

NO ERAN DE MADERA. EN DEFENSA DEL ALMIRANTE PASCUAL CERVERA (PARTE II. EL COMBATE DE SANTIAGO DE CUBA)

Juan RODRÍGUEZ GARAT



(retirado)

And so Cervera went forth with his four gallant ships, foredoomed to his fate by folly, or by national false pride, exhibited in the form of political pressure disregarding sound professional judgment and military experience.

Lessons of the War with Spain and Other Articles, de Alfred T. Mahan

Las cartas sobre la mesa



CONSUMADO el error de desplegar la escuadra de Cervera en las Antillas, permita el lector que abandonemos las consideraciones políticas que dominaron la primera parte de este artículo y nos centremos en el terreno militar y naval.

Hemos visto que, si comparamos la capacidad de combate, la Marina norteamericana era muy superior a la española; pero, para colmo de males, en la escuadra que había de enfrentarse a la práctica totalidad de la *New Navy* (1) faltaba lo mejor de la Armada. El acorazado *Pelayo*, nuestro buque más poderoso, estaba en obras en La Seyne al comenzar la guerra (2). Todavía no había entrado

(1) Buscando la concentración de sus fuerzas, el acorazado *Oregon* había cruzado del Pacífico al Caribe por el cabo de Hornos, casi una hazaña para un buque de pobres condiciones marinas.

(2) Ése es, por cierto, el riesgo que se corre cuando se dispone de un buque único en su clase, y a buen entendedor pocas palabras bastan.



La flota española del almirante Cámara anclada en el canal de Suez en 1898, formada, entre otros, por el acorazado *Pelayo* y el crucero *Carlos V*, y que finalmente no intervino en la guerra. (Foto: www.wikipedia.org)

en servicio el moderno crucero acorazado *Emperador Carlos V*, de desplazamiento similar al del *Brooklyn* y bastante superior al de cualquiera de los buques de la escuadra de Cervera.

Como es sabido, ambos buques se alistaron con rapidez y se integraron en la escuadra del almirante Cámara que, tras no pocas vacilaciones, se intentó enviar a Filipinas. A pesar de las críticas de Mahan (3), no era necesariamente una mala idea. En Cuba, con los buques de Cervera ya bloqueados en Santiago —Cámara zarpó de Cádiz el 16 de junio—, un solo acorazado no habría alterado decisivamente el equilibrio de fuerzas. En cambio, de haber llegado a Manila, el *Pelayo* habría sido suficiente para expulsar a los cruceros de Dewey. Aunque sólo habría sido temporalmente, al menos allí se habría derrotado a los norteamericanos, y eso podría haber reforzado la posición española de cara a las negociaciones para poner fin a la contienda.

(3) Mahan defendió en su obra *Lessons of the War with Spain and Other Articles* que España debió haber esperado al alistamiento del *Pelayo* y el *Emperador Carlos V* antes de enviar la escuadra a Cuba. Conviene señalar, sin embargo, que ni siquiera él creía que así se igualaban las fuerzas. La ventaja de la concentración de los buques españoles se reducía a obligar a reunirse a los acorazados norteamericanos, cosa que, al final, hicieron de todas maneras.

Por desgracia, la expedición fue un fracaso más en una guerra en la que pocas cosas se hicieron bien. Entorpecido por los británicos el tránsito de nuestros buques por el canal de Suez, nunca llegaron a su lejano destino (4). Lo ocurrido con esta escuadra es una historia aparte que viene a confirmar el sabio refrán castellano que dice que «a perro flaco todo son pulgas». Sin embargo, el lector avisado notará que hay una cierta contradicción en que se diera por buena la superioridad del *Pelayo* sobre los cruceros de Dewey y se enviara alegremente a Cuba a los de Cervera, ciertamente superiores al *Olympia* del comodoro norteamericano, pero que tendrían que enfrentarse no con uno, sino con los cuatro *pre-dreadnought* de Sampson y con los demás buques que formaban su escuadra (5).

El tránsito

Volvamos a Cervera. El entonces contralmirante, que había tomado el mando de la escuadra seis meses antes, salió de Cádiz el 8 de abril con los cruceros *Infanta María Teresa* y *Cristóbal Colón*, para reunirse en Cabo Verde con el resto de sus buques. Curiosamente, el *Vizcaya* y el *Almirante Oquendo* venían de los Estados Unidos, donde habían sido enviados para devolver la malhadada visita del *Maine* a La Habana.

Después de reiterar al entonces ministro de Marina, almirante Bermejo, su absoluta convicción, respaldada de forma unánime por la Junta de Comandantes, de que sus fuerzas, muy inferiores a las norteamericanas, tendrían más opciones actuando desde las islas Canarias —asunto éste que ya hemos comentado largamente en la primera parte de este artículo—, Cervera cumplió la orden de zarpar hacia las Antillas el 29 de abril (6). Ésa es la conducta que exigían y exigen nuestras Reales Ordenanzas, y nadie debería reprocharle al almirante su honestidad (7) —particularmente cuando todas sus afirmaciones se mostraron acertadas— ni su obediencia.

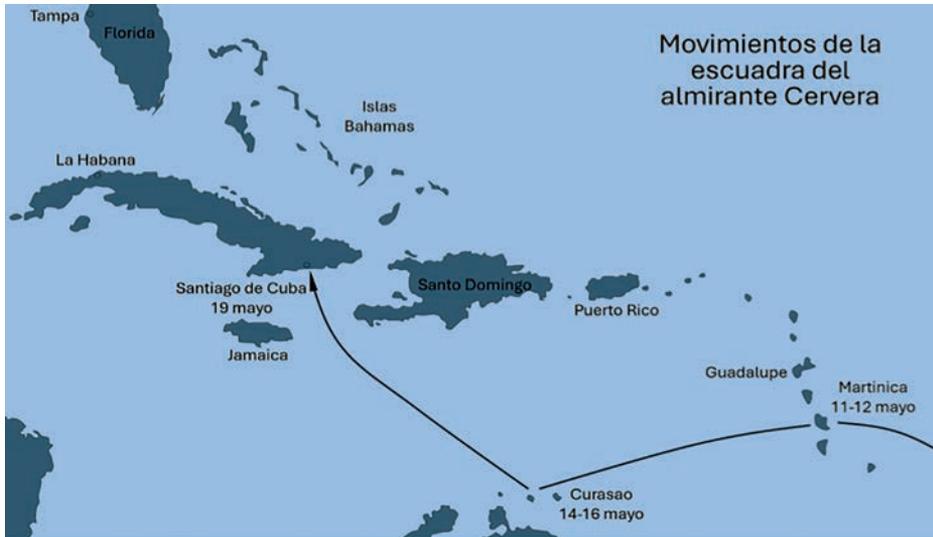
Ya que hemos mencionado la Junta de Comandantes, no está de más recordar que entre los hombres que se reunieron en el archipiélago entonces portugués a

(4) Para cuando la escuadra de Cámara llegó al mar Rojo, la de Cervera ya había sido destruida en Cuba. Sin nada que pudiera disputar el Atlántico a los norteamericanos, el Gobierno ordenó su vuelta a la Península.

(5) El *Texas*, clasificado entonces como acorazado de segunda clase, y los cruceros acorazados *Brooklyn* y *New York* —comparables al *Emperador Carlos V*— también eran buques más potentes que los de Cervera.

(6) Inicialmente se preveía que arribara a Puerto Rico, aunque luego se le dio a Cervera la necesaria libertad para actuar como demandase la situación táctica. Hoy, por cierto, la mejora de las comunicaciones hace de esa libertad un bien escaso.

(7) En la edición vigente de las Reales Ordenanzas, es el artículo 34 el que obliga a informar «sin ocultar ni desvirtuar nada de cuanto supiera».



Mapa elaborado por el autor basado en el libro *Historia Marítima Española*, publicado por la Escuela Naval Militar (1977)

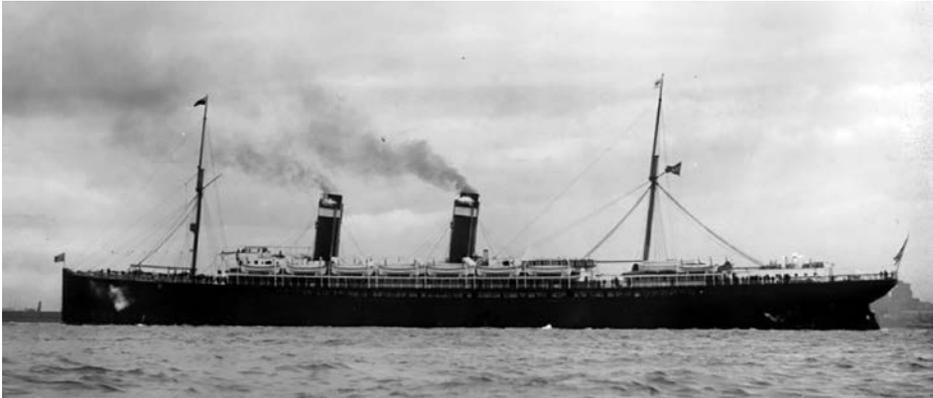
las órdenes de Cervera se encontraban algunos de los más brillantes marinos de su época. El jefe de Estado Mayor era el capitán de navío Joaquín Bustamante, diseñador de la mina que llevó su nombre (8). El comandante de la Flotilla de Destruyores —reducida al final a dos unidades, el *Furor* y el *Plutón*— era Fernando Villaamil, el mismísimo padre de las criaturas, que con su concepto del «destruoyor» había puesto la semilla de una novedosa clase de buques que iba a desempeñar un papel importante en las dos guerras mundiales.

Para evitar el encuentro con la escuadra de Sampson, Cervera siguió una derrota parecida a la que había permitido al marqués del Socorro burlar a los británicos más de un siglo antes. Tras dos frustrantes escalas logísticas en Martinica y Curasao, y habiendo sido informado de que la costa norte de la isla de Cuba estaba bloqueada y que Sampson había bombardeado Puerto Rico, entró en Santiago muy corto de carbón el 19 de mayo. ¿Fue una buena decisión? Sin duda, aunque Mahan, siempre atento a negar los méritos de los marinos españoles, atribuyó a la suerte el que Cervera llegara a la isla sin tropezar con los bloqueadores.

(8) Para mayor confusión de los analistas aficionados, en la terminología de la época se llamó al invento «torpedo Bustamante» en lugar de mina. Hasta el momento, España nunca ha fabricado torpedos.

Hoy sabemos que el Departamento de la Navy había sido informado de la llegada de Cervera al Caribe y, sintiéndose liberado de la necesidad de proteger la costa norteamericana, había enviado a la escuadra del comodoro Schley a Key West para incorporarse al bloqueo de Cuba. Sampson, que equivocadamente creía que los buques de Cervera tenían como misión llevar armas y municiones al Ejército en La Habana —su hipótesis, desde luego, tenía más sentido que la verdad desnuda—, decidió permanecer ante ese puerto mientras daba orden a Schley de bloquear Cienfuegos, posible puerto de descarga alternativo porque estaba comunicado con La Habana por ferrocarril. Ambas escuadras —la de Sampson y la de Schley— contaban con acorazados y se tenían por superiores a los cruceros de Cervera en combate directo. El lector entenderá que de no ser así habrían permanecido reunidas frente a La Habana (9).

La llegada de Cervera a Santiago fue celebrada por todos. El propio almirante Auñón, un marino de acusado perfil político a quien Sagasta había nombrado ministro de Marina para relevar a Bermejo y que pronto se convirtió en el mayor crítico de don Pascual, escribió con mediocre pluma este larguísimo párrafo: «Esta escuadra mandada por el contralmirante Cervera había entrado en Santiago de Cuba el mismo día que yo en el ministerio y



Los cruceros auxiliares norteamericanos, como el *Saint Paul* de la fotografía, eran barcos mercantes armados seleccionados por su velocidad. Empleados para la exploración y el bloqueo de Cuba, no podían combatir contra los cruceros de Cervera, pero sí mantenerse a salvo en caso de un encuentro. (Foto: www.wikipedia.org)

(9) Por haber sido director del Instituto de Historia y Cultura Naval, tengo una inclinación natural que me lleva a preferir las versiones oficiales de los hechos. Para los movimientos norteamericanos, empleo como referencia el ensayo *Flying Squadron and the Search for the Spanish Fleet*, publicado por el Naval History and Heritage Command.

justo es declarar que la noticia de su llegada fue recibida con júbilo, no solo por haber salvado los peligros reales de un encuentro con fuerzas superiores, sino porque además de desvanecer o aminorar en esta primera parte de la empresa los tristes pesimismo de su almirante y establecer el contacto con las autoridades superiores de Cuba, considerábase que su presencia había de influir en el orden moral para levantar el espíritu de los habitantes de la isla y ser a la vez motivo de preocupación para las escuadras enemigas». Sorprende constatar que para el ministro esos «peligros reales de un encuentro con fuerzas superiores» parecían haberse desvanecido a la llegada a Cuba, cuando la lógica militar indicaba todo lo contrario.



El combate de Santiago de Cuba en un mapa elaborado por el autor, basado en el libro *Historia Marítima Española*, publicado por la Escuela Naval Militar (1977)

Un combate sin historia

Tras un largo período de bloqueo del que hablaremos más adelante, el día 3 de julio, siguiendo órdenes directas del capitán general de Cuba —el general Blanco, a quien Auñón había transferido el mando de la escuadra—, Cervera intentó romper el bloqueo naval.

Hacia las 09:30 salió de puerto el *Infanta María Teresa*, con la insignia del almirante, tratando de atraer el fuego enemigo para hacer posible la evasión de los demás. Tras él iban el *Vizcaya*, el *Cristóbal Colón* y el *Almirante Oquendo*. Al final de la línea marchaban los dos destructores. Fuera de la bahía esperaban tres de los cuatro acorazados de los Estados Unidos (10), además del *Texas* y el *Brooklyn*. El crucero *New York*, con la insignia de Sampson, se

(10) En el momento del combate, el *Massachussets* estaba carboneando en la bahía de Guantánamo.

había alejado de la acción para llevar al almirante a una reunión con el general Shafter.

A pocos sorprendió entonces que los tres cruceros protegidos de Cervera, después de recibir numerosos impactos a bordo (11), fueran varados por sus propios comandantes para evitar la captura y disminuir el número de bajas entre una marinería en la que casi nadie sabía nadar. También los destructores de Villaamil, sin protección alguna, fueron barridos por la artillería enemiga en cuanto salieron de la bahía. Sólo el *Cristóbal Colón* consiguió zafarse de la trampa y escapar hacia el oeste. El crucero llegó a conseguir —y su evasión reivindica hasta cierto punto la idea de la maniobra de Cervera— una ventaja de seis millas; pero, tan pronto como se le terminó el carbón de calidad, fue alcanzado por los buques norteamericanos. Sin artillería principal para responder al fuego enemigo, su comandante decidió vararlo y proceder a su destrucción.

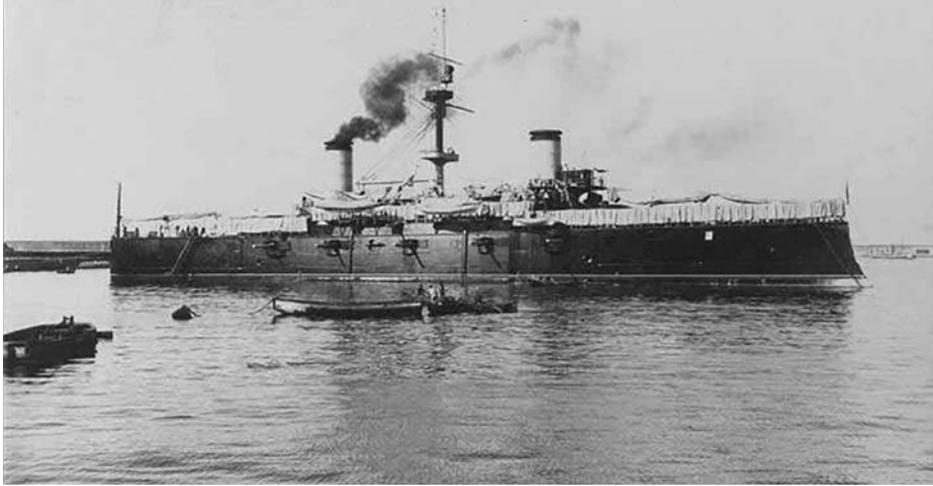
Las críticas

Si me permite el lector la digresión, en la mar son raras las batallas decisivas porque, no habiendo territorios que dominar de forma permanente, las escuadras inferiores casi siempre se refugian en puerto. Cuando una fuerza naval decide bloquear a otra desde la mar —como hizo Nelson en Cádiz o Sampson en Santiago— es porque se sabe superior. Si la fuerza bloqueada, ya sea por la ambición de un Villeneuve o por la disciplina de hombres como Gravina o Cervera, acepta el combate desigual, no puede esperarse otra cosa que el desastre. Pero, aun resignados al resultado adverso, hay derrotas y derrotas, y unas duelen más que otras. El resultado de la batalla lo dice todo: se perdieron todos los buques de Cervera sin provocar más que un muerto y un herido en la escuadra norteamericana.

¿Podrían haberse hecho las cosas mejor? Algunos de los españoles de la época, desde luego, creyeron que sí. También muchos de los de hoy. Domínguez Ortiz, un historiador inteligente que rara vez pisó los terrenos tácticos militares, escribió esta vez: «La derrota estuvo también marcada por el signo de la improvisación y la incompetencia; la orden al almirante Cervera de salir del puerto de Santiago de Cuba fue tan absurda como la forma de salir los buques, uno a uno, ofreciendo fácil blanco a un enemigo muy superior» (12).

(11) El *Almirante Oquendo* recibió 62 impactos, el *Infanta María Teresa* 29, el *Vizcaya* 24 y el *Cristóbal Colón*, el menos dañado pero que apenas podía defenderse porque carecía de artillería principal, ocho.

(12) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *España. Tres milenios de historia*, p. 301.



En esta fotografía del crucero acorazado *Cristóbal Colón* destaca la clamorosa ausencia de la artillería principal en su proa y su popa. ¿Cómo se puede ir así a la guerra? Y ésta fue sólo la más visible de las muchas carencias de la escuadra de Cervera. Sin embargo, para ser justos, conviene advertir que también los buques de Sampson tenían problemas tácticos, logísticos y de adiestramiento. La guerra es una actividad tan exigente que nunca gana el mejor, sino el menos malo. (Foto: www.wikipedia.org)

También Juan Carlos Losada, en su *Historia de las guerras de España* —un libro de síntesis que considero estimable a pesar del párrafo que vamos a comentar—, se apuntó a hacer leña del árbol caído con estas sorprendentes líneas: «... la derrota que siguieron los barcos españoles en paralelo a la costa hacía que solo los cañones de babor pudiesen disparar, lo que incrementaba en mucho la inferioridad artillera, aparte de ofrecer un blanco mayor, de costado, sobre el que pudo concentrarse todo el fuego estadounidense». Losada entiende justo al revés lo que en la doctrina de combate de la época —recuerde el lector lo ocurrido en la épica batalla de Jutlandia— significaba cruzar la T (13). Alguien dirá que los historiadores no tienen por qué poseer conocimientos de

(13) Me avergüenza incluir esta nota en la REVISTA GENERAL DE MARINA pero, como también suele leerla mi mujer, aclararé que los buques de la época contaban con torres orientables en proa y popa y tenían en sus costados la máxima potencia artillera; que la puntería naval era, con los telémetros de la época, mucho más precisa en demora que en distancia, y que la dispersión de las salvas era, justo al revés, mayor en distancia que en demora. Todo ello explica por qué las escuadras trataban de cruzar la T al enemigo —es decir, disparar desde el costado a los blancos con aspecto de proa— para ponerle en una situación táctica desventajosa, que Cervera, condicionado por la geografía de la bahía, no pudo evitar hasta que la costa le permitió navegar a los rumbos paralelos que critica Losada... pero exige la doctrina.

artillería naval, pero nosotros tampoco tenemos por qué tomarnos demasiado en serio sus análisis tácticos.

El certero instinto de ambos historiadores — y sólo son un botón de muestra de una multitud crítica en la que alguno habrá añadido de su cosecha que los buques de Cervera eran de madera— les alertaba de que algo se había hecho rematadamente mal. Pero, quizá por carecer de formación militar y naval, no supieron identificar dónde estaba el error.

Imagine el lector profano que se encuentra al mando de una partida de guerrilleros de gran movilidad. No puede enfrentarse al enemigo en campo abierto, pero sí arrebatarse la iniciativa y hacerle daño en cualquier camino rural. Tal era el caso de Cervera y sus cruceros. Sin embargo, su jefe, por razones políticas, le ordena entrar en una ciudad —piense en la isla de Cuba— y hacerse fuerte en un edificio cualquiera, que deja a su elección. El enemigo, claro, se frota las manos y le pone cerco. Cuando se ve obligado a salir para intentar evadirse, usted, como Cervera, sufre una derrota decisiva. Siempre habrá quien, en lugar de cuestionar la decisión de su jefe, le criticará a usted por el edificio que ha escogido.

Pero volvamos a 1898. El verdadero error, como hemos dicho, era el despliegue de la escuadra sin propósito operacional alguno. A Cervera le ordenaron dirigirse al Caribe, pero ¿cuál era el objetivo? ¿Cuál el «para qué» de su misión? Si el propio ministro reconocía que había que evitar un encuentro naval con el enemigo, ¿por qué acercarse a él sin necesidad?

Aclarado este asunto, a Cervera debe hacerse responsable del mando de los buques en el nivel táctico. ¿Cometió errores? Seguro. ¿Quién no? Pero a la hora de valorar las críticas al almirante me viene a la memoria la crónica de un partido de balonmano entre el Atlético de Madrid —ya no existe este equipo, pero de esto hace muchos años— y el Barcelona. El redactor aseguraba que el Atlético había hecho un gran partido en defensa y en ataque, mientras el Barcelona no había encontrado la clave para frenar a los grandes jugadores de su rival. Sorprendentemente, el resultado final mostraba la apurada victoria del Atlético por un solo gol. Esa tendencia a ajustar la crítica al resultado final se aprecia también en las operaciones militares.

Derrotada la escuadra, y además por goleada, fueron muchos los que quisieron hacer leña del árbol caído. Para no alargarnos demasiado, permita el lector que, en lugar de individualizarlas, agrupe las críticas en tres puntos concretos sobre los que intentaré centrar la defensa del almirante. Una defensa que, entienda el lector, no significa darle la razón —ni soy quién para ello ni tengo una bola de cristal para adivinar lo que habría ocurrido si Cervera hubiera hecho las cosas de diferente forma—, sino mostrar que sus decisiones, tomadas mientras estaba sometido a la niebla de la guerra, no carecían de lógica y estaban ajustadas a la doctrina entonces vigente.

¿Por qué Cervera se dejó encerrar en Santiago de Cuba?

Son muchos los críticos que le reprochan a Cervera no haber salido de Santiago de Cuba antes de que se cerrase el bloqueo del puerto y cayera la plaza. Sobre este asunto hay una cierta confusión de partida que conviene aclarar. Es cierto que el bloqueo directo de la bahía no se cerró hasta los últimos días de mayo, pero eso no significa que Cervera tuviera libertad de movimientos hasta esa fecha. Las escuadras norteamericanas no se habían desvanecido del mapa. El mismo dispositivo de bloqueo que le había dejado abierto el acceso a Santiago le seguía cerrando los otros dos puertos de la isla. El día 20 de mayo escribió Sampson en su diario: *If the Spanish ships have put into Santiago, they must come either to Havana or Cienfuegos to deliver the munitions of war which they are said to bring for use in Cuba. I am therefore of the opinion that our best chance of success in capturing these ships will be to hold the two points —Cienfuegos and Havana— with all the forces that we can muster.*

Aprecie el lector que la palabra «capturar» empleada por el norteamericano muestra que no intentaba disimular la superioridad de sus acorazados sobre la escuadra de Cervera y sólo temía que lograra escapar. Considere además que el plan de Sampson también habría tenido éxito de haber salido Cervera inmediatamente hacia Cienfuegos o La Habana. Quienes juzgan a toro pasado —recordemos el partido del Atlético de Madrid antes comentado— también habrían sido muy críticos con el almirante si hubiera llevado a sus buques a un encuentro desastroso pudiendo haberse quedado en una bahía que, en aquel momento, parecía inexpugnable.

Y, ya que estamos en la bahía de Santiago, también hay críticos que despectivamente la llaman ratonera. Sin embargo, ese calificativo tiene doble lectura. Lo mismo podría decirse de la ría de Ferrol, y cuenta la leyenda que el ministro Pitt llegó a decir que si Inglaterra tuviera un lugar así lo rodearía de una muralla de plata. Aunque es probable que la frase sea una invención de los ferrolanos —¿quién no defiende su tierra natal?—, lo cierto es que arroja luz sobre una realidad indiscutible que podría aplicarse a Santiago de Cuba, a Cienfuegos y a la propia Habana: prácticamente invulnerables desde la mar, todas estas plazas tenían su talón de Aquiles en la defensa contra ataques por tierra.

El ministro Auñón, en un manuscrito que quedó inédito (14), explicó que, tras una escala corta en Santiago, Cervera podría haber llevado la escuadra a

(14) Hay quien afirma que el manuscrito del ministro no se publicó para ocultar la verdad. «No quieren que sepas...», suelen decir los conspiracionistas manteniendo una intrigante elipsis sobre el sujeto de la oración. Si se les presiona, suelen culpar a «las élites»... pero, ¿qué élites? Auñón era el ministro de Marina y estaba mucho más cerca del poder que Cervera.

Cienfuegos o, mejor aún, a La Habana, donde quizá hubiera entrado «sin encuentro o con encuentro de no muy gran desequilibrio, con averías o sin ellas». La crítica parece ventajista porque llega después del desembarco norteamericano en Daiquiri e ignora los movimientos previos de Sampson y Schley. Pero, además, obvia lo fundamental. ¿Cuál era el propósito de todo aquello? Es cierto que La Habana, mucho mejor protegida por la artillería de costa y en una zona controlada por el Ejército español, habría sido un puerto más seguro para los buques de Cervera; pero si el problema era la seguridad de la escuadra, mucho mejor habría estado en las islas Canarias.

No quisiera dar la impresión de que el ministro, también almirante y también compañero, fue el malo de esta película; pero, quizá por lealtad a Sagasta, sí pudo haber sido el único que no se dio cuenta de que, en nuestro lado del Atlántico, los buques de Sampson no habrían podido bloquear a Cervera y la escuadra habría retenido un cierto grado de iniciativa poniendo a sus enemigos a la defensiva. Aunque fuese rabiosamente antiespañol, Mahan tenía las ideas mucho más claras que Auñón cuando escribió: *The great end of a war fleet, however, is not to chase, nor to fly, but to control the seas. Had Cervera escaped our pursuit at Santiago, it would have been only to be again paralyzed at Cienfuegos or at Havana.* De hecho, para el estratega norteamericano la entrada de Cervera en La Habana habría sido ventajosa para los Estados Unidos porque hubiera permitido que los buques del bloqueo defendieran también la base naval de Key West.

Pero volvamos a Cervera. Es obvio que, al menos hasta el 22 de junio —fecha del desembarco norteamericano—, el marino se sentía a salvo en Santiago de Cuba. Su escuadra no hacía otro papel que el de *fleet in being* —inmovilizar fuerzas del enemigo—, pero eso era lo máximo a lo que podía aspirar con lo que tenía y donde estaba. A partir del desembarco, sin embargo, las cosas se precipitaron. El almirante, que se sabía muy inferior en la mar y que tenía claro que con la calidad del carbón disponible ni siquiera tenía la ventaja de la velocidad —los hechos le dieron la razón cuando el *Cristóbal Colón*, su buque más rápido, fue alcanzado con facilidad por los norteamericanos—, quería a toda costa evitar un encuentro fatal con las escuadras de Sampson y Schley, ya reunidas, y creyó que tenía más posibilidades de salvar la escuadra colaborando en la defensa por tierra con las columnas de desembarco de los buques. El jefe de Estado Mayor de la escuadra, capitán de navío Bustamente, resultaría herido de muerte en estos combates y recibiría a título póstumo la Cruz Laureada de San Fernando.

Sagasta era el presidente del Consejo de Ministros. Es mucho más creíble que haya quedado inédito por su evidente sesgo —mero intento de justificar sus decisiones culpando a su subordinado— y por su falta de méritos, tanto profesionales como literarios. Estos últimos, por cierto, saltan a la vista en los párrafos entrecomillados que he incluido en este artículo.



Carta de la bahía de Santiago de Cuba. (Fuente: Portal de Archivos Españoles, PARES)

En la guerra, como en el mus, mandan los resultados. Un órdago a la grande con dos sotas puede resultar un brillante éxito o un grandioso fracaso. Es evidente que la apuesta de Cervera resultó equivocada, pero ¿iba contra la lógica militar? En absoluto. Cuando los británicos desembarcaron cerca de Ferrol en 1800, el teniente general de la Real Armada Juan Joaquín Moreno, que estaba al mando de la escuadra —todavía los generales de Marina no se llamaban almirantes—, tomó la misma decisión y aquello salió a pedir de boca (15).

No ocurrió lo mismo en Santiago de Cuba; pero no fue hasta el día 1 de julio, una vez tomadas por asalto las posiciones españolas de El Caney y las Lomas de San Juan —a pesar de la heroica resistencia de los defensores, marinos incluidos—, cuando pareció que el riesgo de que se perdiera la plaza y cayera la escuadra intacta en manos norteamericanas justificaba la salida de los buques (16).

(15) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la reunión de los Reinos de Castilla y de Aragón*, vol. 8, p. 201 y siguientes.

(16) El capitán de navío Bustamante tuvo en algunos momentos del largo bloqueo opiniones diferentes, que quedaron documentadas en sus votos particulares a los acuerdos de la Junta de Comandantes. Al darlas por escrito, demostraba a la vez su lealtad y su coraje. Pero en la organización militar sólo hay uno que trabaja sin red, y es el comandante. Cuando uno no tiene el mando, puede permitirse ciertas alegrías. Dicho esto, nunca sabremos quién tenía razón.

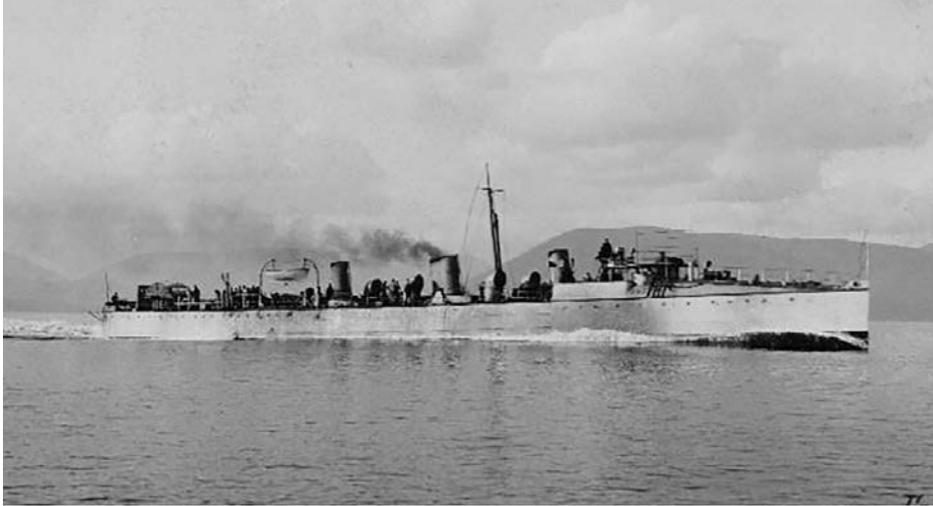
Al día siguiente, el general Blanco dio a Cervera la orden que resultaría definitiva: «En vista estado apurado y grave de esa plaza, que me participa el general Toral, embarque VE con la mayor premura tropas desembarcadas de la escuadra, y salga con esta inmediatamente». Cervera, tras manifestar de forma razonada su disconformidad y recibir confirmación de su superior —quien tampoco tenía alternativa, pero se puso en ridículo acusando al almirante de exagerar las dificultades—, obedeció la orden. Y ésa es, como hemos dicho anteriormente, la actitud que exigen las Reales Ordenanzas de hoy y de siempre.

¿Por qué salieron los buques de uno en uno?

No hace falta más que una ojeada a la carta de la bahía para contestar esta pregunta. Cabe, sin embargo, discutir el orden y el intervalo. Respecto al segundo, Cervera ordenó que fuera el mínimo posible, pero los barcos no son caballos. Todavía hoy, con buques mucho más maniobrables que los de Cervera, la distancia normalizada de tránsito en la mar para las unidades mayores es de 1.000 yardas. Y casi siempre, a la hora de entrar en puerto, se rompe la formación para dejar a los buques mayor margen de maniobra. Los comandantes de la escuadra de Cervera sabían lo que estaba en juego —fuera les esperaban numerosos cañones de grueso calibre—, y de que no hubo retrasos excesivos da fe el testimonio de los norteamericanos (17) y la propia brevedad del combate que, si se exceptúa la caza del *Cristóbal Colón*, quedó resuelto en apenas una hora y media.

Más debate puede generar el orden de salida. Hay quien ha sostenido que los destructores deberían haber salido en primer lugar para tratar de atacar a los buques norteamericanos con sus torpedos. Villaamil defendió esta línea de acción, probablemente por una cuestión de honor, como para Cervera también lo fue encabezar la línea. Pero no era sólo el honor lo que estaba en juego. En la mesa redonda que hemos citado en la primera parte del artículo, el capitán de navío Blanco Núñez —sin ninguna relación familiar con el general Blanco, como él repite a menudo— nos recordó que también en Jutlandia los destructores cerraban la línea británica con la idea de emplearlos para atacar con sus torpedos a un enemigo desordenado tras el combate al cañón.

(17) En el ensayo *Battle of Santiago Bay*, publicado por el Naval History and Heritage Command, puede leerse: *It took twelve minutes for all the Spanish ships to pass through the narrow channel*. Este tiempo encaja con un intervalo de alrededor de 800 yardas entre buques a una velocidad de maniobra de 10 nudos. Cuando recuerdo la parada naval que conmemoró el tercer centenario de la Real Compañía de Guardiamarinas, celebrada en 2017 en la ría de Pontevedra, y que tuve el honor de mandar como almirante de la Flota, ambos datos me parecen bastante aceptables. Y a nosotros nadie nos iba a disparar.



Los destructores en servicio en 1898, como el *Furor* de la fotografía, recordaban muy poco a los que combatieron en las dos guerras mundiales. Eran buques frágiles, de menos de 400 toneladas y un desplazamiento inferior al del patrullero *Alsedo*, que tuvo el honor de mandar cuando era teniente de navío. Sus torpedos Schwartzkopff de fabricación alemana —el lector puede verlos en el Museo Naval de Madrid— todavía navegaban con aire comprimido. Su carrera máxima no excedía las 800 yardas, con un alcance eficaz de alrededor de 400, y su velocidad no superaba los 25 nudos. (Foto: www.wikipedia.org)

Desde esa posición inicial al final de la línea, y a costa de la pérdida de cinco buques, las flotillas de destructores británicas lograron hundir un *pre-dreadnought* alemán. Sin embargo, cualquier parecido entre ambas situaciones es pura coincidencia. Los destructores de la Primera Guerra Mundial, buques de 1.000 toneladas y 30 nudos de velocidad, recordaban muy poco a los de Villaamil. Menos aún se parecían los torpedos. Reemplazado el aire comprimido por motores de combustión interna, los empleados en Jutlandia todavía eran poco fiables (18), pero ya tenían carreras de hasta 5.000 yardas —seis veces más que los Schwartzkopff de nuestros buques— y velocidades de 35 nudos.

La realidad, tozuda como siempre, mostró que, al menos de día, los pequeños buques de Villaamil, aniquilados en cuanto asomaron la proa por la salida de la bahía por los disparos de los acorazados *Indiana* e *Iowa* y, desde menor distancia, por los del crucero auxiliar *Gloucester* —bien situado para proteger

(18) R. G. Grant, autor del libro *Battle at Sea* citado en la primera parte de este artículo, escribió: *Self-propelled torpedoes were unreliable for many decades. Most of those fired in the Russo-Japanese war of 1904-05, for example, failed for one reason or another.*

a los acorazados—, no tenían ninguna posibilidad de acercarse a un cuarto de milla de los grandes buques norteamericanos (19).

¿Por qué decidió Cervera salir de día?

Todos nos hemos hecho alguna vez la misma pregunta: si de día no había posibilidades de evasión, ¿por qué no intentar salir una noche sin luna? (20). Muchos han justificado la salida diurna como una medida para proteger a las dotaciones. Sin duda fue un factor importante de la decisión de Cervera, pero no se trataba sólo de eso. También estaba la propia dificultad de la navegación. Si el lector ha gobernado alguna vez un buque, piense en lo complicado que sería salir de la ría de Ferrol al mando de una *F-100*... de noche, sin radar, sin GPS ni enfilaciones luminosas, con la única ayuda del limitado balizamiento de la época —el primer faro electrificado de España fue el de cabo Villano, en 1896— y entenderá el riesgo que se corría en la manobra. Un pequeño error de cualquiera de los buques podría haber bloqueado la escuadra en la bahía y puesto en ridículo a España y a sus marinos. Ni siquiera el honor habría podido salvarse.



El espíritu que inspiró esta pintada, destinada a hacerse viral, es el que está detrás de muchas de las modernas críticas a Cervera y, en general, de todas las teorías de la conspiración. Perdida la confianza en las instituciones, el que nos hayan contado las cosas de una manera es, para algunos, la prueba de que tiene que haber sido de otra. (Fotografía publicada por primera vez en Twitter por María G. en 2016)

(19) De la capacidad real de los destructores de Villaamil da fe que el *Terror* —recordemos que, averiado, había dejado la escuadra de Cervera para entrar en Puerto Rico—, apoyado por el pequeño crucero *Isabel II*, intentó llevar a cabo un ataque con torpedos el 22 de junio contra el crucero auxiliar norteamericano *Saint Paul*. Antes de llegar a la posición de lanzamiento, un impacto de la artillería del buque enemigo, que ni siquiera llegó a explotar, le provocó una vía de agua y le obligó a retirarse.

(20) Aunque el calendario lunar nos dice que precisamente el 3 de julio de 1898 la luna estaba llena.

¿Y todo para qué? ¿Es que de noche se podía burlar el bloqueo? Un testigo de los hechos, el teniente de navío Müller —citado por Mahan en sus artículos—, nos aclara este punto bastante mejor que quienes lo dilucidamos desde un sillón en nuestro cuarto de estar: «La escuadra enemiga vigilaba constantemente la entrada del puerto con sus proyectores eléctricos, iluminándola como si fuera de día; en cambio la salida, que aun de día es difícil, de noche y deslumbrados con los reflectores, hubiese sido punto menos que imposible, y hubiera sobrevenido irremisiblemente una catástrofe mayor». El lector escéptico se dirá que *audaces fortuna iuvat* y, aunque en la vida real eso sólo sucede a veces, quizá tenga razón. Sabemos lo que pasó y no lo que podría haber ocurrido. Pero es buen momento para recordar que no estamos cuestionando la brillantez táctica de Cervera —una cualidad que, en cualquier caso, no tuvo oportunidad de demostrar, y no por culpa suya—, sino su honor y la lógica de sus decisiones (21).

El juicio de la historia

A las acusaciones de derrotista o incompetente que se le hicieron en su época y que ya fueron contestadas por plumas mucho mejores que la mía (22), se añaden hoy, en algunas de las redes sociales que polarizan a nuestra opinión pública, otras mucho más radicales: las de cobarde y traidor. Son estas últimas, que nos ofenden a muchos de los marinos de hoy por tratarse de uno de nuestros héroes, las que justifican este artículo.

¿Era Cervera derrotista? No más que Churruca o Gravina. No es derrotismo saberse inferior, y mucho menos informar de ello a los superiores, que son quienes se equivocaron al no haber tenido en cuenta su opinión. ¿Cuántos errores se han cometido en la historia militar por culpa del falseamiento de la situación en los informes recibidos de complacientes subordinados? Es cierto que se debe evitar que la percepción del mando, por ajustada que sea a la

(21) No me parece un desdoro recordar que «rayos de la guerra», como llamó Cervantes a don Álvaro de Bazán, solo tuvimos uno. Pero en la lápida de Cervera en el Panteón de Marinos Ilustres pueden leerse las razones que convierten en uno de nuestros héroes, y todas nos parecen incuestionables: «Al vicealmirante Cervera, bizarro militar, entendido marino, esclavo fiel de su deber, modelo de abnegación, caballerosidad y virtudes cristianas».

(22) Incluida la del propio Cervera, que se guardó todos los documentos que justificaban sus decisiones y los publicó poco después. Hay quien le reprocha esta defensa cerrada de su honor como si fuera producto de una «obsesión enfermiza» que le llevó a ser desleal con sus superiores. Sin embargo, la milicia cultiva ese sentimiento entre los suyos porque, a la larga, redunda en beneficio de la Patria. Quién no recuerda el artículo de las Reales Ordenanzas que comienza con «El militar cuyo propio honor y espíritu no le estimule a obrar siempre bien vale muy poco para el servicio» ¿Se equivocaba Calderón cuando afirmó que la milicia no es más que una religión de hombres honrados?

realidad, dañe la moral de las dotaciones. ¿Lo hizo en Santiago de Cuba? Muchos cronistas destacan que la escuadra salió a una batalla desesperada sin que se registraran deserciones en ninguno de los buques. Ojalá todos los comandantes pudieran decir lo mismo.

¿Era Cervera cobarde? Ninguna acusación más contradictoria. ¿Cómo puede sostenerse que fueron héroes quienes salieron a sus órdenes y cobarde el único que podía haberlo evitado ordenando rendir los buques? Cervera, por su propia decisión, salió en cabeza de la línea para atraer el fuego enemigo sobre el *Infanta María Teresa* y mejorar las posibilidades de evasión de los demás. Su buque insignia sufrió 81 muertos en aquella jornada, una proporción bastante mayor que la del *Príncipe de Asturias* de Gravina en Trafalgar o la del *Glorioso* del capitán de navío Mesía de la Cerda, justamente tenidos por héroes de la Armada. Es cierto que Cervera no resultó herido en el combate (23) y Gravina sí, pero esas cosas, sometidas a las leyes del azar, sólo después de los hechos se saben con certeza. A ambos les sostuvo frente a un enemigo superior idéntico valor (24).



Almirante Pascual Cervera Topete en un óleo de Federico Godoy realizado en 1923. (Museo Naval de Madrid)

(23) El poder del bulo es casi infinito. En las redes sociales hay quien acusa a Cervera de esconderse durante el combate en la «cámara acorazada» de su buque, como si en vez de un crucero se tratara de un banco. Algo parecido dijeron los franceses del marqués de la Victoria en Tolón, aunque entonces citaban la enfermería que, al menos, existe en los buques de guerra. Pero entonces los acusadores eran extranjeros. Hoy son españoles quienes escriben con falsedades como esas nuevas páginas de la leyenda negra.

(24) Si no a mí, habría que creer a Mahan cuando escribió sobre Cervera y sus buques la cita que abre este artículo, que a la dura crítica a la conducción estratégica del ministro Auñón —un héroe para los partidarios de las teorías conspiratorias a pesar de su hoja de servicios, más política que militar— une una cierta belleza trágica que recuerda a la de la famosa carga de la Brigada Ligera de lord Cardigan en Crimea: *And so Cervera went forth with his four gallant ships, foredoomed to his fate.*

¿Era Cervera un traidor? Esa sí que me parece una acusación cobarde. Quienes defienden una conspiración de Sagasta y su ministro de Marina con el propio Cervera para traicionar a España entregando la escuadra en bandeja de plata —a pesar de las evidentes discrepancias públicas entre Auñón y su subordinado— no tienen el menor indicio que lo acredite. No hay documentos ni testigos. Se basan en un argumento que me parece ofensivo para todos los profesionales de ayer y de hoy: que las decisiones del almirante fueron tan manifiestamente erróneas que sólo podían explicarse por la traición. Si fuera así, cabría preguntarse por qué ninguno de los miembros de la Armada o marinos extranjeros que han escrito sobre el combate de Santiago de Cuba (25) nos hemos dado cuenta de algo tan obvio. ¿Somos todos ignorantes o también puede acusárenos de complicidad en la traición? ¿Estamos implicados en la conspiración?

Queda por último la acusación de incompetencia contra un almirante que evaluó la situación mejor que sus compañeros en Madrid, que burló el bloqueo norteamericano para entrar en Santiago de Cuba y que —esto es indiscutible— perdió su escuadra de cruceros frente a los acorazados enemigos. ¿Cabe reprocharle un final así? No en la opinión de Mahan, que algo sabía de guerra naval y resumió en pocas palabras el juicio de la historia: *A squadron of that force never should have been sent across the sea.*

Las decisiones de Cervera, un oficial a quien el propio Mahan describió como *an experienced and gallant officer*, pueden cuestionarse. Como las de todos. Pero dejan traslucir los tres grandes objetivos que se autoimpuso. El primero, desde luego respetable, era evitar la captura de sus buques. En Trafalgar, las Ordenanzas vigentes prescribían a los comandantes de los navíos: «Nunca se rendirá a fuerzas superiores sin cubrirse de gloria en su gallarda resistencia». En Santiago de Cuba se les exigía un poco más: «Si fuese posible varará en costa amiga o enemiga antes de rendirse, cuando no haya un riesgo próximo de perecer el equipaje en el naufragio». Cervera no hizo, pues, otra cosa que ajustarse a la doctrina.

El segundo objetivo, reconocido por críticos y admiradores, fue el deseo, particularmente razonable en el contexto del duelo a primera sangre que hemos explicado, de disminuir en lo posible el número de bajas entre sus dotaciones. ¿Se equivocaba el almirante? El artículo 57 de las Reales Ordenanzas hoy vigentes prescribe: «Considerará la vida de sus subordinados como valor inestimable y no los expondrá a mayores peligros que los exigidos por el cumplimiento de la misión». Eso es, justamente, lo que hizo Cervera.

(25) Vuelve a ser Mahan quien mejor resume la opinión de los marinos de su época: *Placed in an extremely false position by the fault, militarily unpardonable, of his Government, Admiral Cervera doubtless did the best he could.*

Yo nunca tuve que combatir pero, de haberlo hecho, me habría gustado que mis jefes se hubieran comportado así.

Y el tercero de los objetivos de Cervera, quizá el más importante para él, era salvar el honor. El suyo y el de la nación. Olvide ahora el lector, si lo desea, al almirante. Piense en los buques: cuatro cruceros y dos destructores, en línea de fila por la estrecha canal, manteniendo la distancia con el matalote de proa, sin retrasos, sin averías reales o simuladas, sin errores de navegación quizá justificables bajo el fuego enemigo. Piense en las dotaciones, obedeciendo las órdenes de unos superiores que los llevaban a la muerte sin apenas esperanzas —ellos sí sabían las diferencias entre los cruceros y los acorazados— de escapar del bloqueo. Si así lo hace, logrará evocar en su sillón del cuarto de estar una pequeña fracción de la grandeza del momento.

Es obvio que la batalla de Santiago de Cuba nunca se estudiará en las escuelas de táctica, pero sí añadió una página épica más a la larga historia de la Armada. No permitamos que nadie la emborrone.



La fragata *Canarias* durante la 46.ª rotación de la Operación Atalanta.
(Foto: Marcos Vales Fincias)

