semejante al que formó Cervera, Gerona se habría rendido en esta situación; que el Almirante habría considerado inútil sacrificar tantas vidas á una vana quimera, pues no cabía ni la menor esperanza de socorro. Mas como el ilustre Castro tenía un concepto muy diferente de eso á que Cervera llama *vanidad* y él apellidaba *honor patrio*, Gerona se

sostuvo con heroísmo digno de la lira de Homero, mientras aquel bravo general tuvo aliento para repetir su famoso bando: "Pena de muerte al que pronuncie la palabra *capitulación*."

Esa obediencia ciega á las leyes que en todo tiempo han regido los deberes militares, tienden hoy desgraciadamente á relajarse. Desde el momento en que entre el gobierno y los generales de un país existe discrepancia acerca de lo que significan los dos vocablos *vanidad* y *honor*, no hay medio de entenderse ni por lo tanto de esperar los heroísmos de antaño. El general Cervera, tocado de ese materialismo moderno que todo lo empequeñece, creía que España no debía empeñarse en sostener su derecho de propiedad sobre Cuba cuando una nación fuerte, los Estados Unidos; se aprestaban á quitársela; el gobierno, interpretando esta vez rectamente los sentimientos populares, creyó que Cuba debía defenderse aun costando la defensa todo lo que costó. ¿Quién pensaba mejor? Fuese el que fuese, una vez que el gobierno entendía que había que pelear por la *honra*, no era lícito á sus generales escatimar vidas á esa honra.....

¡Escatimar vidas! Es que además el siste-

ma adoptado era el menos á propósito para escatimarlas, porque haciendo el Almirante ostentación de su pesimismo contribuía á transmitirlo á los jefes de los barcos y á que de éstos pasara á los oficiales y guardias marinas y de unos á otros á los condestables, cabos de cañón y marineros, infundiendo en las dotaciones el desaliento, que es la peor de las condiciones psicológicas en que puede irse á la pelea.

Grave hubiese sido que uno de nuestros cruceros—el *Teresa*, por ejemplo—en vez de esquivar el espolón del *Texas* y el *Iowa* hubiese puesto el suyo contra el enemigo tratando de abordarlo; y horrible que nuestro buque se fuera á pique en la embestida; pero el ejemplo de bravura del Almirante habría infundido en las dotaciones de sus demás cruceros tal valor y en el enemigo tal espanto, que la batalla—á pesar de la superioridad del adversario—se hubiera mantenido por algún tiempo indecisa, suponiendo, por supuesto, que el plan hubiera sido el de combatir hasta el último extremo. En la lucha que hubiese resultado de adoptarse ese sistema, quizás toda nuestra Escuadra habría sucumbido (como también sucumbió del otro modo); quizá nuestras ba-

jas hubiesen sido mayores y más dolorosas;..... pero la Escuadra enemiga habría perdido *seguramente* alguno ó algunos de sus buques y con ellos muchos de sus hombres.

La derrota de Cervera tuvo la triste suerte que todos sabemos; pero no fué su derrota lo que más aplanó la energía moral de España, *sino el que no hubiese hecho daño apreciable al enemigo*. Cuando se supo que toda la Escuadra española había sido destruída, sin que ningún buque americano—ni aun los mercantes armadas *Gloucester* y *Wixen*—hubiese tenido averías de consideración ni más bajas que un muerto y un herido, la opinión vino á abultar nuestra inferioridad y el poder del enemigo, llegando á imaginar que era insensato resistir á una nación que poseía barcos insumergibles y dotaciones inmortales.

El solo anuncio de la Escuadra de Watson sobre las costas de España nos hizo pedir la paz..... Acaso habiéndole costado á los Estados Unidos dos ó tres barcos su victoria sobre Cervera, el espíritu público en nuestra patria habría recibido la noticia del desastre con menos alarma y no se hubiese apresurado á suscribir el protocolo

de 14 de agosto..... Acaso al llegar la paz, nuestra situación en París hubiese sido menos triste de lo que fué, reducidos nuestros plenipotenciarios á suscribir lo que los *yankees* tuvieron por conveniente imponernos.



Conclusión.

Interesa al autor de esta obra que no se tergiversen sus propósitos, ampliando á toda la Marina de guerra lo que sólo se refiere á uno de sus miembros. Debe, por tanto, hacer constar que las censuras—si así pueden llamarse—que en el presente libro se dirigen al almirante Cervera, no van contra la Armada nacional, siquiera en ese organismo haya, como en todos, faltas que remediar y errores que desvanecer.

Es regla general que en todas las comunidades presida ese ruín factor que se denomina espíritu de cuerpo, merced al cual los miembros de ellas establecen un pacto tácito de defenderse unos á otros con ó sin razón de cuantos cargos justos ó injustos se les dirijan; y así se ve que la magistratura, por ejemplo, constituye una especie de masonería.

ría con fuerza tan irresistible que hace ilusoria en la práctica la responsabilidad judicial consignada en las leyes. Lo mismo acontece en el ejército, en la iglesia, en los gremios mercantiles, en los partidos políticos y en toda colectividad, corporación ó grupo. Pero en la Armada este linaje de solidaridad malsana es mucho mayor, hasta el extremo de que los marinos de una nación miran como camaradas á los de otra, considerándose recíprocamente obligados á la defensa de sus actos sin duda porque la existencia extraterritorial de que disfrutan, llevándolos de uno á otro país, les hace concebir ideas y sentimientos más cosmopolitas que nacionales.

Nosotros que tenemos fe en el porvenir de la Patria española; que creemos á nuestro pueblo, por sus virtudes domésticas y cívicas, capaz de empresas grandes; que confiamos en sus destinos; nosotros que entendemos, con el ilustre César Cantú, que el estado de una nación se refleja en el de su milicia; que consideramos indispensable á la existencia independiente de España el fomento y conservación de una Armada lo suficientemente poderosa para atender á la defensa de nuestro extenso y desamparado li-

toral, no íbamos á incurrir en la flagrante inconsecuencia de negar á nuestros marinos, —parte de nuestro pueblo,—lo que concedemos al resto de los españoles, ni á abogar por la desaparición de una entidad que nos parece tan indispensable á la vida de la nación como los pulmones al cuerpo humano.

Precisamente por que anhelamos ver á España convertida en una potencia de primer orden, como lo fué un tiempo y como le da derecho á serlo, aparte su gloriosa tradición, el extenso comercio intelectual creado á su sombra, queremos que nuestra bandera ondee en los mástiles de nuestros navíos con la bendición y el amor de los españoles y el respeto y temor de los extranjeros, defendida por militares y marinos que hagan de las armas no un *modus vivendi* sino un verdadero sacerdocio.....

Por otra parte, si se coloca á las medianías en el sitio reservado á las eminencias, no dejaremos lugar á los sabios y á los héroes; mejor dicho, haremos descender de las alturas á que la fama los encumbrara, personajes tenidos hasta la fecha por verdaderas glorias no sólo de nuestra patria sino de la humanidad entera. Si hacemos del vencido de Santiago una gloria naval de Espa-

ña ¿no empequeñeceremos á Legazpi, Elcano, Jorge Juan, Liniers, Churruca, Velasco, Méndez Núñez y Bustamante?

En las páginas que preceden habrá podido ver el lector cómo hemos procurado huir de todo apasionamiento y de incurrir en inexactitudes, prefiriendo apoyarnos en datos suministrados por el propio Almirante, á fin de que nadie pudiese rechazarlos, y marcando con prolijidad, quizás harto cansada, los distintos lugares de que hemos obtenido nuestra información. No escatimamos á Cervera la responsabilidad que á nuestro juicio le corresponde por el desastre naval de 3 de julio de 1898; pero la hacemos derivar más que de una impericia ó una falta de valor personal que no nos consta, de la malhadada obsesión que torturaba su ánimo previendo la derrota, obsesión que le impedía discurrir con la serenidad y por tanto con el acierto con que quizá lo hiciera á haber poseído un poco más de confianza en sus barcos y en su gente. No es este, por cierto, el primer ejemplo que ofrece nuestra historia de lo que representa en un jefe el abatimiento del espíritu. ¿Quién no recuerda lo sucedido al Almirante francés Villeneuve, hace ahora próximamente un siglo? En

honor de nuestro compatriota reconocemos que la Escuadra destruída en Cuba era en todo y por todo inferior á la americana; pero aun así entre Cervera y el *fracasado* de Trafalgar (como hemos dado en decir ahora,) hay más de un punto de semejanza. “Sus operaciones (las de Villeneuve y Gravina en la Martinica en 1805)—dice Lafuente—habrían podido ser más felices si el Almirante francés Villeneuve, hombre por otra parte de valor personal, no se hubiera preocupado con la idea tan errada como funesta de tener su gente y sus naves por tan débiles que no era posible batirse con la escuadra inglesa, aunque fuese menor en hombres y en navíos. Esta fatal obcecación le hacía decir delante de sus mismos oficiales que no quisiera verse en el caso de tener que combatir con veinte navíos franceses y españoles contra catorce ingleses. Aunque el Almirante británico Nelson que había salido en su persecución no le había podido encontrar, aunque le aseguraban que Nelson no podía llevar más de doce ó catorce navíos, con los cuales podía batirse en el caso de un encuentro la Escuadra franco-española compuesta de veinte navíos y siete fragatas, á la fascinada imaginación de Ville-

neuve se representaba siempre Nelson como un poder formidable, como un peligro del que á toda costa era necesario huir. En vano se esforzaba por despreocuparle y alentarle el general francés Lauriston, colocado por el mismo emperador á su lado con este objeto. No bastaba á fortalecerle ver al español Gravina, sereno y enérgico, dispuesto á combatir y á arrostrar cuantos riesgos se presentasen; ni le servía ver á oficiales, soldados y marineros confiar en su propio valor y desear encontrarse con el enemigo. Este fatal pavor, este caimiento de ánimo que se apoderó de Villeneuve había de ser causa de que se frustrase el más grandioso proyecto de Napoleón y había de ser también de inmensos desastres é infortunios para España.”

No concluiremos sin llamar la atención del lector hacia un particular verdaderamente notable que quizá contribuye al divorcio que entre la Armada y el pueblo español se advierte. Nos referimos al desdén con que muchos oficiales y jefes de nuestra Marina hablan de las opiniones que los que no pertenecemos á ese cuerpo osamos emitir con respecto á los asuntos de carácter naval. Y no es esto lo peor, sino que muchas veces para

defender sus propios yerros, apelan al triste medio de abominar de todo lo español declarando que en nuestra Patria no hay nada digno ni pundonoroso ni honrado más que la Marina. Recientemente hemos leído el escrito de defensa del comandante del *Carlos V*, acusado de negligencia por la arribada del crucero al Ferrol, dejando de rendir el viaje á la isla de Wight á donde se le destinara para que asistiera á la traslación del cadáver de la reina Victoria de Inglaterra: no ha bastado al defensor probar con argumentos deducidos de la prueba practicada, la inocencia de su patrocinado, sino que la ha emprendido con el “vulgo imbécil”, es decir con los españoles no marinos, y con España entera, “país mísero, atrasado y decadente” (*sic*) que á pesar de su decadencia, de su atraso y de su miseria, consiente que su desenfadado agresor disfrute de un sueldo oficial y que se engalane con las insignias de capitán de fragata. Hay que evitar esa situación de mutua antipatía entre la Armada y el pueblo, antipatía que á nada bueno conduce, y no son el mejor medio las ofensas recíprocas. Deber del pueblo es honrar á los marinos que lo merezcan, cooperar con sus recursos

al sostenimiento de la Armada, hacerla digna de él; pero es asimismo deber de los marinos respetar la opinión del pueblo, que podrá ignorar las reglas de mero detalle relativas á la náutica y á la guerra, pero que posee la intuición poderosa de la dirección, que se muestra en la guerra y en la paz, en la ciencia y en el arte, y á la que deben su grandeza y poder los Estados Unidos y Francia, entregados á fines del siglo XVIII á la discreción de las muchedumbres.

F I N



REFERENCIAS

DE LAS PERSONAS CITADAS EN ESTE VOLUMEN

- Alvarez de Castro, Mariano, 149.
Arolas, Juan, 87.
Añón, Ramón, 45, 48.
- Beránger, José M., 45—47.
Bermejo, Segismundo, 17, 27, 30, 45, 50.
Blanco, Ramón, 61—63, 69, 70, 80, 81, 102, 111—117
120—124, 126, 127, 137, 140, 144.
Bustamante, Joaquín, 42, 83, 85, 89, 92, 95, 97, 98,
100, 102, 112, 124, 158.
Butler, Eduardo, 45, 48.
- Cámara, Manuel de la, 45, 48.
Cantú, César, 156.
Cincúnegui, Joaquín, 45, 48.
Colomb, Almirante, 139, 145.
Concas, Víctor M., 12, 41, 42, 54, 55, 59, 62, 65, 66,
70, 71, 78, 79, 82, 83, 92, 103—106, 132, 134,
146.
- Chacón, Guillermo, 45, 48.
Churruca, C. D., 158.
- Díaz Moreu, Emilio, 41, 42, 83, 134, 135,

- Elcano, J. S., 158.
Eulate, Antonio, 42.
Evans, 21.
- Ferrer del Río, Antonio, 118.
- Gómez, Núñez, Severo, 133.
Gómez Imaz, José, 45, 49.
Gonzalo de Córdoba, 29.
Guzmán, José, 45, 48.
- Herr Jackson, 139, 144.
- Jorge Juan, 158.
- Lacret, José, 7.
Lafuente, Modesto, 118.
Lazaga, Joaquín, 45, 47, 49.
Lazaga, Juan B., 42, 83.
Legazpi, M. L. de, 158.
Linares, Arsenio, 61—63, 68, 69, 80, 81, 96, 107—
109, 114, 120, 122, 126.
Liniers, S., 158.
Long, 19.
- Mac Kinley, 13, 86.
Manterola, Vicente, 15, 87.
Martínez, Fernando, 45, 48.
Méndez Núñez, 12, 158.
Miles, N., 112.
Mozo, Manuel del, 45, 49.
- Navarro, José, 45, 48.
Nelson, 144.
- Paredes, José de, 83.
Pasquín, Manuel, 45, 48.
Prim, J., 25, 26.
- Real Transporte, marqués del, 118.
Reinoso, Eduardo, 45, 48.

- Ricaud, 118.
Robinson Dawley, T., 124.
Rocha, Antonio de la, 45, 48.
- Sagasta, 11, 13.
Sampson, 19, 70, 73, 77, 95, 107, 130, 139, 144, 145
Sánchez Barcáiztegui, 27.
Schley, 17, 19, 59, 64, 67, 70-73, 75, 76, 78, 81, 82,
95.
Spottorno, Juan, 57.
Superunda, Conde de, 118.
- Tabares, Diego de, 118.
Tegetof, 47.
Terry, Antonio, 45, 48,
Torál, José, 124, 127.
- Warleta, Ismael, 45, 48.
Watson, 152.
- Valcarcel, Carlos, 45, 48.
Vara de Rey, Joaquín, 112.
Velasco, L. de, 158.
Villaamil, F., 83.
Villeneuve, 144, 158.





Índice

	Págs.
INTRODUCCIÓN	7
CAPÍTULO I:—La guerra entre España y los Estados Unidos era inevitable.—La imprevisión del gobierno de Sagasta no excusa al Almirante.—Exageraciones en que han incurrido Cervera y otros marinos sobre la debilidad de nuestros buques y la fortaleza de los americanos.—Ni la Escuadra española era inofensiva ni la yankee invulnerable	11
CAPÍTULO II:—Argumento que se saca del valor personal de Cervera: no prueba nada.— <i>Valor colectivo ó embriaguez de la guerra.</i> —El general Prim.—Estado de espíritu del Almirante cuando se hizo inminente el conflicto.—Sus insinuaciones para que se le desembarcara	25
CAPÍTULO III:—Cervera en Cabo Verde.—Instrucciones del gobierno sobre el destino de la Escuadra.—Se ordena que vaya á las Antillas.—En junta de jefes propone el Almirante la cuestión en forma distinta de la planteada por el gobierno.—Se acuerda por unanimidad proponer que la Escuadra regrese á Canarias ó á España.—Motivos que hay para dudar de que dicha unanimidad fuese absoluta	33

	Págs.
CAPÍTULO IV:—Impresión que en el gobierno causa la actitud del Almirante y de los jefes de los buques de la Escuadra.—Se acuerda dejar en suspenso la orden de salida para Puerto Rico.—El ministro convoca una junta de generales de la Armada.—Prevalece en ella la opinión de que la Escuadra debe salir inmediatamente para las Antillas.....	43
CAPÍTULO V:—Al través del Atlántico.—La Escuadra iba repleta de carbón.—Se toma más combustible en Curaçao.—Cerca de Jamaica dos barcos débiles del enemigo son descubiertos por Cervera, pero no atacados.—Recalada de la Escuadra en Santiago de Cuba.....	51
CAPÍTULO VI:—Al llegar á Santiago se apagan las máquinas.—Seguridad de un bloqueo inmediato.—Posibilidad de tomar el puerto de la Habana.—Se demuestra que había carbón en Santiago.—El gobierno, además, envía á Cervera el vapor inglés <i>Restormel</i> con 3.000 toneladas.—Algunos cruceros auxiliares americanos apresan al mencionado buque carbonero á la vista del castillo del Morro de Santiago.—Llegada á Cuba de los descubridores de la Escuadra de Schley.—Vacilaciones de Cervera.—De acuerdo con los jefes de los barcos decide permanecer en Santiago.....	59
CAPÍTULO VII:—La inacción de Cervera comprobada por su propia confesión.—Llega á Santiago el grueso de la Escuadra enemiga.—Se presenta un temporal que obliga á los barcos bloqueadores á alejarse de Santiago.—El Almirante cree propicia la ocasión de escapar.—Celebra junta de guerra.—El Almirante decide continuar en el puerto.....	75
CAPÍTULO VIII:—Se recuerdan los motivos de la guerra, en que España defendía, por enci-	

Págs.

- ma de todo, su honra.—Necesidad que tenían nuestros buques de salir de Santiago.—Notable voto particular de D. Joaquín Bustamante en la junta de guerra de que se ha hecho mención en el capítulo anterior..... 85
- CAPÍTULO IX:—Establecido en forma el bloqueo de nuestra Escuadra por la del comodoro Schley, piensa Cervera, de nuevo, en salir.—Rectifica su opinión y decide quedarse en el puerto.—Nueva junta de guerra para tratar de la situación apurada de la Escuadra.—Plan de Bustamante para salir del puerto forzando el bloqueo.—Las Ordenanzas y el Código de la Marina no consentían la voladura de las naves en la bahía, sin combatir, como pensaba Cervera..... 95
- CAPÍTULO X:—Lo que dejó de hacerse durante el bloqueo de la Escuadra.—No se despojó á los barcos de lo que pudiera incendiarse en la batalla.—No se hizo fuego contra los buques enemigos que iluminaban de noche la boca del puerto..... 103
- CAPÍTULO XI:—Desembarco de un ejército expedicionario de los Estados Unidos en Daiquirí y operaciones favorables á ellos sobre Santiago.—Peligro en que se hallaba la Escuadra, bloqueada por mar y amenazada la plaza y el puerto por tierra.—Actitud del general Blanco.—Queda á sus órdenes la Escuadra de Cervera.—Telegramas cambiados entre el Capitán general de Cuba y el Almirante de la Escuadra.—Orden dada á la Escuadra para que abandonase el puerto antes de que cayese en poder del enemigo..... 111
- CAPÍTULO XII:—Preparativos de salida.—Reembarque de los marineros del *Vizcaya*.—Posibilidad de alejar á los buques americanos que alumbraban el canal.—Era pre-

ferible salir de noche con la luna, que en pleno día. — Lo que sobre esto dice el comandante del <i>Colón</i> .—Pudiendo haber zarpado la Escuadra desde las 4 de la tarde del sábado 2 de julio, se demoró la salida hasta el día siguiente por la mañana, bien alto el sol.—Tristes consecuencias que pueden sacarse de elección tan descahellada.....	129
CAPÍTULO XIII:—El plan de combate.—Error que envolvía.—Opiniones de los almirantes Sampson y Colomb.—Lo que dice el comandante del crucero alemán <i>Geier</i> , Mr. Herr Jackson.—Ultimo error de Cervera.....	139
CAPÍTULO XIV:—Algunas consideraciones sobre los deberes militares.—No siempre es conveniente á la Patria restarle víctimas.—Consecuencias para España derivadas de la derrota de Cervera.....	147
CONCLUSIÓN.....	155
REFERENCIAS de las personas citadas en este volumen.....	163

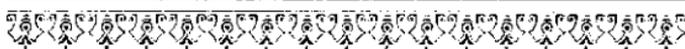




ERRATAS PRINCIPALES

Pág.	Línea	Dice	Léase
9	7 y 8	de su su bandera	de su bandera
16	17	scis	varios
45	7	ministrode	ministro de
65	nota	107	115
66	25	mny	muy
68	12	si	sí
70	17	Scheley	Schley
77	26	pasadaque	pasada que
112	13	Vara del Rey	Vara de Rey
124	5	después, de	después de
140	3	hubiese menos	hubiese sido menos
150	19 y 20	se aprestaban	se aprestaba
152	13	armadas	armados





GRABADOS

	Página.
El Almirante Cervera en 1898.....	24
Naufragio del <i>Plutón</i> ocasionado por un dispa- ro del buque mercante <i>Gloucester</i>	38
Salida de la Escuadra de Cervera (1).....	142
La caza del <i>Colón</i>	146

(1) Este grabado y el que sigue son copia de dos cuadros ejecutados por un testigo presencial. Se hallan de venta en el establecimiento de don Domingo Cortacta, O'Reilly, 53, Habana.



BIBLIOTECA
NACIONAL
BN



1001904215



1153856013856011