



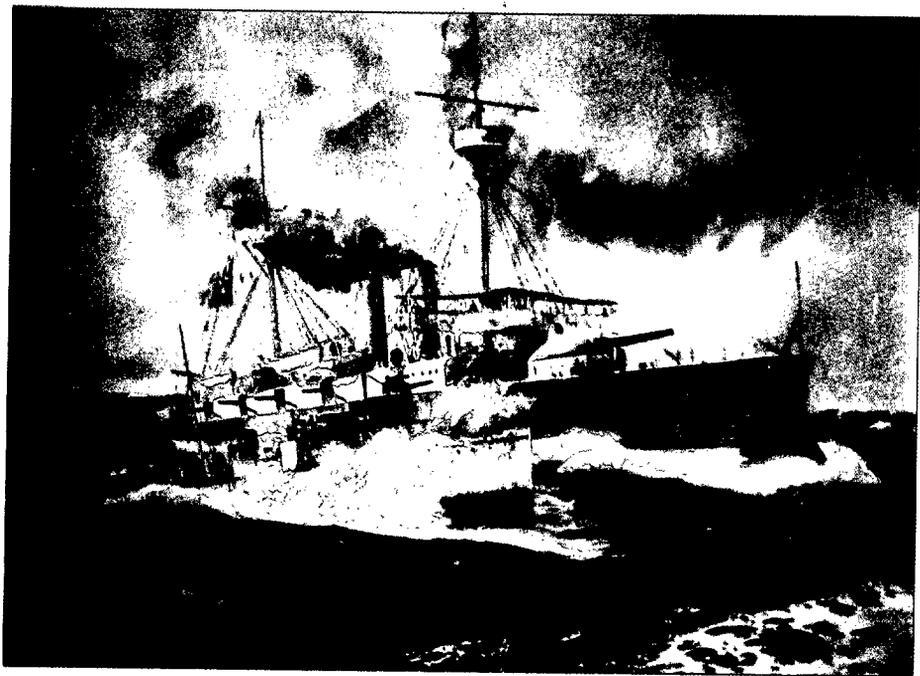
CENTENARIO DEL 98

LA ESCUADRA DE CERVERA EN CUBA

Antecedentes



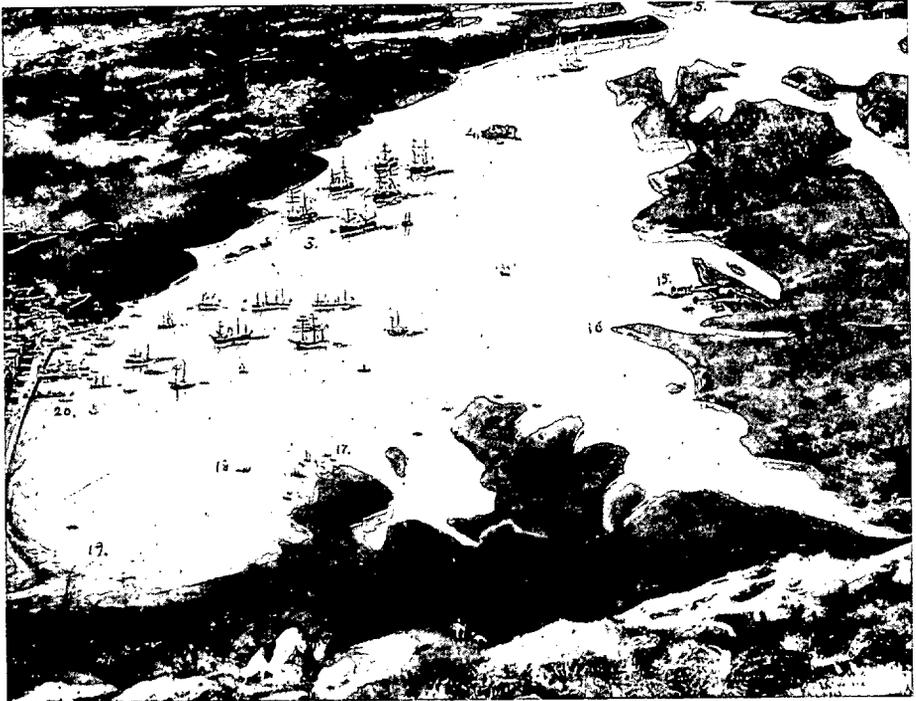
L 29 de abril de 1898 el contralmirante Cervera, con sus cuatro cruceros acorazados *Infanta María Teresa*, *Vizcaya*, *Oquendo*, *Cristóbal Colón* y tres contratorpederos, *Furor*, *Terror* y *Plutón*, salía a las islas de Cabo Verde. Este hecho fue rápidamente conocido por la Marina de los Estados Unidos y publicado en los periódicos de Nueva York, que hicieron hincapié en lo desconocido de su destino y del peligro que podía correr la costa Este de los Estados Unidos: El gobierno y la Marina norteamericana evaluaron esta amenaza y las diferentes líneas de acción de Cervera. En general, pensaban que la finalidad del almirante español era entrar en La Habana y utilizar este bien defendido puerto como base de operaciones contra el continente americano, pero, dado que la escuadra española no tenía el carbón suficiente para llegar al puerto habanero, debería hacer una escala logística intermedia, posiblemente en Puerto Rico, aunque no se descartaba una parada en Martinica, al considerar a su gobierno simpatizante de la causa española.



Infanta María Teresa y torpedero Proserpina. (Acuarela de G. Aledo).

En los ámbitos navales había también una cierta tensión por el peligro de que la escuadra española interceptase al acorazado *Oregón* en tránsito de San Francisco a Cayo Hueso, al realizar el último tramo desde Río de Janeiro hasta Florida. De acuerdo con estas premisas, se envió a la escuadra volante del comodoro Schley, basada en Hampton Roads, a bloquear la isla de Cuba, en apoyo de la escuadra del Atlántico, mandada por el contralmirante Sampson.

De hecho, la estrategia de la Marina norteamericana consistía en esperar pacientemente la llegada de los buques de Cervera, y bloquear a todas sus unidades en el puerto donde entrase. Para descubrir cuanto antes la derrota del almirante español, tres cruceros ligeros fueron enviados hacia Puerto Rico y las islas de Barlovento, al mismo tiempo que Sampson, con una poderosa escuadra compuesta por tres acorazados, dos cruceros y dos monitores, se dirigía hacia San Juan para evitar la entrada de Cervera en este puerto, calculada para el 8 de mayo. Cálculo erróneo, pues la ONI (*Office of Naval Intelligence*) comunicó la presencia de Cervera en las proximidades de la Martinica en esta fecha. Sampson, despechado por no encontrar los buques españoles, bombardeó durante tres horas la ciudad y defensas de San Juan de Puerto Rico con escasos resultados, sufriendo un muerto y siete heridos antes de regresar a

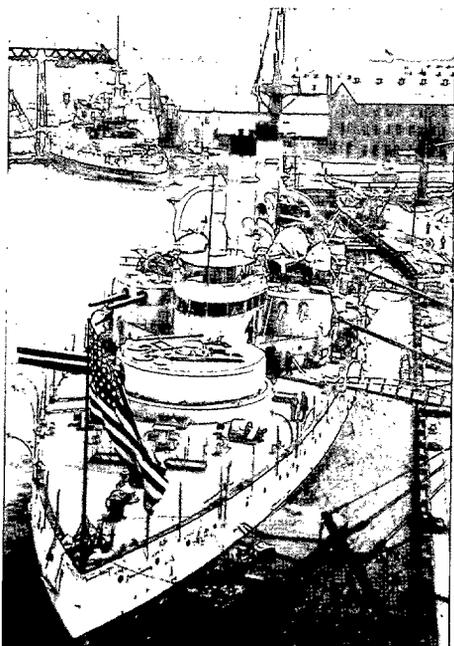


La escuadra de Cervera fondeada en Santiago de Cuba, centro izquierda de la foto; arriba a la derecha, la angosta canal de salida.

Cayo Hueso. Este hecho fue duramente criticado por el capitán de navío Mahan, por haber abandonado la misión principal que era el bloqueo de Cuba. El 15 de mayo la ONI informó de la presencia de Cervera en Curaçao, situada a 550 millas de la costa sur de Cuba, por lo que el Consejo de la Marina estadounidense redujo a dos los puertos a los que podía dirigirse la escuadra española: Cienfuegos o Santiago de Cuba, al descartarse La Habana, que se encontraba bloqueada, o San Juan rodeado de buques norteamericanos. A su vez, Santiago se encontraba 300 millas más próximo que Cienfuegos, y esa misma distancia más lejos de Cayo Hueso, base principal de la Marina yanqui, aunque a diferencia de Cienfuegos conectado con ferrocarril con La Habana, se encontraba aislado del resto de la isla y carecía de recursos logísticos.

La llegada a Santiago de Cuba y la reacción norteamericana

El 19 de mayo, indetectada la escuadra española al completo, excepto el contratorpedero *Terror*, que se quedó en la Martinica reparando sus calderas,



El acorazado *Massachusetts* (Foto US Navy).

entraba en Santiago de Cuba, que cuenta con una profunda bahía a la que da acceso una estrecha y sinuosa canal de entrada, bien defendida por una serie de baterías de la artillería de costa y la impresionante fortaleza del Morro en la ribera sur. Ese mismo día salía de Cayo Hueso Schley con su escuadra volante para bloquear Cienfuegos. El 20 recibía noticias Sampson en Cayo Hueso sobre la llegada de Cervera a Santiago, y aquí comenzaron una serie de errores y fallos de coordinación entre las órdenes recibidas por Schley y los movimientos realizados por éste. En primer lugar, Sampson dudaba de que Cervera hubiese decidido entrar en Santiago de Cuba, al ser un puerto remoto carente de valor estratégico, muy mal comunicado y falto de pertrechos y víveres, tan necesarios a la escuadra española. Dado que no tenía enlace telegráfico con Schley en la mar, le envió un correílo ordenándole investigase Santiago de Cuba para corroborar la presencia de los buques españoles en este puerto. Esta orden llegó a Schley el 23 de mayo en Cienfuegos, pero el comodoro norteamericano, considerando que ejercía un mando independiente en la mar, se resistió a abandonar el bloqueo de Cienfuegos alegando que había oído los cañonazos de saludo de la plaza a la insignia de Cervera. Al recibir una segunda orden de Sampson, el 24 de mayo, y la seguridad por parte de los insurgentes cubanos de que Cervera se encontraba en Santiago, es cuando se decide a salir hacia este puerto. El 26 de mayo Schley encuentra a tres cruceros norteamericanos que le aseguran no haber visto la escuadra española. Al encontrarse a tan sólo 30 millas de Santiago, los jefes de máquinas le comunican la escasez de carbón, por lo que decide dar la vuelta y regresar a Cayo Hueso. Durante el tránsito recibe la orden de regresar a Santiago para impedir la salida de Cervera, pero alegando la escasez de combustible no cumple la orden, algo que causará consternación en el secretario de Marina, John D. Long, que teme perder la oportunidad de bloquear en Santiago de Cuba a toda la escuadra española.

Súbitamente, el 28 de mayo, Schley, meditando sobre sus últimas decisiones, decide dar la vuelta y reconocer Santiago de Cuba. En la mañana del 29 de mayo el *Cristóbal Colón* es positivamente identificado por los serviolas

norteamericanos, así como el resto de los buques de Cervera, estableciéndose inmediatamente el bloqueo del puerto y perdiéndose así la última oportunidad de escapar indemnes los buques españoles.

Las dudas en el proceso de la decisión de Cervera

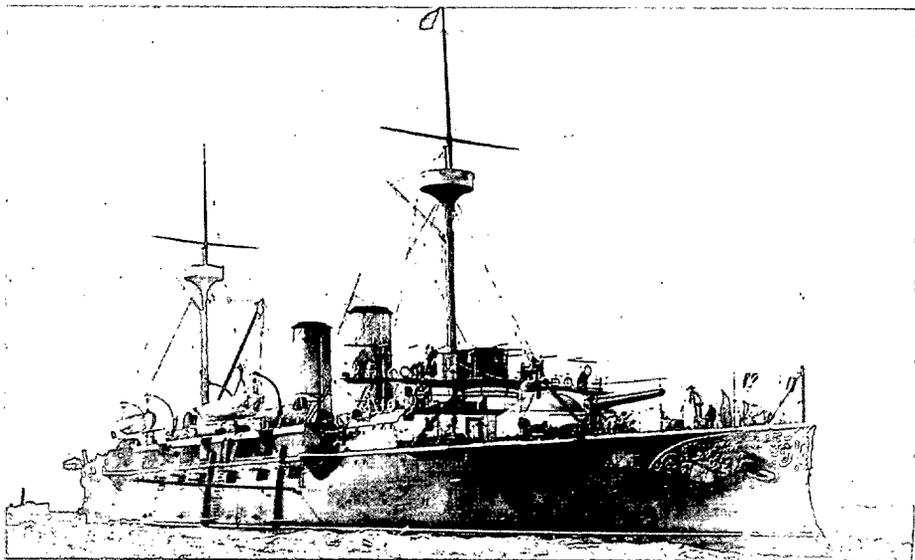
La decisión de la entrada de los buques españoles en el aislado puerto de Santiago de Cuba viene reflejada en la carta del almirante Cervera al ministro Bermejo, fechada el 15 de mayo en Curaçao, en ella se reflejan las noticias obtenidas por el capitán de navío Villaamil en la Martinica: «Los buques enemigos bloquearon la parte oeste de Cuba, desde Cárdenas a Cienfuegos, con el grueso de su escuadra; que ahora, según noticias reservadas, pero casi seguras, están sobre Puerto Rico con su almirante a la cabeza, y han debido bombardear la capital el 11; que Puerto Rico debe estar bloqueado y Santiago de Cuba libre...». Vemos, pues, que el almirante español estaba bien informado sobre los últimos acontecimientos, y la única alternativa que tenía, si quería evitar un enfrentamiento inicial con el enemigo, era entrar en el aislado puerto de Santiago, circunstancia propiciada además por la escasez de carbón que había padecido durante todo el tránsito al carecer de unos buques carboneros que le acompañasen, algo que el prudente Dewey tuvo muy en cuenta en su tránsito de Hong Kong a Manila.

Ese mismo 19 de mayo, Cervera recibió un aluvión de mensajes y órdenes, el más importante de todos, el del nuevo ministro de Marina Auñón, que anulaba la orden de regreso a la península, a instancias del capitán general de Cuba, general Blanco, que argumentaba que dicha orden de volver a Cádiz, «podría ser causa de una página de sangre y de baldón, derrumbándose nuestra historia, y de la pérdida definitiva de esta isla y de la honra de España. Si nuestra escuadra es batida, aumentaría aquí la decisión para vencer o morir, pero si huye, el pánico y la revolución son seguros».

Por otra parte, el general Blanco, bien informado, en mensajes al ministro de la Guerra, se queja de que



El general Vara del Rey.



El crucero *Vizcaya*. (Museo Naval).

la escuadra viene sin víveres ni carbón, por lo que no podrá permanecer mucho tiempo en puerto, so pena de quedar bloqueada. Temores que el almirante español disipa al comunicarle al ministro Auñón, el 20 de mayo, que «pienso alistar los buques en el menor tiempo posible, porque a mi juicio Santiago de Cuba pronto estará en situación difícil, si no se le envían recursos». Las noticias de una próxima invasión de la isla por 28.000 norteamericanos, llegan a Cervera vía Auñón, por lo que aquél apremia al contralmirante Manterola, comandante general del Apostadero de La Habana, para que le envíe un buque carbonero.

En el entreacto, el *Terror* ha conseguido reparar sus calderas, por lo que Cervera le ordena trasladarse a San Juan ese mismo día. El 21 de mayo Manterola le comunica a Cervera que el puerto de Cienfuegos tiene recursos y comunicaciones con La Habana, donde se cuenta con 9.000 toneladas de carbón propio y 20.000 más de particulares. El estado de las fuerzas navales del Apostadero es deprimente, el crucero *Alfonso XII* sin propulsión y el *Reina Mercedes* con sólo tres calderas operativas de las diez con que cuenta. De los tres cruceros no protegidos, *Marqués de la Ensenada*, *Isabel II* y *Venadito*, tan sólo este último podía moverse con sus medios, y el resto de los cañoneros y torpederos tenían poco valor militar dado su pésimo estado de conservación y bajo adiestramiento. El 22 de mayo, el capitán del carbonero *Alicante*, surto en Fort de France, le comunica a Cervera que se encuentra presto para salir hacia Santiago de Cuba, pero que hay buques enemigos apostados para perse-

guirle, por lo que el almirante le ordena no salir a la mar. Simultáneamente, el carbonero inglés *Rammel* sale para Santiago desde Curaçao con 3.000 toneladas de carbón Cardiff.

Puntualmente llega a diario la composición y el número de buques enemigos frente a La Habana y Cienfuegos, en este último puerto hay un depósito de 3.000 toneladas de carbón. El 23 de mayo se levanta el bloqueo de La Habana, y Cervera decide reunir a sus comandantes, que *unánimes* opinan: «que dado andar máximo de esta escuadra, reducido a 14 millas por lo sucio del *Vizcaya*; el poco carbón que tenemos; situación Escuadras enemigas y condiciones del puerto, el peligro cierto de la salida es muy superior a las ventajas que pudiéramos obtener alcanzando Puerto Rico, *único* puerto a donde dirigiéramos».

Craso error de apreciación, pues si ese mismo día hubiesen salido los buques españoles navegando hacia levante, para barajar la costa norte de la isla, hubiesen llegado a La Habana sin tropiezos, al encontrarse la escuadra volante en Cienfuegos, y la de Sampson en Cayo Hueso, y desde luego se hubieran podido dirigir a San Juan de Puerto Rico sin ser molestados, todo menos permanecer más tiempo en Santiago, donde su presencia ya había sido comunicada por los insurrectos cubanos a Sampson. El día 24, el comandante del *Terror*, más resolutivo, sale de Fort de France hacia San Juan, a donde llega sin novedad. Simultáneamente el *Oregón* terminaba su largo periplo de 16.000 millas y entra en Cayo Hueso, con la única novedad de haber sufrido en sus carboneras un incendio espontáneo; similar al que provocó la explosión del *Maine* en La Habana.

El 25 de mayo, el general Blanco comunica a Cervera el propósito del enemigo de encerrar a la escuadra española en Santiago, y el 26 es apresado en las proximidades de este puerto el vapor inglés que traía el carbón a los buques españoles. Este mismo día, el almirante Cervera reúne de nuevo a todos sus comandantes y, por unanimidad, se decide salir a las cinco de la tarde aprovechando el mal tiempo reinante. Al avistarse, a las dos de la tarde, tres buques enemigos, Cervera reúne de nuevo a sus comandantes, surgiendo la duda de que si la marejada reinante permitiría la salida de los buques. Para



El capitán de navío don Fernando Villaamil,
jefe de la escuadrilla de torpederos.
(Museo Naval).



El capitán de navío don Joaquín Bustamante y Quevedo, jefe del E. M. de la escuadra de Cervera. (Museo Naval).

resolverla se llamó a un práctico, que manifestó que la salida del *Teresa*, *Vizcaya* y *Oquendo*, al calar 7,20 m no ofrecía problemas, pero que el *Colón* calaba 7,6 m, y que existía una laja de corta extensión de tan sólo 8,22 m de profundidad en la punta del Morrillo, y que el crucero podría dar una *culada* debido a la marejada y tocar en ella. Con estas premisas el almirante hizo la siguiente pregunta a sus comandantes: «¿conviene arros-trar los riesgos de la avería del *Colón* o efectuar la salida en espera de que se presenten mejores circunstancias?». Hecha la pregunta así, optaron por la salida Concas (*Teresa*) y Bustamante (JEM), y opinaron que no el general 2.º jefe Paredes y Eulate (*Vizcaya*), Díaz Moreu (*Colón*), Lazaga (*Oquendo*) y Villaamil (jefe de escuadrilla contratorpederos).

El capitán de navío Bustamante, jefe de E. M. de la escuadra fundamentó su voto afirmativo en «dada la situación de inmensa gravedad en que se encuentra la escuadra, optó por la salvación de tres de sus buques, aún 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 o resguardo y lo mismo lo hacen los hidrógrafos...»

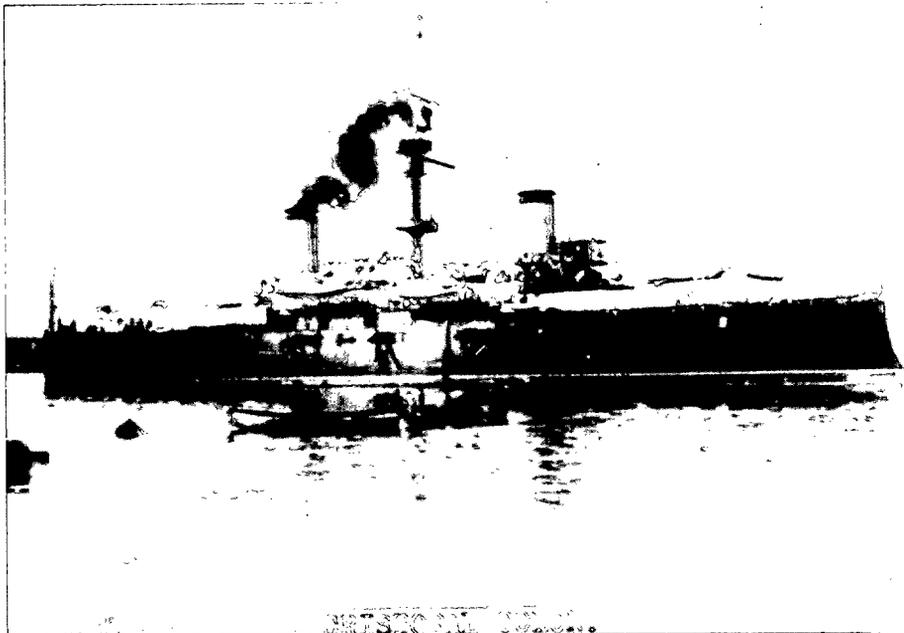
El capitán de navío Concas, capitán de banderas de Cervera, aclara también su voto afirmativo en otro documento: «del mismo modo que el capitán de navío Bustamante consideró muy lejano el peligro del *Cristóbal Colón*, si bien en tiempo ordinario debiera salir, y quizá ni haber entrado, hoy las circunstancias imponen que se corra el riesgo hasta de pérdida total, que considero remotísimo, pues el plazo de 20 ó 25 días que nos quedan (de víveres), no es suficiente para esperar ni una ocasión ni un cambio de circunstancias».

Oídos a sus comandantes, Cervera tomó la siguiente decisión: «Considero que las circunstancias no son tan extremas para exponernos a 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 y se presente otra ocasión se suspenda la salida». El almirante, sin saberlo, acababa de condenar a todos sus buques a la destrucción que tanto temía.

El bloqueo de Santiago y el desembarco en Daiquiri y Siboney

Las noticias de Cervera en Santiago hicieron que Sampson con su escuadra saliera de Cayo Hueso el 28 de mayo, llegando a la vista de la escuadra española fondeada el 1 de junio, para establecer seguidamente el bloqueo con todos los buques a sus órdenes: acorazados *Iowa*, *Massachusetts*, *Oregón* y *Texas*, cruceros acorazados *New York* (buque insignia) y *Brooklyn* (insignia de Schley), amén de otros buques menores. Pero a pesar de esta potente flota, Sampson no osaría batirse con las defensas de costa ni forzar, bajo fuego enemigo, la sinuosa entrada que en algunos parajes tenía tan sólo 100 m de anchura.

Como la posibilidad de permanecer *sine die* de patrulla frente a la entrada no le convencía, decidió embotellar la canal de salida, haciendo desaparecer así la *fleet in being* de Cervera. Para ello, la noche del 3 de junio el teniente de navío ingeniero Hobson, al mando del carbonero *Merrimac* y con un puñado de hombres, entró en la canal de acceso con el buque cargado de explosivos, pensando hundirlo atravesado allí donde la canal era más estrecha, pero fueron descubiertos por las baterías de tierra, que abrieron fuego al igual que el buque fondeado más próximo, el *Reina Mercedes*, destrozando su timón y el servo, por lo que el *Merrimac* sin gobierno fue a hundirse en una zona



El crucero *Cristóbal Colón*. (Museo Naval).

donde no obstaculizaba la salida, recuperándose milagrosamente ilesos todos sus tripulantes. Dos bombardeos llevados a cabo por Sampson, el 6 y el 16 de junio, no consiguieron tampoco ningún resultado, por lo que el almirante norteamericano solicitó del secretario de Marina Long un desembarco en las proximidades de Santiago de Cuba, para tomar la ciudad y poder bombardear desde tierra la escuadra de Cervera. El 22 de junio desembarcaba en la playa de Daiquiri y al día siguiente en Siboney una fuerza expedicionaria al mando del general Shafter. La operación, desastrosa donde las haya por la falta de medios de desembarco (los caballos, por ejemplo, eran sencillamente arrojados al agua, recuperándose en la orilla los pocos que no se había ahogado), careció de oposición por parte española, pues las trincheras que dominaban las lomas habían sido inexplicablemente abandonadas el día antes. Debido a esta falta de oposición, entre el 22 y el 26 de junio fueron desembarcados los 17.000 hombres del V Cuerpo de Ejército, compuesto por dos divisiones de Infantería. Desde estas playas se iniciaría una sangrienta marcha hacia Santiago, dando lugar a los épicos combates de Las Guásimas, las Lomas de San Juan y El Caney. En esta última posición, el general ibicenco Vara del Rey, con sus 520 hombres, resistió hasta su muerte el empuje de una división completa de infantería. En la tarde del sangriento 1 de julio las tropas norteamericanas se posicionaron frente a las Lomas de San Juan, donde se encontraba el capitán de navío Bustamante con parte de la marinería de los tres buques, iniciándose una lucha desigual de 8.000 yanquis contra 500 españoles. Tras un severo bombardeo y varias cargas de la caballería enemiga, la posición española cayó con las bajas de Bustamante y el general Linares, comandante general de Santiago. En total, en sólo esos tres combates las fuerzas asaltantes sufrieron 1.385 bajas frente a 593 de los españoles.

Shafter, desmoralizado y enfermo de fiebres tropicales, envió el 2 de julio un desesperado mensaje al senador Lodge: «dígame al presidente que nos envíe todos los regimientos y baterías posibles. Hemos vencido hasta ahora con un costo altísimo, pero los españoles luchan hasta el final, y nos encontramos al borde de un desastre...». Esa misma noche Shafter exploró la voluntad de sus generales, no sabe si debe seguir avanzando o retirarse antes de sufrir más bajas. Uno de sus subordinados, el general Kent, vota por la retirada.

Desgraciadamente, los acontecimientos del día 3 de julio cambiarían totalmente la moral de los combatientes en ambos bandos.

Las últimas decisiones de Cervera

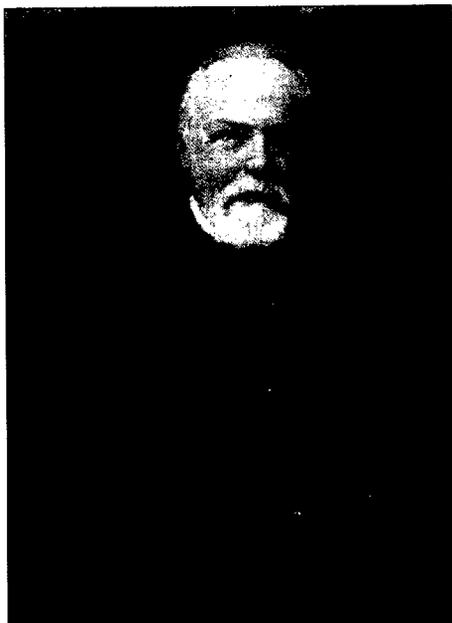
El 28 de mayo, el general Linares avisó a Cervera de la presencia de 12 buques de guerra enemigos en las proximidades de la isla; buques que intercambiaron algunos disparos con los navíos españoles el 31 de mayo, sin resultado alguno para ambos bandos.

El 8 de junio el almirante se reunió con todos los comandantes en su cámara, para consultarles la posibilidad de salir de puerto con la flota enemiga en las proximidades. El capitán de navío Bustamante apuntó la posibilidad de salir aprovechando la luna nueva. El capitán de navío Concas opinó que se debería salir si desaparecía uno de los cruceros rápidos; pero el resto de los comandantes objetó que ante fuerzas tan superiores no se debía salir, resistiendo con la escuadra en puerto.

Dado que Cervera no piensa de momento salir de puerto, el general Linares solicitó el día 12 cuatro compañías de desembarco para colaborar en la defensa de la ciudad, petición que es aceptada por el almirante español. El 24 de junio, Cervera telegrafió al contralmirante Manterola y al ministro Auñón, haciéndoles ver la imposibilidad de una salida rompiendo

el bloqueo, previamente se había celebrado un nuevo consejo en la cámara del almirante con la asistencia de sus comandantes, excepto el jefe de E. M., que se encuentra en tierra al frente de la marinería desembarcada. En esta reunión se expuso la posibilidad de destruir los buques, dada la imposibilidad de salir de puerto. Ese día, el ministro Auñón ordena a Cervera se ponga a las órdenes del general en jefe Blanco, para dar completa unidad a la dirección de la guerra, y en telegrama del día 26 Auñón le dice a Cervera, que antes de destruir nosotros mismos nuestra escuadra en puerto, debe intentarse la salvación total o parcial por salida nocturna. A su vez, el general Blanco, ahora jefe directo de Cervera, le comunicó el 28 de junio: «la escuadra permanecerá ahí sin apurarse ni precipitarse, puesto que aún tiene raciones, acechará la ocasión oportuna para salir, dirigiéndose a donde V. E. juzgue conveniente; pero en el caso de que los acontecimientos se agraven 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».

Después de los acontecimientos ya conocidos de los combates del 1 de julio, el general Blanco ordenó a Cervera: «vistos progresos enemigos a pesar heroica resistencia guarnición, y de acuerdo con la opinión del gobierno



El almirante Cervera.

de S. M., reembarque V. E. tripulaciones, y aprovechando la oportunidad más inmediata, salga con todos los barcos de esa escuadra, quedando en libertad de seguir derrota que considere oportuna, autorizándole para que deje ahí alguno de ellos, que por su poca marcha o circunstancias no ofreciera posibilidad de salvación». Ese mensaje es contestado por Cervera con este otro: «recibo sus telegramas urgentes de anoche; envío a mi jefe de estado mayor para que los muestre al general Toral (comandante accidental de Santiago de Cuba), y mando encender para salir en cuanto se reembarque mi fuerza».

El día 3 de julio, a 0935 horas, el primer buque de la escuadra, el *María Teresa*, insignia de Cervera, salía de Santiago de Cuba, seguido disciplinadamente por el resto de las unidades españolas. Lo que ocurrió después es de todos conocido.

José María TREVIÑO RUIZ

