

RUMBO AL SACRIFICIO

Francisco PONCE CORDONES

Introducción



UNQUE la gran desgracia que para nuestra Marina supuso el desastre de Santiago de Cuba no parece ser acreedora de una especial conmemoración —dado su carácter luctuoso—, ahora que se cumple el centenario, sí merece ser recordado y exaltado el comportamiento de unos hombres abnegados que supieron cumplir con valor y disciplina las obligaciones que les imponía su condición militar y las que les exigía su calidad de defensores del

honor de la Patria, a sabiendas de que se enfrentaban a un empeño superior a cualquier esfuerzo humano.

La partida de la escuadra del almirante Cervera «rumbo al sacrificio» ha sido objeto de estudio y análisis detenido por investigadores y profesionales de toda condición, pero de modo particular llama la atención un interesantísimo trabajo sobre la materia llevado a cabo por el alevosamente asesinado almirante don Luis Carrero Blanco, trabajo aparecido en esta REVISTA GENERAL DE MARINA en julio de 1968 y resumido en el número de agosto-septiembre de 1984.

Como aportación al recuerdo de los hechos, parece oportuno preparar un extracto del citado informe, al que se han agregado algunos aditamentos y escasos y breves comentarios con objeto de redondear el estudio. En cualquier caso, el mérito de cuanto se expone corresponde al desaparecido almirante.

La escuadra de Cervera

El día 8 de abril del año de desgracia de 1898, a las cinco de la tarde, se hacía a la mar desde las aguas de la bahía de Cádiz el contraalmirante don Pascual Cervera y Topete, arbolando su insignia a bordo del crucero protegido *Infanta María Teresa*. Le acompañaba el buque de la misma clase *Cristóbal Colón*, poco antes construido en Italia, pero falto aún de su artillería principal. Ambos pusieron rumbo a las islas de Cabo Verde, adonde arribaron el 14 del mismo mes.



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

Allí se les unieron los torpederos *Ariete*, *Halcón* y *Rayo*, y los destructores *Terror*, *Furor* y *Plutón* que, a las órdenes del capitán de navío don Fernando Villaamil, habían sido mandados por delante. Fondeados en San Vicente de Cabo Verde, el 18 se incorporaron a la escuadra los cruceros *Vizcaya* y *Almirante Oquendo*, gemelos del *María Teresa*, que regresaban de los Estados Unidos después de devolver la visita de cortesía del *Maine* a La Habana.

Los tres cruceros gemelos —*María Teresa*, *Vizcaya* y *Oquendo*— eran conocidos en el argot marino con el apodo de «los cruceros del Nervión», pues en tal sitio fueron construidos, aunque inicialmente se pensó que su construcción tuviera lugar en Cádiz (1887). Los nombres de Aranda, Barrié y Feduchy, dados a tres calles gadita-

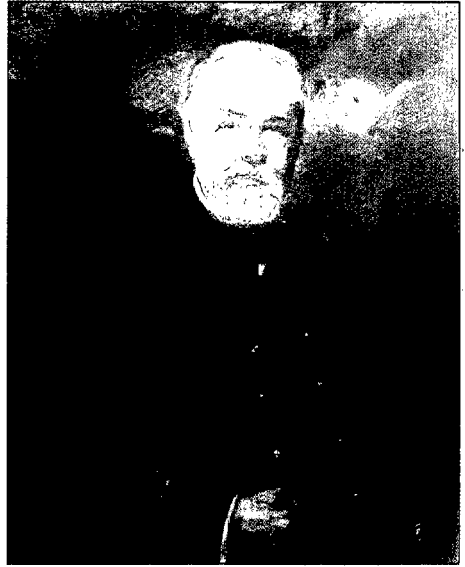
nas con tal motivo, así lo atestiguan. Sin embargo, una oscura maniobra política de última hora privó a las factorías de Cádiz de tan señalado encargo.

El *Infanta María Teresa* y sus hermanos eran buques de 6.890 toneladas, con cintura blindada de 300 milímetros y montaban dos cañones de 280 milímetros, diez de 140 milímetros y ocho de 57 milímetros, además de ocho tubos lanzatorpedos y otro armamento secundario. Su velocidad en pruebas era de 18 nudos. El *Cristóbal Colón*, de 6.840 toneladas —construido en Italia, como ya se dijo—, debía llevar dos cañones de 254 milímetros, 10 de 150 milímetros y seis de 120 milímetros, pero por un viejo pleito con la casa constructora, que llevaba años sin resolverse, aún no se había llegado a montar la artillería principal. Los contratorpederos o destructores eran buques muy modernos, de unas 400 toneladas y 26 nudos de andar, pero poco ensayados y experimentados. Iban armados con dos tubos lanzatorpedos y seis cañones pequeños.

A esta escuadra debían haberse unido el resto de los buques grandes de la Flota española: el acorazado *Pelayo*, en obras de modernización en Tolón; el *Carlos V*, construido en los astilleros Vea-Murguía de Cádiz; el *Alfonso XIII* y el *Lepanto*, todos sometidos a grandes trabajos de reparación, y las gloriosas y añosas fragatas *Numancia* y *Victoria*, reliquias más propias de un museo que de una escuadra de combate; pero por las causas citadas, la escuadra de

Cervera quedó reducida a los cuatro cruceros ya mencionados, a los destructores y a los torpederos.

La Marina norteamericana contaba en aquellos momentos con cinco acorazados, seis monitores o acorazados costeros, tres cruceros acorazados, 15 cruceros, 16 cañoneros y 24 torpederos. Como se ve, la desproporción era manifiesta. En estas condiciones, es inexplicable que el ministro de Marina pudiese pensar en serio la posibilidad de cumplir una orden como la que dio al almirante Cervera, disponiendo «se tomaran posiciones para destruir Cayo Hueso, donde tiene sus principales depósitos la escuadra de los Estados Unidos. Conseguido esto, podría extenderse el bloqueo sobre la costa del Atlántico, para cortar sus comunicaciones y comercio con Europa, y, en caso de combate, procurar quedar dueño del mar...». Realmente, ¿sabía lo que decía el ministro de Marina?

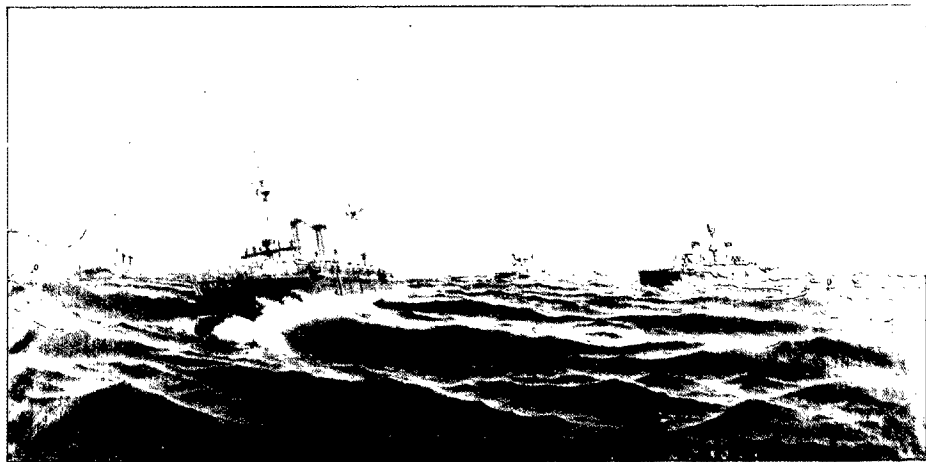


El almirante Cervera.

En estas circunstancias, el crucero acorazado *Maine*, fondeado en La Habana, saltó por el aire y tanto la prensa americana como la opinión pública de aquel país culparon de la catástrofe al gobierno español. La guerra era inevitable.

El 20 de abril el ministro telegrafió a Cabo Verde comunicando a Cervera: «Comisión mixta Cámaras americanas aprobaron intervención armada, declarando Cuba libre. Conviene alistarse». Esto, evidentemente, era la guerra —que se declararía oficialmente el día 23—, y el «conviene alistarse» sólo podía interpretarse como una orden de salir para las Antillas.

Para Cervera era de toda evidencia que enviar aquellos cuatro barcos a aguas antillanas, donde, además de no existir ninguna base naval digna de tal nombre, habrían de enfrentarse a fuerzas enemigas enormemente superiores, era condenar a su escuadra a una destrucción segura, que no sólo no reportaría beneficio alguno a la defensa de Cuba, sino que, por el contrario, al servir en bandeja al enemigo un fácil triunfo, pondría a éste en condiciones de ser más exigente en una posible negociación de un tratado y nos privaría de unos buques que podrían ser necesarios en la Península o en Canarias si éstas eran atacadas. Sin embargo, queriendo confirmar su criterio y contrastarlo con el parecer de sus subordinados, el almirante convocó una junta de comandantes



y les pidió su parecer. Reunida la junta en el *Colón*, estuvo constituida por el segundo jefe de la escuadra, capitán de navío de 1.^a clase don José Paredes, y por los capitanes de navío don Joaquín Bustamante, jefe de Estado Mayor; don Víctor Concas, comandante del *María Teresa*; don Emilio Díaz Moreu, comandante del *Colón*; don Antonio Eulate, comandante del *Vizcaya*; don Juan B. Lazaga, comandante del *Oquendo* y don Fernando Villaamil, jefe de la flotilla de destructores, quienes tras breve deliberación dictaminaron por unanimidad su plena conformidad con el parecer del almirante, proponiendo que la escuadra esperase en Canarias, de momento, la marcha de los acontecimientos.

El día 21, el ministro de Marina, almirante Bermejo, aferrado a su idea de enviar los barcos a las Antillas, comunicaba a Cervera que «como Canarias estaba perfectamente asegurada y se conocía la próxima salida de la escuadra americana, debía partir con todas sus fuerzas para proteger a Puerto Rico, que consideraba amenazado»; añadiendo a continuación la frase: «salgo para el Norte me indicará su partida».

La escuadra de Cervera no estaba todavía lista para hacerse a la mar, porque no había terminado de carbonear, y ello le daba tiempo para insistir en lo desastroso que conceptuaba para el porvenir de la Patria las consecuencias del viaje a América; por esta razón rogaba pusiera los hechos en conocimiento del jefe del gobierno, Sagasta, para superior resolución y para su tranquilidad de conciencia.

El ministro de Marina quedó impresionado ante esta angustiosa petición y, en opinión de personas muy autorizadas, pudo hacer dos cosas: rectificar la orden que había dado y hacer volver los barcos a España o, si estaba convencido de que su decisión de seguir hasta las Antillas era la más correcta, podía pedir el relevo de Cervera y tomar él mismo el mando de la escuadra. No hizo

ni lo uno ni lo otro; se limitó a convocar una reunión de todos los almirantes residentes en Madrid y a pedirles consejo.

Los pareceres de la junta no fueron unánimes y alguno de los consultados emitió voto particular, diciendo que la escuadra debía ser reforzada convenientemente, porque tenía la misma convicción del desastre que preveía el almirante Cervera, y este desastre, a la vista de Puerto Rico, no habría de contribuir seguramente a levantar el espíritu de los habitantes de la isla ni de los de Cuba. Todo inútil; ninguno de los que se manifestaron contra el criterio de Cervera y de los comandantes de los buques pidió el mando de la escuadra, ni el ministro se lo ofreció, sino que se limitó a poner al almirante el siguiente telegrama: «Oída Junta Generales de Marina, opina ésta que los cuatro cruceros y tres destructores deben salir urgentemente para las Antillas. Los torpederos deberán regresar a Canarias. La bandera americana es enemiga».

Proa a las Antillas

Después de cuanto antecede, Cervera, que había agotado todos sus argumentos, creyó que había llegado el momento de cumplir la orden superior. El 29 de abril, al amanecer, tras telegrafiar a Madrid «Salgo para el Norte», la escuadra se hizo a la mar, tomando los cruceros a remolque a los destructores, a fin de reducir el consumo de carbón y el desgaste de las delicadas máquinas de estos barcos.

Cervera conocía la potencia de la flota americana, sabía que estábamos en guerra, pero no mucho más, y, de momento, su problema consistía en llegar a un puerto de las Antillas para carbonear, informarse de la situación y obrar en consecuencia. Pensando que, lógicamente, el enemigo bloquearía Puerto Rico y la costa norte de Cuba, optó por arrumbar para entrar en el mar de las Antillas por el sur, siguiendo la ruta que en tiempos tomaban los galeones de la carrera de Indias, navegando con ello por la derrota menos frecuentada. Su velocidad, con los destructores a remolque y otras dificultades, no era superior a siete nudos.

El 10 de mayo recalaron sobre la Martinica y el almirante destacó a Villaamil, con los destructores *Furor* y *Terror*, a Fort de France para informarse de la situación. No olvidemos que aún no se conocía la TSH. El *Terror*, por averías en las calderas, hubo de quedar en la Martinica, y en la madrugada del día 12 se incorporaba Villaamil a la escuadra con el *Furor*, informando que toda la costa septentrional de Cuba estaba bloqueada; que el almirante americano Sampson se hallaba ante Puerto Rico, al que había bombardeado el día 9; que la escuadra de Dewey había destruido a la de Montojo en Cavite; que el gobernador de Fort de France no sólo no dio ningunas facilidades, sino que pretendió internar a sus barcos, y que el único puerto de Cuba que parecía estar libre de bloqueo era el de Santiago.

Con esta información, y teniendo en cuenta que los buques estaban casi sin carbón, además de que se le había anunciado que habría un carbonero con 5.000 toneladas en Curaçao, arribó a esta isla, adonde llegó el día 14. Pero ni allí había tal carbonero ni el gobernador autorizó la entrada más que a dos buques, agregando que sólo podrían tomar una provisión de 600 toneladas de combustible. El incidente se debió a que el Ministerio de Marina desvió el carbonero por error hacia Martinica, en vez de enviarlo a Curaçao, con lo que Cervera se quedó sin el carbón que tanto necesitaba. Pero la descoordinación y la fatalidad quisieron algo peor. El día 12, cuando Cervera ya navegaba hacia Curaçao, el ministro Bermejo le dirigió un cablegrama a la Martinica, diciéndole: «Desde su salida (de Cabo Verde) han variado las circunstancias. Si no cree que la escuadra pueda operar ahí con éxito, deberá regresar a la Península. Acuse recibo». Para su desgracia, Cervera no conoció esta comunicación hasta después de terminar la guerra.

El día 16, embarcadas ya las 600 toneladas de combustible autorizadas por el gobernador de Curaçao, Cervera se encontró con el carbón justo para arribar a Santiago de Cuba, adonde puso rumbo a todo evento, pasando la noche del 18 por el estrecho de Jamaica, entre esta isla y Haití, lugar donde los cruceros españoles vieron las luces de los proyectores de dos buques americanos, sin que éstos los divisaran, y llegando el 19 de mayo a Santiago de Cuba, *barriendo carboneras* y quemando el último combustible que quedaba.

Desde el primer momento, los norteamericanos habían montado un dispositivo de bloqueo que afectaba a todas las Antillas y cuyo desarrollo era: la escuadra de Sampson, con dos acorazados, un crucero y dos monitores vigilaría la costa norte de Cuba; varios buques deberían cruzar entre Barbuda y Dominica, es decir, en el arco de entrada en el mar de las Antillas; otra formación se hallaría sobre Puerto Rico, y una última, montando su vigilancia en el freo o canal de Jamaica. A pesar de ello, Cervera supo burlar el bloqueo y se coló en Santiago sin que el enemigo tuviera la menor noticia de sus movimientos durante veinte días.

La situación en Santiago

Pero la arribada a Santiago no fue la panacea de los males; en realidad, su puerto era una «ratonera». La situación de éste, que Cervera desconocía, no era nada apropiada para que la escuadra estableciera en él su base de operaciones. Santiago de Cuba era un buen puerto natural, pero las defensas artilleras de la boca eran muy escasas, dado que se limitaban a dos piezas de 160 milímetros, desmontadas del viejo crucero *Reina Mercedes*, y cinco antiquísimos cañones de bronce y avancarga repartidos por la entrada, a más de dos obuses de 150 milímetros y dos cañones Krupp de 90 milímetros. La guarnición de la plaza, bloqueada por tierra por partidas de rebeldes cubanos,



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

escaseaba de víveres y de medicamentos y, aunque con muy alto espíritu; se hallaba en lamentable estado físico, situación que habría de agravarse cuando los cerca de 2.300 hombres de la escuadra consumiesen las raciones que traían a bordo y hubiese que recurrir a las de tierra. Era preciso salir de allí con urgencia, antes de que el enemigo concentrase sus fuerzas en la boca del puerto, y dirigirse a Puerto Rico o a La Habana, según fuera posible; pero lo primero que hacía falta para salir era rellenar las carboneras, ya que éstas habían quedado vacías al llegar a puerto. En Santiago existían 2.000 toneladas de carbón de no muy buena calidad, pero no se disponía de medio alguno para el embarque. Esto hizo que, pese al agotador esfuerzo de las dotaciones, no se pudiese embarcar cada día casi más que el carbón indispensable para el consumo diario. Cabía la posibilidad de salir con el carbón justo para llegar a Puerto Rico, pero las informaciones que se poseían sobre los movimientos e impor-

tancia de las fuerzas enemigas desaconsejaban un enfrentamiento con las carboneras casi vacías y con la posibilidad de tener que dar grandes rodeos. A finales de mayo ya no había dudas sobre la certeza de encontrarse con el enemigo, ya que la escuadra de Sampson se hallaba delante de Santiago de Cuba, bloqueando el puerto. Una simple comparación permitirá medir la desproporción de fuerzas. La formación americana se componía de cuatro acorazados, dos cruceros acorazados y varios cañoneros. Las respectivas artillerías en presencia eran las siguientes:

- Cañones americanos: 8 de 330 milímetros, 6 de 305, 38 de 203, 12 de 152, 12 de 127, 16 de 102 y 76 de 57.
- Cañones españoles: 6 de 280 milímetros, 10 de 152, 40 de 140, 4 de 75 y 28 de 57.

En total, 88 piezas de artillería españolas por 168 enemigas, de mayor calibre. Como se ve, la superioridad norteamericana era aplastante.

Por otra parte, los buques americanos, colocándose fuera del alcance de la débil artillería de costa, podían batirla fácilmente sin correr el más mínimo riesgo.

¿Cómo salir de aquella «ratonera»? Durante el día, los buques enemigos se mantenían a tal distancia de la boca del puerto que les permitía romper el fuego sobre el primer barco español que pretendiese salir. Por la noche, mantenían permanentemente un acorazado iluminando con sus proyectores dicha boca, sin que la artillería de costa pudiera hacer nada para obligarle a retirarse. Salir de día era enfrentarse con fuerzas muy superiores en las peores condiciones, dado que los buques podían ser batidos uno a uno al ir saliendo, como si fueran sujetos pasivos de un ejercicio de tiro al blanco. Hacerlo de noche era aún peor, porque al riesgo apuntado se unía la lentitud de la manobra de salida, deslumbrados por las luces de los proyectores enemigos y agobiados por la proximidad de sus buques a la costa. Cabía esperar un mal tiempo; pero tampoco era solución. Los barcos americanos se verían obligados, seguramente, a desbloquear el puerto, pero la situación no cambiaría, dado que el mismo mal tiempo obligaría a Cervera a permanecer fondeado, ante el peligro de encallar en las lajas de la entrada a causa de la marejada.

La idea que tenía el gobierno de Madrid sobre la situación de Cervera en Santiago queda reflejada en un telegrama que el ministro de la Guerra cursó al general Blanco, capitán general de Cuba. Entre otras cosas, decía: «La única cosa que podemos hacer (por Filipinas) es enviar allá todos los barcos de la escuadra de Cervera. Este movimiento sería sólo temporal y, una vez conseguido el objetivo de Filipinas, la escuadra volvería a Cuba sin pérdida de tiempo y fuertemente reforzada». Huelga todo comentario, dice un competente tratadista en cuestiones navales. Si un miembro del gobierno, que además era militar, creía factible que Cervera saliera de Santiago, llegara a Filipinas

tras cruzar dos océanos, derrotara a la escuadra de Dewey y regresara a Cuba sin pérdida de tiempo, ¿qué tenía de extraño que el pueblo soberano, al que se había dicho en la prensa y repetido hasta la saciedad que el poder militar norteamericano era algo grotesco y despreciable, se extrañase y hasta se indignase de que la escuadra de Cervera no saliese a «barrer» del mar a los barcos del almirante Sampson?

El complemento de este disparate fueron las agresivas palabras de un politicastro de la talla del diputado Romero Robledo, famoso por sus habilidades electoreras, quien por aquellos días (23 junio) preguntó en el Congreso al ministro de Marina: «¿Por qué no sale la escuadra? ¿Para qué se han hecho las escuadras sino para perderse?». Digno comentario de quien hablando de los problemas de España sólo tuvo la desfachatez de decir: «Esto ni tiene arreglo ni hay quien lo arregle ni conviene que se arregle». Patochada mayor, imposible.

Desembarco americano

Para aplastar a la escuadra de Cervera, los norteamericanos concentraron sobre Santiago de Cuba toda su actividad militar. La Marina de Estados Unidos pidió apoyo a su Ejército para que, desembarcando en las inmediaciones de la ciudad, ocupara la plaza, obligando a Cervera a hacerse a la mar. Los transportes, con 15.000 hombres a las órdenes del general Schafter, iniciaron el desembarco el día 22, en Daiquiri, 30 millas al este de Santiago, mientras los acorazados americanos efectuaban un fuerte bombardeo contra las defensas costeras. A las fuerzas desembarcadas, el general Linares, jefe del sector, sólo podía oponer tres compañías sin artillería de campaña, porque no la tenía, y pedir auxilio a Cervera para que le apoyara con las columnas de desembarco de los buques (unos 1.000 hombres), que a las órdenes del capitán de navío Bustamente se alinearon con las fuerzas de tierra en la defensa de la plaza.

El ataque tendría efecto el día 1 de julio. Tres mil quinientos americanos atacaron el fuerte de El Caney, defendido por 520 hombres, bajo el mando de Vara del Rey. Cuando sólo quedaban 80 soldados y había muerto heroicamente su jefe, se retiran a segunda línea. En las Lomas de San Juan la defensa es igualmente encarnizada. Es herido el general Linares y muy gravemente el capitán de navío Bustamante, quien fallece poco después, pero los norteamericanos quedaron detenidos tras sufrir 1.600 bajas.

Al día siguiente, 2 de julio, llegaron a Santiago algunos refuerzos, pero mal pertrechados y peor alimentados. En estas condiciones Cervera recibe la orden urgente de hacerse a la mar con la mayor premura, antes que el enemigo ocupe la plaza, debiendo reembarcar precipitadamente la gente de las columnas de desembarco.

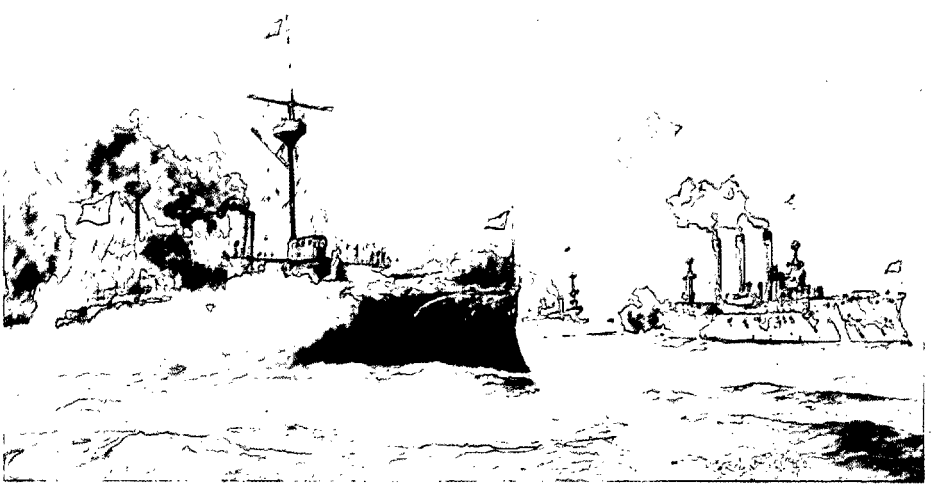
El combate naval del 3 de julio

Al amanecer del día 3 de julio, el capitán de navío Concas, comandante del *María Teresa*, en funciones de jefe de Estado Mayor por ausencia de Bustamante, que moriría a poco en Santiago, daba cuenta al almirante de la posición de los buques enemigos, que era la siguiente: de este a oeste y en arco de círculo, formaban el *Indiana*, el *Oregon*, el *Iowa*, el *Texas* y el *Brooklyn*, cuatro acorazados y un crucero acorazado. El *New York*, con el almirante Sampson a bordo, no se hallaba en condiciones de operar porque en aquel momento se alejaba rumbo al este para conferenciar con el jefe de las fuerzas desembarcadas, general Schafter.

Las instrucciones de Cervera fueron muy breves. Se saldría de puerto cuidando que la distancia entre buques fuera la menor posible; el *María Teresa*, con la insignia de almirante, marcharía en cabeza y a continuación el *Vizcaya*, el *Colón*, el *Oquendo* y los destructores. El *María Teresa* se lanzaría sobre el enemigo que tuviese más cerca y los demás buques españoles deberían seguir hacia el oeste sin preocuparse de él y a la mayor velocidad posible. La idea de Cervera era cubrir con su barco la retirada de los demás.

A las 0935 horas, el *Iowa* descubrió al *María Teresa* saliendo de puerto y disparó un cañonazo de aviso, con lo que todos los buques americanos se dirigieron hacia la entrada del mismo. Tan pronto como apareció el *María Teresa*, fue recibido por los fuegos del *Iowa* y del *Indiana* y poco después por los del *Brooklyn* y el *Texas*. En pocos minutos fueron barridas las baterías de 140 milímetros del crucero español, pues no tenían protección, pero, siguiendo el plan trazado, este buque se lanzó a abordar al *Brooklyn*, quien, para evitarlo, hubo de virar a estribor, alejándose de la acción y estando a punto de abordar a su vez al *Texas*.

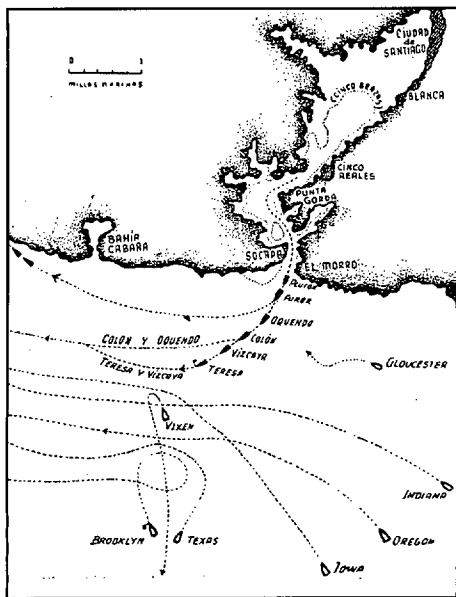
Poco después, el *María Teresa* recibiría dos impactos de 305 milímetros procedentes del *Iowa* que le seccionaron las tuberías de vapor principales y provocarían un formidable incendio. El buque se quedaba sin gobierno, con la cubierta abarrotada de muertos y heridos y las baterías fuera de servicio; en estas circunstancias, el almirante, que dirigía personalmente la maniobra, por heridas del comandante, no encontró otra solución que vararlo contra la costa, para que no cayera en poder del enemigo. El *Oquendo*, cogido bajo el fuego del *Oregon* y el *Indiana*, corrió la misma suerte y fue a varar, totalmente inutilizado, con las chimeneas abatidas y su comandante muerto, en sitio muy próximo. El *Vizcaya*, aprovechando que el *María Teresa* le cubría en los primeros momentos, pudo llegar un poco más lejos, pero al final fue destruido por los fuegos conjuntos del *Iowa*, del *Oregon* y del *Brooklyn*. Los dos destructores fueron aniquilados apenas aparecieron por la boca del puerto, muriendo en la acción el jefe de la flotilla, Villaamil. El *Colón*, mejor protegido, pudo resistir algo más, alejándose hacia el oeste, pero al acabársele el poco carbón de calidad que llevaba fue alcanzado por los *Brooklyn*,



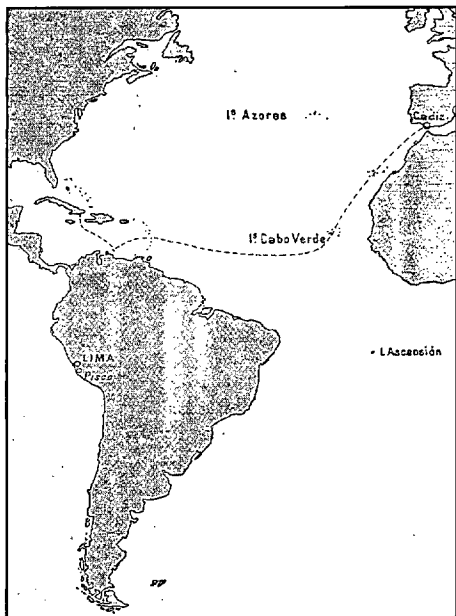
El combate de Santiago de Cuba. (Autor: González de Aledo. Museo Naval, Madrid).

Oregon, *Texas* y *New York*, sin poder hacer frente al fuego de éstos por carecer de artillería gruesa. En estas circunstancias, y para que el buque no cayera en manos enemigas, su comandante decidió embarrancarlo. A la una y cuarto de la tarde el combate había concluido, pero, en realidad, hasta la noche no cesaron los incendios y las voladuras por ellos producidas. La escuadra de Cervera quedó así convertida en un ingente montón de planchas retorcidas. En realidad, y como ya se dijo, todo había sido un ejercicio de tiro al blanco para los americanos a medida que nuestros barcos salían por la boca del puerto.

Las bajas españolas en la acción fueron 323 muertos y 151 heridos por un muerto y un herido de los americanos. ¿Quiere esto decir que nuestros buques fueron incapaces de medirse con los enemigos? Nada de eso. Según datos americanos, de los 1.300 disparos efectuados, aproximadamente, 148 dieron en el blanco y de los 530 españoles, 64 alcanzaron al enemigo (se prescinde de contabilizar las armas automáticas, los cañones de tiro rápido y los de pequeño calibre, pues, en total, los nuestros hicieron 1.500 disparos por 9.300 del enemigo). El resultado adverso se debió al mejor blindaje de los buques americanos y a su abrumadora potencia de fuego, con cañones de mayor calibre y mucho más alcance.



Combate de Santiago de Cuba.



Ruta de la escuadra de Cervera.

El comportamiento de las dotaciones españolas, desde el almirante hasta el último marinero, fue ejemplar. Humanamente nadie pudo hacer más. Pero en España no se les hizo entonces la debida justicia, porque faltó generosidad y sobró soberbia y egoísmo por parte de los verdaderos responsables del desastre: el gobierno y la prensa. Fueron los americanos quienes noblemente reconocieron los méritos de aquellos combatientes, considerándolos como héroes.

La musa popular, tan sensible a veces a cuanto atañe a los valores patrios, también lo reconoció y compuso una acertada letrilla donde se cantaba, con gran fidelidad, la desgracia acontecida a los barcos de Cervera:

«Recuerde la España entera a la Escuadra de Cervera y al submarino Peral, que si aquel glorioso invento se hubiera perfeccionado, tal vez aquellos malditos yanquis no nos hubieran ganado...»

Y más adelante añadía:

«Pues el Gobierno, muy terminante, le mandó que saliera al almirante, quien se mostraba poco propicio en llevar sus marinos al sacrificio. Salió la Escuadra y al verse frente a la extranjera, sus veinte barcos acribillaron nuestra bandera;

los destructores fueron a pique, pues no servían, y nuestros barcos estaban faltos de artillería; con la caldera medio apagada lucha el *Colón* y tuvo que embarrancar, porque en la lucha faltó el carbón».

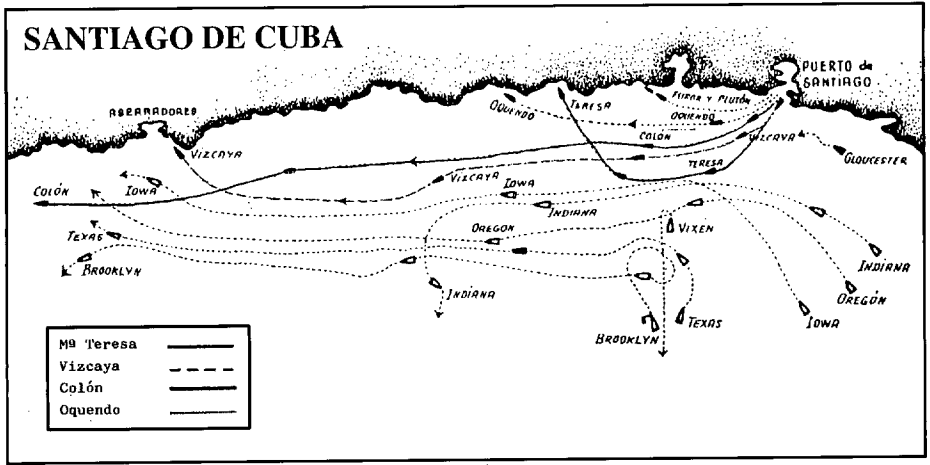
Epílogo

Los estudiosos y especialistas hacen notar que es curioso observar la obsesión que existía en España por la salida de la escuadra. Parecía como si toda la solución del problema bélico dependiera de esta salida. El gobierno sabía positivamente que esto no era así, pero su jefe, Sagasta, dijo después que se sentía coaccionado por la prensa y la opinión pública. Mas si el público creía que la escuadra de Cervera era capaz de derrotar a la de Sampson era porque la prensa, con sus reiteradas alusiones a la pretendida incapacidad de los norteamericanos y nuestra aplastante superioridad, así se lo había hecho creer. ¿Por qué consintió el gobierno esta falsedad? ¿Se pretendía, en el fondo, buscar una cabeza de turco y un grave desastre militar que justificase el abandono de las islas antillanas?

En un documentado estudio sobre la cuestión, decía el ya citado almirante Carrero Blanco: «En la guerra hay que procurar, en todo momento, hacer el mayor daño posible al adversario. Ordenando la salida de la Escuadra se le dio gratis al enemigo una resonante victoria»; y añadía, «...es muy posible que, sin ella, la guerra no hubiera terminado y las cosas hubieran cambiado notablemente a la hora de concertar un armisticio». Más adelante, prosigue: «La decisión debió ser tomada por el Gobierno, que tenía la obligación de conocer la situación y, si no lo hizo, incurrió en responsabilidad, aunque nadie se la exigió. Entonces sólo hubo responsabilidad para los mandos militares. A los que tenían el deber de haber proporcionado a España los elementos eficaces para su defensa en ultramar, a los que consintieron el engaño del pueblo soberano, a los que pretendieron que los militares hicieran milagros en Cuba y Filipinas, ...nadie les exigió nada».

En todo caso, el desastre de Santiago de Cuba era el ocaso de un imperio. Era el final de una empresa iniciada cuatro siglos antes con la conquista y colonización de América. La mala gestión política de un gobierno pretendida-





mente progresista; la inconsciencia de un pueblo ramplón y chocarrero, sólo anhelante de pan y toros; la irresponsabilidad de una prensa venal y garbance- ra, y la demagogia de una clase política electorera y caciquil fueron las causantes de la tragedia. No previeron a tiempo la catástrofe, y así sucedió. Se habló mucho de Covadonga y Lepanto —dice el profesor Ballester Escala—, y al son de la «Marcha de Cádiz» se fue al desastre.

Por lo que respecta a los americanos, no hay que olvidar que entre los pecados imputables habría que citar su afán imperialista de nuevos ricos, su prepotencia y su ambición, sus malos modos de pueblo sin solera ni clase y, por último, las malas artes de una prensa amarilla vendida a la plutocracia y a la demagogia. En resumen: la debilidad de unos y la jactancia de otros se dieron cita en aguas de Cuba aquel aciago 3 de julio de 1898.

Fue Petrarca quien dijo aquello tan conocido de «Un bel morir tutta la vita onora»...y, de acuerdo con ello, no cabe duda que los héroes de Santiago de Cuba supieron dar cumplido crédito a esta sentencia, sellando con su sangre una de las más hermosas páginas de la historia naval el día que emprendieron su última singladura «rumbo al sacrificio».

