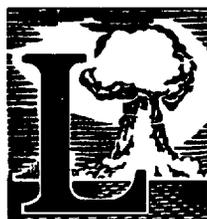




HISTORIAS DE LA MAR

ALGUNOS DATOS Y CIRCUNSTANCIAS A TENER EN CUENTA PARA FORMAR OPINIÓN SOBRE LOS ACONTECIMIENTOS NAVALES QUE SE PRODUCERON EN AGUAS DE SANTIAGO DE CUBA (MAYO-JULIO 1898)

«España y yo somos así, Señora...» (1)



OS españoles tenemos cualidades y defectos; esto no quiere decir que no haya que hacer «lo más» para corregir los últimos, ¡en modo alguno!, pero la idiosincrasia ¡manda mucho! Sin embargo...: «¡Spes!», podemos exclamar.

Méndez Núñez había puesto muy alto el listón del honor, tan sólo 22 años antes con el combate de El Callao, enfrentándose con una super superioridad de fuertes baterías *en tierra*. No era cosa nueva el modo de ver las cosas; ya en el castigo a Valparaíso se encaró con posibilidad de acción de escuadras

(1) Tomemos como punto de partida de la frase a Marquina («en Flandes se ha puesto el sol»), pero en la realidad pudo haberse dicho mil veces a una reina, con un regusto de jactancia y de no esperanza en mejorar. Quede en nuestra mente el firme propósito de lograr la mayor perfección posible.

(en conjunto superiores en fuerza) para llevar a cabo su bombardeo. Impulsó el honor de las armas: «España prefiere Honra sin Marina a Marina sin Honra»... Y no era sólo su propio pensar, sino que varias veces el gobierno se había ya expresado en términos semejantes. Sólo habían transcurrido 32 años.

Una vez ya los barcos en Santiago de Cuba, a España entera le repugna la idea de que caigan en poder del enemigo *sin combatir* (sin combatir en la forma que sea) mediante una capitulación de la plaza de Santiago, que indudablemente les comprendería como rendidos. Y la plaza, embestida por la gola (modo de tomarse lo marítimo en tierra), sin agua, sin víveres y con inferioridad de fuerza en la guarnición, está a punto de caer, pese a los titubeos del general Shafter. Lo resuelve el gobierno americano: «Destruir al enemigo, llegando al asalto sea como sea». Y tiene fuerza para hacerlo. La opinión en España, la no entendida, pero la más numerosa con gran diferencia, impulsada por la propaganda, exagerada si se quiere pero con idea de elevar la moral... La opinión, repito, quiere que combata su escuadra, sea como sea: no se le hable de gran superioridad artillera del enemigo, ni de falta de carbón, ni de corazas, ni de nada: ¡el combate a ultranza! Así lo expresa en el congreso el diputado Romero Robledo. Volveremos sobre este asunto.

Pero es que la opinión llamada a ser tenida por enterada piensa lo mismo. ¿Recuerdo de la gallardía de Méndez Núñez?... ¡Lo que sea: *lo piensa!* Opinan así los almirantes y los generales. Los primeros posponen el amor a los compañeros a sacrificar, y sus dotaciones, al impulso del honor a la española. Refuerza todo lo anterior el que Montojo en Filipinas no ha rehusado el combate contra fuerzas enormemente superiores: no ha llevado sus buques a repartirlos en las silangas y mares interiores. Ha hecho respetar Manila, ha atraído sobre sus menguadas fuerzas el furor de los contrarios. Ha presentado combate con sus buques «en fortaleza», ¡en fortaleza!: con el apoyo de un solo cañón de 15 cm en una batería (Punta Sangley) en tierra. Con uno de sus barcos de madera y fondeado para aumentar su débil artillería... todo esto ha ocurrido en el mes de mayo inmediato, precedente.

La distribución de las tierras hace que en Santiago de Cuba no se pueda pensar en «escuadra en fortaleza». Con el tiempo ya se han desembarcado cuatro cañones de 16 cm del *Reina Mercedes*, los únicos modernos de que dispone la defensa. Pero no se puede pensar en establecer en tierra más cañones: premura, falta de elementos de transporte, falta de hombres que se necesitan fusil en mano... Eso sí, los barcos podían ser incendiados y volados, no cabía hundirlos en poco fondo, abriendo válvulas, podrían ser recuperados por el enemigo, como ocurrió con el *Reina Mercedes* que fue reflotado y llevado a los Estados Unidos como trofeo de guerra. ¡Todo menos eso! «Ni un barco en poder del enemigo». También el almirante Cervera lo dijo (alocución del mes de abril). Se piensa en la destrucción por varada violenta,

sí, como marcan las ordenanzas para casos de inferioridad manifiesta, pero después de combatir y dejar muy alto el honor de las Armas. Falta aún mucho tiempo para llegar a mentalidades propias de la segunda guerra mundial o de la primera, «la europea».

La orden imperiosa de salida del general Blanco, jefe del teatro de operación, no dimana de él sino de Madrid, del gobierno. Sí piensa, también, él que la caída de Santiago es inminente, y... ¡nada de barcos comprendidos forzosamente en una capitulación de la plaza, que parece inminente! Algún tiempo había pasado desde que le dijo a Cervera que podía quedarse hasta que viese la posibilidad de salir. Las circunstancias habían cambiado mucho: ¡la capitulación inminente! ¿Qué diría España entera, si los barcos caen en poder del enemigo, y más sin combate previo? Si no pensó la frase de Méndez Núñez, sí que estaba animado por su heroica filosofía: ¡Nada de barcos sin Honra! El general Blanco obra por un impulso atávico... y también España, extremista en patriotismo cuando la ocasión llega. ¿Qué iba a hacer Blanco: «España y él son así». ¡España es así!

Sigamos recorriendo datos y circunstancias. Presentación para razonamientos más profundos de tipo profesional. Seanos de utilidad la experiencia.

Cuando en 1930 visité Santiago de Cuba, a bordo del *Elcano*, quedé profundamente sorprendido de que la artillería que se conservaba «del noventa y ocho» era casi toda de avancarga, me refiero a la española, naturalmente. Había cañones en el pequeño museo al aire libre de la loma de San Juan; tan sólo había uno de retrocarga del *Mercedes* (de los cuatro que hubo en tierra), había uno de campaña de tiro rápido de los dos que puso en fuego el capitán de artillería don Patricio de Antonio (artículo de campaña). En lo alto de las ruinas del fuerte del Caney asomaba una pieza de avancarga... Puedo decir que a la vista de tanta vetustez quedé «espantado»: no sabía entonces de la modernización de la artillería de avancarga y que por resultado de nuestra escasez de medios seguían en servicio en el «noventa y ocho»... ¡A muchos gastos había que hacer frente (no se echen culpas solamente a los «políticos», como es de rigor entre nosotros). Santiago de Cuba (se le llamaba mucho tan sólo Cuba), estaba muy lejos de la metrópoli, y de Filipinas... y hasta de La Habana, donde en cuestión de defensa de costa se había puesto toda la atención posible: la atención y los medios. El poco cuidar el número de armas, su cuidado y su modernización y eficacia son facetas que se dan en nuestra historia con gran frecuencia. Yo me decía: ¡avancarga en 1898! ¡Cuando ya existían ametralladoras y se generalizaba el fusil «mauser»!.

En la costa de Santiago de Cuba en 1898, en la entrada a ese puerto podían considerarse tres concentraciones artilleras: en el Morro (entrando a estribor), en las explanadas exteriores al antiguo castillo. Otra en punta Socapa (batería alta y batería baja), entrando a babor. Otra, que podemos considerar central y

más a retaguardia, en punta Gorda. En la nota (2) exponemos las piezas de artillería que había en cada concentración o «fuerte».

Una buena defensa de costa debe batir una zona de mar protegida para nuestros buques y sumamente peligrosa (de no ser completamente prohibitiva) para los enemigos. En aquella época no había que hablar del aire ni de misiles; el cañón, los obuses y morteros eran los señores de la zona de grandes posibilidades para los buques propios, «casi» prohibitiva para los enemigos, no existía apenas en Santiago de Cuba. Para analizar el «casi», para sopesarle hay que tener en cuenta: alcance; volumen de fuego y calibres (contundencia) de las armas propias y, claro está, destreza en su manejo. Nos dan una idea de lo que allí había los bombardeos que sufrieron los nuestros de la escuadra enemiga.

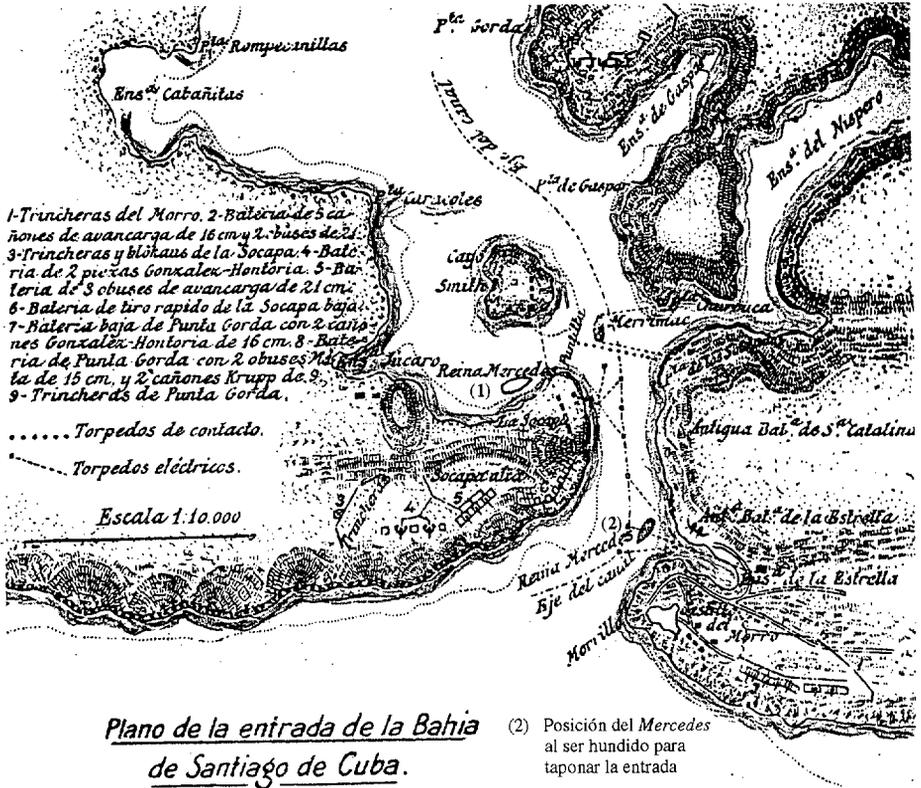
El primer cambio de disparos entre los barcos americanos y las baterías de la defensa se produjo el 19 de mayo; esto es un día antes de la entrada en Santiago de la escuadra de Cervera: se aproximaron dos buques enemigos, al parecer mercantes armados de guerra, en misión de reconocimiento, sin duda, como para tantear nuestras fortificaciones y armamento. Las baterías del Morro rompieron el fuego contra ellos, y también las de punta Gorda (las de la Socapa alta no estaban aún listas). Los enemigos, antes de retirarse, hicieron unos 98 disparos, pero de pequeño calibre, que no causaron daños apreciables.

Recojo datos de la hoja de servicios del alférez de navío don Sebastián Gómez-Pablos y de la publicación de documentos que mandó reunir el almirante Cervera.

Se dice en la primera: «El 31 de mayo rompieron el fuego (los enemigos) sobre las baterías y el crucero *Colón*, que se encontraba fondeado y acoderado al pie de la batería de punta Gorda: contestaron éste y aquéllas, sin que tuviésemos novedad». «El 6 de junio, por la mañana, rompió el enemigo un nutridísimo fuego de tres horas y media de duración al que contestaron las baterías... En el *Mercedes* (que estaba junto a la puntilla de punta Socapa), cayeron muchos proyectiles, causando la muerte del capitán de fragata don Emilio Acosta (2.º del buque) y de cinco individuos de clases y marinería y 12 heridos. En el Morro y en la Socapa también sufrimos sensibles bajas. Se calcula en 500 los disparos del enemigo».

Sigue la hoja de servicios: «En la noche del 14 el buque enemigo *Vesubius* hizo tres disparos con proyectiles cargados de dinamita (esto es, de alto explosivo), contestando la batería de la Socapa (la alta)». De este día (14) hay un escrito del almirante Cervera al ministro Auñón en que se dice que el *Vizcaya* «recibió un proyectil sin consecuencias». En otro escrito le comunica que uno

(2) En el Morro: dos baterías de cinco cañones de avancarga de 16 cm, y dos obuses de 21. En la Socapa alta: dos piezas de 16 cm González-Hontoria (del *Mercedes*); una batería de tres obuses de avancarga de 21 cm. En la Socapa baja: piezas de tiro rápido, ametralladoras. En punta Gorda: dos cañones de 16 cm G. Hontoria (del *Mercedes*); dos obuses de 15 cm y dos cañones Krup de 9 cm. Las cotas aproximadas, 60 a 65 m; Socapa alta 45 m; punta Gorda, 45 m.



Plano de la entrada de la Bahía de Santiago de Cuba.

(2) Posición del Mercedes al ser hundido para taponar la entrada

de los proyectiles de dinamita «reventó entre dos aguas cerca del *Plutón*, ocasionándole averías». Lo firma el día 16. En él también le notifica que en la Socapa alta el enemigo ha causado, en el bombardeo de esa misma mañana, dos muertos y nueve heridos, uno el alférez de navío Bruquetas, comandante de la batería. En otro escrito da cuenta el almirante al ministro que ha dispuesto un reconocimiento en la boca del puerto, dirigido por Bustamante, para ver si el enemigo ha fondeado torpedos fijos. Había sospecha de ello... Del día 20 hay otra comunicación, igualmente al ministro, de que hay a la vista sesenta buques enemigos, «de ellos siete acorazados modernos».

Volviendo a tomar la hoja de servicios antes aludida, dice el alférez de navío Gómez-Pablos que está mandando la Socapa alta: «El 22, por aproximarse el *Tejas*, rompí el fuego sobre él haciendo dos blancos y otro en el *Indiana*, que fueron los buques que me contestaron. Sostuvimos dos horas de fuego, sin novedad».

Por las noches se acercaban buques americanos y con sus proyectores tenían iluminada la boca del puerto. Dice el almirante Cervera al general Blanco,



Vista de la explanada en que estaban emplazados, en la altura del Morro, los cañones de avanzada «modernizados» (proyectil y carga). La defensa era suficiente para impedir el forzamiento. El almirante Sampson no se determinó a hacerlo, pese a los deseos del general Lawton, jefe del Ejército. El primer plan de éste fue desembarcar cerca del Morro, por fuera. De Washington le ordenaron lo efectuase más lejos.

capitán general de la isla: «La falta de baterías que mantengan a distancia a la escuadra enemiga hace que esté cerca de la boca del puerto».

En lo referente a defensas submarinas, podemos decir que en el canal de entrada había tendidas dos líneas de torpedos fijos. Las flanqueaban las armas de la Socapa baja, cubiertas en casi su totalidad por personal del *Reina Mercedes* (3). El crucero se mantenía cerca de la Puntilla, remate de la península de Socapa, listo para hacer fuego, con los dos cañones que le quedaban a bordo; blindada su amura de estribor por ramales de cadena de ancla del propio buque. Cuando entró el *Merrimac* en su tentativa de obstruir la canal, fue la batería de la Socapa baja la que le averió el timón. Se hizo explotar uno de los torpedos fijos y el *Mercedes* y los cazatorpederos (que estaban cerca colaborando en la defensa del puerto) le lanzaron torpedos automóviles. Esta acción se produjo el 2 de junio, es decir, anteriormente de lo relatado antes referente a la artillería. Había también torpedos fijos situados fuera de las líneas de los de contacto: torpedos de disparo eléctrico.

(3) La batería de la Socapa baja estaba armada con cañón de 57 mm, dos ametralladoras 37 mm Hockins y una Nordenfelt de 25 mm, ésta de las defensas submarinas. El *Mercedes* estaba junto a la Puntilla desde el 25 de abril, al iniciarse el estado de guerra contra los Estados Unidos. Sus oficiales se turnaban en un servicio de vigilancia, hasta por fuera de la boca, en un

Es muy interesante hacer constar que los buques enemigos mantenían su función de bloqueo navegando en línea de fila, a cinco millas de la costa, en corridas de este-oeste, y al contrario.

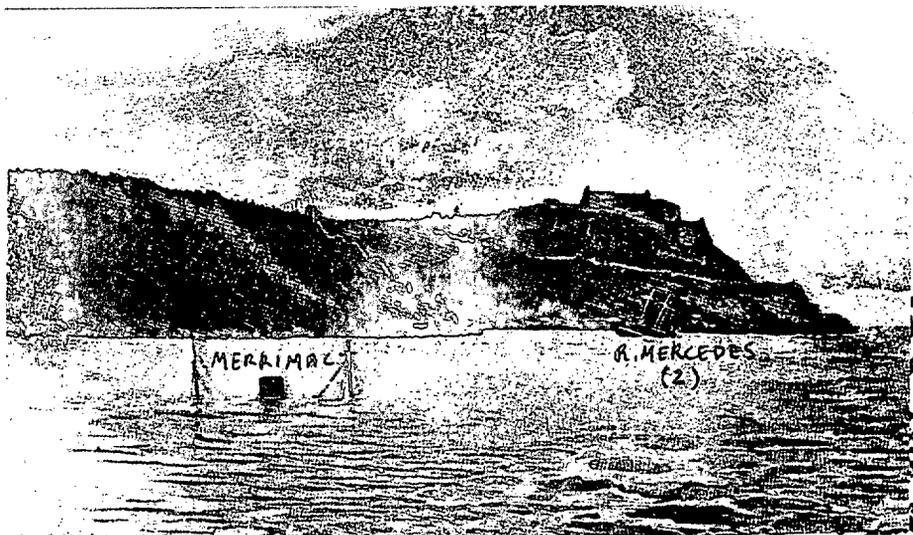
No deje de pensar en el combustible. Sabemos que «la velocidad» es una de las principales armas de los buques. Los de la escuadra de Cervera estaban ya gastando «las barreduras». Hubieron de apagarse las calderas, que en un principio se mantenían encendidas, cuando se pensaba en salir en la primera situación propicia. Los buques encendidos gastaban cada uno 15 toneladas de carbón al día. Tal como se mantuvieron necesitaban 12 horas para estar en disposición de dar avante. En lo que a velocidad se refiere había una causa que rebajaba a 14 nudos la del conjunto y era que el *Vizcaya* estaba muy sucio de fondos y no había dique para limpiarlos.

El general Linares dice a Cervera que no puede comprometerse a avisarle con el tiempo de la inminencia de la posible caída de la plaza en poder del enemigo, tratándose de una ciudad abierta y poco guarnecida.

En lo que se refiere a la colaboración en la defensa por las columnas de desembarco de los buques, hemos de decir que, aunque la petición formal fuese del ejército, el caballeresco ofrecimiento había sido anterior por parte de Cervera. Él y sus comandantes eran hombres valerosos y con pundonor. Estaban deseosos de que la Marina combatiese, y el combate por el momento estaba en tierra. Los oficiales y clases estaban muy preparados y mentalizados para la guerra en tierra; casi todos se habían batido en Filipinas contra los moros de Mindanao y de Joló... Saltaron a tierra no sólo las columnas en sí, con sus artillerías de desembarco, saltaron a tierra todos los hombres que pudieron por el número de fusiles existentes. Los mandó —es bien sabido— el jefe de estado mayor de la escuadra, el valeroso capitán de navío Bustamante. El 13 de junio, da Cervera su «aquiescencia» de que salgan a tierra las columnas (ya hemos dicho que por él ofrecidas). No permanecerán reunidas por necesidades tácticas de la defensa de la plaza. Por ejemplo: la del *Vizcaya* será destinada a batirse con los mambises en el alejado sector del Cobre, a oeste de al bahía. Sabemos que Bustamante el día 1 de julio es mortalmente herido en la loma de San Juan (al este y cerca de Santiago) cuando trata de recuperarla una vez que los enemigos (ya ejército americano) la habían tomado.

El enemigo desembarcó (tropas americanas) el día 22 de junio. Es realmente entonces cuando desembarcan los hombres de la escuadra: *hasta donde alcancen los fusiles* (su número, claro está). Llegó a considerarse por los mandos del ejército que esa marinería desembarcada era indispensable para la defensa de la plaza. Por el momento, pues se esperaba una columna de refuerzo. (Llegará a costa de grandes combates y sin víveres).

remolcador armado. El *Mercedes* será echado a pique, por orden superior naval, el día 4 de julio, en la boca de puerto (lo más cerca que se pudo de la canal de entrada); lo reflotaron los americanos posteriormente.



Vista de la altura del Morro. Se señala el lugar del hundimiento del *Merrimac*, que no obstruyó bien la entrada y la salida. Se ve también la segunda y definitiva posición del *Mercedes* al ser hundido.

La plaza y las fuerzas estaban con gran escasez de víveres. La gran carencia de ellos era algo que llevaba a todos a pensar que se acercaba la capitulación. Era una de las grandes características del ambiente; envolvía a todos, hasta los más valerosos... Se veía, aun en el subconsciente, el acercamiento de aquella y se quería a toda costa que la escuadra no tuviese que ser incluida en ella... ¡Entregarse sin combatir!... Aun con los buques destrozados, inútiles sin posible recuperación, hundidos por sus propios tripulantes.

A continuación incluimos el texto del escrito razonado del capitán general de la isla, jefe del teatro de operaciones. Escrito *razonado* que precede a las órdenes frías y conminatorias de la salida de la escuadra. Se incluye por ser expresión del sentir general, que él, el general en jefe, expresa ser también su propia opinión:

«El General en Jefe (Blanco) al Almirante (Cervera).

Habana 26 Junio 1898.

Recibidos sus dos telegramas. Agradezco mucho satisfacción que expresa quedar mis órdenes; yo me considero en ello muy honrado y deseo vea en mí el compañero más que al Jefe.—Me parece exagera V. E. algo dificultades salida; no se trata de combatir, sino de escapar de ese encierro en que fatalmente se encuentra Escuadra, y no creo imposible, aprovechando circunstan-

cias oportunas, en noche oscura y con mal tiempo, poder burlar vigilancia enemigo y huir en el rumbo que crea V. E. más a propósito; pues, aun en el caso (de que) se apercibiera, de noche el tiro es incierto, y aunque sacara averías, nada representaría comparada con salvación barcos. *Me dice V. E. que es segura pérdida Santiago de Cuba*, en cuyo caso destruiría barcos, y ésta 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*, pues podría suceder como en la Habana el siglo pasado, (cuando) en que los ingleses nos pusieron por condición en la capitulación la entrega de la Escuadra que estaba encerrada en el puerto. 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 de buques enemigos y forzando máquina 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 árduo, pero esos precedentes guardan proporción. *Si esos cruceros llegan á ser apesados en cualquier forma dentro del puerto de Cuba, el efecto en el mundo entero será desastroso, y la guerra podrá darse por terminada en 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 tanta 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 Giers ha expresado la opinión de que puede efectuarse salida Escuadra sin exponerse á grandes riesgos.»*

Pero claro estaba, que las salidas de La Habana a que el general alude se hicieron, al haber en el puerto una buena artillería de costa, en condiciones muy diferentes a como tendría que hacerla la escuadra del mal armado puerto de Santiago de Cuba.

Mucho tenía que ver en la opinión la prensa; hasta los mandos que denominaban acorazados a los cruceros... algo ponía la jactancia, la «gallardía nacional»; les disculpa algo a todos el deseo de hacer la necesaria propaganda sin la cual no combaten los pueblos. También había propaganda en la nación que había pasado a ser enemiga (ya lo era en realidad desde que se constituyeron los Estados Unidos). Una junta superior de generales de Marina es la causante de la orden de que la escuadra de Cervera vaya a las Antillas (ya se llama acorazados a los cruceros). Incluimos también las palabras con que se pronuncia Romero Robledo, «el pollo de Antequera», jactancioso como el que más.

Se refieren ya a la salida de la escuadra para el combate. No es representante absoluto de la opinión, pero sí dice mucho de lo que se piensa. Dice a la letra su discurso en el congreso:

«¿Por qué no sale la escuadra? Las escuadras son para combatir. Hoy mismo dice el almirante Cervera que desembarca la marinería porque el combate será en tierra. ¿Es qué no habrá combate en el mar? ¿Es qué las poderosas corazas de nuestros barcos no han de ser rozadas por los proyectiles enemigos? ¿Es qué los barcos van a estar en la bahía con las máquinas apagadas, para que sea arriada la bandera española como en Cavite? El almirante Cervera debe salir de Santiago de Cuba aceptando el combate naval. Si no responde a lo que exige la opinión pública, a lo que reclaman los intereses de la Patria, procede su relevo.»

A Cervera le urgían a que saliese (4): el capitán general daba órdenes al general Toral de que mantuviese a toda costa en poder nuestro la salida de la bahía, no fuese que los enemigos la tomasen impidiendo la salida de la escuadra. Lo antes que podía salir era en la noche del 2 al 3 (julio), pero tuvo que dar un descanso a los que embarcaban de las columnas, habiendo tenido que hacer largas y fatigosas marchas. Ello llevaba a la mañana del 3. La salida de día tenía la ventaja de poderse salvar más gente de los naufragios que había que provocar, sin duda por la superioridad de los enemigos, y ello según la ordenanza «después de combatir contra cualquier superioridad». Y la salida forzosamente debía de hacerse barco a barco, sin contar con el apoyo de fuegos de la defensa de la costa. Y, con luz de proyectores o sin ella, el enemigo podía concentrar los suyos en la boca de la canal de salida. Podían partir de esa iluminación de proyectores antes de los disparos de los españoles los apagasen. Y la distancia entre barcos había de ser grande, por existencia de tornos y de bajos en la canal. Cabía el apoyo del primer barco que saliese «cubriendo» a los demás, y eso fue lo que valientemente hizo Cervera con su buque insignia... Y no había otro camino que tomar que el de La Habana y, además, hacerlo lo más corto posible por la escasez de carbón. Y la velocidad mucho menor que la del enemigo, reducida por la impuesta lentitud del *Vizcaya*. Y pensar en un ataque de torpedos... hay que contar con el corto alcance de los de la época. La corta distancia de lanzamiento, contra blancos no a rumbo constante... La vulnerabilidad de los cazatorpederos de entonces (fracaso de la «Jeune Ecole»)... Difícil, muy difícil todo. Lo casi cierto es la pérdida de la escuadra, y ello lleva a pensar en el salvamento de los naufragos.

(4) Herido gravemente el comandante del *Teresa*, Cervera, ante la imposibilidad de avisar rápidamente al segundo, asumió personalmente el mando del buque. Varado y perdido el barco sí lo tomó el segundo dirigiendo el salvamento. Cervera deja el buque y acude a dirigir el salvamento general, el de todos los buques de su mando; se acercaban los mambises y era necesario que la rendición fuese a los mandos americanos, los vencedores, que se mostraron caballerosos.

Todo general ha de tratar de tener el menor número de bajas posible dentro de la consecución de los objetivos. Ello lleva a Cervera —volvemos— a la salida diurna: es un caballero español —y de los más veleros—, no está mentalizado en lanzar ataques «banzai» y en hacerse el «haraquiri si le fracasan»: «Ni un barco prisionero», sí, rotundamente sí, pero con el menor número de bajas inútiles, claramente inútiles, para la consecución del objetivo.

Creo que la parte mejor del modo de ser español lleva a todo esto, como llevó a Cervera y a los suyos, a batirse heroicamente cuando tuvieron y debieron hacerlo.

Laureadas, sí: Bustamante, Lazaga, Villaamil, Carlier, sí, pero los que no obtuvieron tan preciada condecoración también fueron considerados héroes por el enemigo, gran juez en esta materia. Así pasó con Cervera, y no olvidemos a Eulate, con su espada, con su sable al cinto; después de perdido todo, concesión del vencedor admirado de conducta tan valiente.

Mas no quiero terminar esta corta exposición con sólo estas tan merecidas alabanzas... Estudien causas los que tienen poder para corregir defectos. Corrijanse... Hubo un resurgimiento y trabajemos todos para que vaya siendo más y más eficaz (5)... ¡Eficacia! De enorme importancia es la consecución de medios.

La Historia proporciona experiencia y debe dar ¡impulso! *Laus Deo*.

Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE



(5) La idea de eficacia me trae a la memoria el recuerdo de un entusiasta almirante, don Daniel Novás. En el lema de todo lo que mandaba, de todo lo que tocaba, estaba ese concepto ¡Eficacia!... el ejercicio... los medios...

BIBLIOGRAFÍA

- CERVERA, Pascual: *Colección de documentos referentes a la escuadra de operaciones de las Antillas*. Madrid 1986.
- GÓMEZ-PABLOS, Sebastián: Hoja de Servicios (alf. de nav. 1898).
- GÓMEZ NÚÑEZ, Severo: *La guerra hispano-americana*. Madrid 1911.
- CONCAS PALAU, Víctor M^a: *La escuadra del almirante Cervera. Memorias*.
- SALAS, Javier: *Acciones navales modernas*.
- CERVERA PERY, José: *La Marina y la política de España del siglo XIX*.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *Política naval de la restauración*.
- RISCO (P. Risco J. S.): *Apuntes biográficos del Excmo. Señor D. Pascual Cervera y Topete*.
- CERVERA JÁCOME, Juan: *El panteón de Marineros Ilustres*.
- FERNÁNDEZ DE LA REGUERA, Ricardo, y MARCH, Susana: *Héroes de Cuba*. Madrid 1981.
- BATISTA GONZÁLEZ, Juan: *Santiago de Cuba. La batalla que no debió haberse perdido*. Revista «Ejército».
- MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: *Don Pascual Cervera en Filipinas*. «Revista de Historia Naval», número 53.
- REVISTA DE HISTORIA NAVAL: *Un preclaro oficial de Marina del 98*. número 59
- REVISTA GENERAL DE MARINA: *Diario de un guardiamarina de 1930*. Septiembre 1997.
- Gloriosas efemérides de la Marina de Guerra española*. Madrid 1962.
- ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR: diversas biografías.
- Diccionario Enciclopédico de la Guerra*.
- Comunicados oficiales del lado americano.