

MARINOS ESPAÑOLES EN SU PROTAGONISMO HISTORICO

José CERVERA PERY

Jefe del Servicio Histórico del Instituto de Historia y Cultura Naval

Como reza en la presentación del prospecto sobre estas V Jornadas de Historia Marítima que la mayoría de Vdes. conocen, las guerras navales del 98 que España libró contra los Estados Unidos, fueron breves, concretas y desafortunadas, aunque sus resultados y consecuencias revistieran gran importancia mundial. Al fin y al cabo se trataba de la primera agresión a Europa desde la orilla atlántica americana, aunque ello comporte para España la pérdida de sus últimos territorios ultramarinos y la cancelación residual de su poder naval.

Pero todas las guerras, desde la órbita de una fenomenología conflictiva y sociológica, soportan unos antecedentes obligados del “cómo” y “por qué” se llega a ellas; de los efectos y consecuencias que ellas producen, y de los condicionantes que las determinan. El análisis de todos estos factores se hace necesario si se quiere conocer a fondo la auténtica raíz vivencial del problema y nadie mejor para ello que el brillante plantel de especialistas, que el Instituto de Historia y Cultura Naval ha convocado en el presente seminario de “La Marina ante el 98: Antecedentes de un conflicto”, para exponer ante Vdes. —con excepción de quien os habla— toda la dinámica coyuntural o decisiva de los años que preceden a la conflagración, con el estudio desde distintas panorámicas de la política exterior española y norteamericana: la situación política, social y económica de España, y en sus territorios de Ultramar, concretamente las Antillas y Filipinas, e incluso el análisis de los propios efectivos españoles y norteamericanos y el papel de la Marina Mercante como vínculo esencial de las comunicaciones marítimas extrametropolitanas en una aproximación directa a la fecha clave, pero sin llegar a ella. Concretamente en el espacio de tiempo que discurre entre 1868 —en el que cae la monarquía tras un pronunciamiento revolucionario en el que la Marina juega un predominante papel— y 1895, cuando la restauración alfonsina ha pacificado los espíritus internos, aunque no sea capaz de amortiguar las inquietudes foráneas ultramarinas, avivadas y estimuladas por otros protagonistas.

Era pues necesaria esta contemplación a grandes rasgos de los aspectos y facetas de unos años cruciales en el desarrollo y proyección interior y exterior de una España a remolque de Europa, para que en este caso los árboles sí dejen ver el bosque, y puedan desbrozarse las implicaciones políticas y emocionales que llevan hasta el 98. Como ha escrito Díaz Plaja, el 8 parece un año fatídico en la historia del siglo XIX, pues en los años terminados en tal

cifra —1868, 1898— cae la monarquía secular y se derrumban los últimos pilares del imperio español. Nuestro punto de partida es el de la primera fecha, pero nos quedamos al borde de la segunda, que D.M. será afrontada en el próximo ciclo de este seminario. De esa manera, cuando se aborde el 98 con toda su dimensión y consecuencia histórica, se podrá conocer el “cómo” y “por qué” de muchas de las interrogantes planteadas.

La tarea que por ello me impongo en esta conferencia es, por tanto, la del seguimiento no tanto de las vicisitudes de la Armada, durante estos años en que se suceden cosas y acontecimientos importantes, sino del marino, como hombre al fin de su tiempo, en su protagonismo histórico y en su inserción social. Me interesa situarlo sobre el escenario que con tanto acierto como brillantez está siendo descrito por el resto de los conferenciantes, pero no al marino genérico en tipificación abstracta o reconocimiento de valores globalizados, sino al marino específico, que va “a estar en Cuba o Filipinas” en la hora H de ambos territorios, en una personalización naturalmente limitada, acorde a las exigencias de tiempo y espacio de esta conferencia. Y me estoy refiriendo tanto al marino que asume responsabilidades de despacho, como el que se bate valiente y disciplinadamente a bordo de su buque, ya que en ambos converge igualmente el peso de la Historia. No podré obviamente —insisto— pormenorizar en muchos nombres (sólo los más conocidos o de más directa participación), pero intentaré seguir su trayectoria sin preconditionamientos o complejos, para que cada hombre encaje con su circunstancia.

Si repasamos el Estado General de la Armada correspondiente a 1868, tendremos que buscar a quienes van a estar en Cuba y Filipinas con el triste final de siglo, en las últimas páginas de los empleos; jóvenes alféreces de navío o guardiamarinas, —todo lo más algún Teniente de Navío de no muy lejano ascenso— e incluso aspirantes del Colegio Naval. Así, los que serán ministros de Marina del “Desastre”, Segismundo Bermejo y Ramón Auñón, figuran como Teniente y Alférez de navío, respectivamente, con los números 105 y 92 de su clase. Patricio Montojo —el sacrificado de Cavite— y Pascual Cervera —el de Santiago— son Tenientes de Navío correlativos con los números 109 y 110 del escalafón. Alféreces de Navío son Eugenio Vallarino y Carrasco, Comandante General del Apostadero de Puerto Rico, y Enrique Sostoa Odóñez, del Arsenal de Cavite, e idéntica graduación mantienen José de Paredes, futuro segundo jefe de la Escuadra de Operaciones, el Marqués de Arellano, Juan Bautista Lazaga Garay, que mandará el “Oquendo”; Luis Cadarso, “Castilla”, Emilio Díaz Moreu, “Colón”; Antonio Eulate Vizcaya; Víctor Concas, “María Teresa”; Joaquín Bustamante (Jefe de Estado Mayor de la Flota de Cervera), Fernando Villamil (División de torpederos y destructores). También el aspirante Diego Carlier Velázquez, futuro Comandante del “Furor” y futuro laureado de San Fernando cierra las páginas de este Estado General, que ya en nuestros días tiene el valor de una auténtica reliquia histórica.

En el Estado General correspondiente a 1895 todos estos nombres con

mayores graduaciones y el bagaje de una brillante hoja de servicios, figuran en destinos de importancia y relieve; Bermejo está de Comandante General en Puerto Rico; Montojo, en el Ministerio de Marina, y Cervera, de jefe de la Comisión de Marina en Londres. Los tres Capitanes de Navío de 1.^a clase (contralmirante), Auñón es diputado a Cortes; Vallarino, Jefe de Estado Mayor de la Escuadra; Sostoa ya está en Filipinas como Jefe de Estado Mayor del Apostadero, y en Filipinas también tiene destino Juan Bautista Lazaga, que manda la División Sur. Paredes es comandante del crucero "Reina Regente", de infausta memoria. Todos ostentan la graduación de Capitanes de Navío y las expectativas de futuros mandos de mayor responsabilidad y prestigio. Díaz Moreu cuenta también con asiento en el Congreso, y Cadarso está en Guinea. Eulate desempeña la Comandancia de Marina de Mayaguez en Cuba; Concas es Capitán de Puerto de Cárdenas en la misma isla; Bustamante, Comandante de Marina de Cartagena, y Villamil se encuentra en el Departamento de El Ferrol. El rango de Capitán de Fragata los hermana a todos, que aun en la variedad y dispersión de destinos mantienen firme el vínculo del compañerismo, que habrá de evidenciarse indeleblemente en las horas del infortunio.

En el contexto español decimonónico, 1868 es un año de resonancias. Como ha señalado el capitán de navío Manera, en el sexenio revolucionario de 1868 a 1874 coinciden dos hechos que tuvieron una gran repercusión en la Marina y que fueron nada menos que dos revoluciones, una material y otra política, y sobre esta última tuve ocasión de referirme en el último seminario con mi conferencia "La Marina del compromiso político, Topete y La Gloriosa", que muchos de Vdes. me hicieron el honor de compartir. Ciertamente que desde ese año se opera un proceso transformador económico y social de envergadura, de crisis o prosperidad y se viven situaciones que pasan del autoritarismo a la inestabilidad, a los que la Marina, y con ella sus hombres, no pueden ser ajenos, porque la Marina/Institución es un ente abstracto que recibe muy directamente la influencia de los tiempos y los acontecimientos, y en la que incide inevitablemente el reflejo de la moral del pueblo. Según la época y sus condicionantes, así serán sus resultados históricos. Un Estado fuerte mantendrá una Armada moderna y bien dotada, y por el contrario un Estado débil no habrá de conceder a su Marina otro papel que el de un molesto sustentáculo para el caso de una paz precaria. Dentro de los condicionantes de la España de la segunda mitad del siglo XIX hay que llegar muy al fondo de los hechos y mostrar la influencia ejercida por el estado político y social del país a lo largo de esos años. El sexenio revolucionario —revolución setembrina, monarquía saboyana y república desbordada— coadyuvó un poco al mantenimiento de la sabia política naval iniciada por el Marqués de Molins y continuada con firmeza hasta lograr ponernos nuevamente en el tercer lugar de las marinas europeas. Pero después de la revolución cantonal, en la que la Armada salió mal parada —y donde la actuación de muchos de sus hombre de "Cuba y Filipinas" rayó a gran altura— el espíritu combativo de la Marina de la escuadra del Pacífico

de años anteriores, y la modélica disciplina con la que siempre se caracterizó, habían desaparecido. El salir de este bache habría de costar ingentes esfuerzos y sacrificios.

La Restauración —ha escrito José María de Areilza— no era una fórmula mágica que iba a curar los males de España ni resolver de golpe los grandes problemas nacionales en muchos de los cuales la Marina no era ajena; pero no cabe duda que fue recibida con impaciente esperanza. Los madrileños de aquel comienzo de 1875 compartieron el entusiasmo del recibimiento del joven rey “que tan buena imagen daba” y en cuya persona convergían las más favorables condiciones de reconciliación y de paz. Y dos años más tarde las previsiones de aquel esperanzado optimismo parecen arraigar en el reinado para tranquilidad de los españoles. Se han hecho las paces en Cuba — tras aquel grito de Yara que acallaría aunque con sordina, la paz de Zanjón—, se ha terminado también con la guerra carlista, y republicanos y federales dormitan sobre sus fracasos. Se divierte la Villa y Corte. Lucen brillantes galas las funciones del Real y en la plaza vieja toread Lagartijo y Frascuelo para que en los viejos cafés de la Carrera y en los nuevos de la Puerta del Sol y de Arenal se discutan y comenten sus faenas. El Madrid de las luces de gas y las berlinas parece estar hartado de inquietudes y algaradas y quiere vivir a gusto.

Desgraciadamente, esa imagen casi diáfana y limpia de los primeros años de la Restauración es también frágil y quebradiza. La salud del Rey tampoco es buena. Preocupan nuevamente Cuba y Filipinas, y aunque la paz interior está lograda, la paz de la España ultramarina debe ser mantenida a todá costa recogiendo enseñanzas y experiencias y previniendo con ella el acecho de males futuros. Al menos ése es el pensamiento de Cánovas —artífice político de la Restauración—, aunque luego las realidades marchen por otro camino.

En cuanto a la Marina, la peregrinación ministerial es amplia y elocuente. Muchos son rostros de viejos conocidos con sus secuelas de ideas, proyectos y propósitos... y afanes de supervivencia; pero también cuenta la savia nueva y en ella destacará precisamente el Almirante Antequera, antiguo comandante de la “Numancia” en el famoso viaje de circunnavegación que en su primera etapa de ministro quiso reconstruir la Marina, con adopción de reformas que la hicieran más eficaz, renovando todo el anticuado material de combate. No habría de conseguir su empeño en este trance, pues si le sobrasen ganas, le faltó tiempo, pero volvió de nuevo a la carga con todo su entusiasmo en su nuevo mandato de 1885 —precisamente el año del fallecimiento del Rey— hasta el punto de conseguir un auténtico clima de resurgimiento naval en pocos meses. Es el momento —como escribe Fernández Almagro— en que se tiene la impresión de que España se sentía poseída por el anhelo de resucitar a la ancha vida de los mares.

La realidad, sin embargo, seguía demostrando que no se hacía política naval acorde con la exigencia de los tiempos, que en apariencia, al menos, eran mejores y de mayores posibilidades constructivas que los años anterior-

res. Desde la restauración borbónica hasta la guerra con los Estados Unidos sólo pudo sancionar el Parlamento una ley de construcciones navales militares, la de 11 de enero de 1887, refrendada por el entonces Ministro de Marina don Rafael Rodríguez de Arias, sucesor del almirante Antequera, aunque también el almirante Beranguer, que en un periodo de veinticinco años había sido nada menos que diez veces Ministro del Ramo, puso en ella sus manos. En dicha ley se le concedía a la Armada un crédito de doscientos veinticinco millones de pesetas para terminar las obras en curso del acorazado "Pelayo" y de algunas unidades más, así como para la construcción de una serie de navíos que entonces se suponían eran los más adecuados para las necesidades navales de España, preocupada por el problema colonial que las constantes injerencias norteamericanas complicaban de continuo, aunque aún esté lejana la hora del triste desenlace.

Con la Ley de 1887 pasó como con otras muchas, que los gobiernos sucesivos no la cumplieron. Pero en vez de los cruceritos que se preveían, se construyeron otros mayores y eso se vino ganando en cuanto a tamaño, que no en resultados. Hubo, sin embargo, una más grave contrapartida, pues la orgía administrativa que ensanchó el campo de las corrientes separatistas de Cuba y Filipinas se infiltró en la referida, ley cuyos créditos fueron transferidos a otras necesidades y urgencias de los gobiernos, ajenas a las exigencias de la defensa marítima nacional. De manera que el necesario intento de organizar por entonces la Flota quedó en la *Gaceta*, escuchó de pasada las quejas de la *Revista General de Marina* y sus secuelas fueron funestas para todos.

Como consecuencias de esta desacertada política naval, la Marina de Guerra fue creciendo de forma desequilibrada con un desorbitado aumento de personal y una orientación de pensamiento y acción hacia los problemas coloniales que implicaban la presencia y el esfuerzo de barcos y hombres en servicio en aquellos parajes, pero sin un objetivo bien delimitado. Ciertamente el desconocimiento casi total de los problemas marítimos por parte de los gobiernos y de los diputados, y la estrechez de miras en los presupuestos, así como el desbarajuste administrativo de falta de continuidad causado por el cambio frecuente de los gabinetes gubernamentales, fueron factores negativos que propiciaron que al llegar el conflicto con los Estados Unidos nos encontrásemos sin una flota de batalla que pudiera competir con la recientemente construida norteamericana. Pero ello habrá de verse en su momento y desde un campo de opiniones más autorizadas que las mías.

Los bandazos en los partidos de la Restauración, en el llamado turno pacífico de Gobierno, afectaban también al "status" de nuestros marinos que se veían obligados a frecuentes cambios de destino de mar o tierra, de los que no podían excluirse lugares tan alejados como Matanzas, Puerto Rico, Mayaguez, Ponce, Trinidad de Cuba, Cárdenas, Cienfuegos, Sagua la Grange, Guayama, Nuevitas, Manila, Manzanillo y San Juan de los Remedios. La insensibilización del país hacia ese extraño juego de la política cotidiana con los sobresaltos y reclamaciones de los funcionarios cesantes, era

notoria. De aquí que el sistema funcionara con cierta mecánica de inspiración zarzuelera o sainetesca. Si caía un ministerio conservador se formaba otro liberal y Cánovas y Sagasta durante mucho tiempo se repartieron el pastel. Así, en el verano de 1892 gobernaba un equipo de Cánovas, pero se veía detrás de la esquina del Parlamento a otro equipo Sagasta. Precisamente en dicho año exponía Cánovas ante el Congreso las quejas de que una gran parte del crédito se gastara en barcos que eran inútiles desde que se les puso las quillas, por lo que sólo podía contarse con tres o cuatro buques que pudieran llamarse de guerra, siendo posible que en algún momento y por circunstancias imprevistas, nos quedáramos sin ninguno en la mar. Premonición que por desgracia llegará a ser de la mayor certeza.

El estado de la Hacienda y la Administración Pública —también en eso el país estaba curado de espanto— era alarmante y a fuerza de aumentar gastos y prebendas para la seguridad de votos, se liquidaban los presupuestos con déficit y escándalos y la bancarrota navegaba a toda máquina. ¿Cómo poder hacer política naval, no ya buena sino simplemente aceptable, con estos condicionantes? Aunque nunca podía saberse a ciencia cierta si un nuevo Gobierno que surgiera del milagro sería capaz de corregirla o encauzarla.

En 1893 se perfilaban ya claramente las gravísimas amenazas que se cernían sobre nuestras colonias de Ultramar, sin embargo todas las previsiones oficiales para conjurarla seguían reducidas a multitud de Reales Ordenes y Decretos de la más simple intrascendencia, seguidos de algunos preparativos de organización, realizados más para responder a presiones políticas que para buscar ciertas soluciones positivas que nos preparasen a resistir con decoro, cuando tal inevitable trance llegara. Las clases populares, sin embargo, con esa singular intuición de que están dotadas, presintieron el peligro, y de ahí la expresión de fe y adhesión popular surgidas años antes alrededor del submarino Peral, con el que se entendía que España podía contar con un arma decisiva para el dominio oceánico.

Con no pocas vicisitudes de tira y afloja, quiebras en astilleros, irregularidades administrativas, bajo rendimiento en arsenales y maestranzas, la Marina del pre-98 pudo contar con los cruceros "Velasco", "Gravina", "Infanta Isabel", "Colón", "Conde del Venadito", "Don Juan de Austria", "Don Antonio de Ulloa" e "Isabel II". Estos ocho buques habrían de prestar servicios con mayor o menor fortuna en las lejanas aguas de Ultramar y a ellos habría de añadirse los "Alfonso XII", "Reina Mercedes" y "Reina Cristina"; es decir, barcos que honraban los nombres del monarca de la Restauración y de sus dos esposas; la tempranamente fallecida e inspiradora del romance popular y la que luego habría de ser Regente, y que tan profunda devoción y afecto mantuvo por la Armada.

Las contradicciones técnicas que surgieron en estos barcos, que nacieron ya retrasados, fueron tan evidentes que don Joaquín de Bustamante, que habría de ser años más tarde Jefe de Estado Mayor de la Escuadra de Operaciones inmolada en Santiago, dudaba de que realmente pudiera dárseles el

trato de buques de guerra. Tales fueron los tremendos contrasentidos de las construcciones navales del último cuarto de siglo, tan ineficaces como numerosas. Las otras series de cruceros; los “Isla de Cuba”, “Isla de Luzón” y “Marqués de la Ensenada”; los “Reina Regente”, “Lepanto” y “Alfonso XIII”; los “Infanta María Teresa”, “Oquendo”, “Vizcaya” y “Carlos V”, superviviente único de las tristes aventuras de Cuba y Filipinas y base principal de nuestras escasas fuerzas marítimas cuando llega el nuevo siglo, no fueron suficientes ni estuvieron dotados de los medios necesarios para reparar la grave falta de no haberse llevado en toda su extensión el plan de Escuadra de 1877.

Este es más o menos el panorama al que nuestros marinos en su protagonismo histórico han de enfrentarse, en los cambiantes años que preceden a la contienda.

Si la política naval que se hacía era mala y cicatera, si los barcos resultaban deficientes, los marinos, sin embargo, constituían un excelente plantel de profesionales, en quienes se podía confiar más allá de “sus propias fuerzas”. Todos podían hacer bueno el famoso latiguillo de los escritos oficiales decimonónicos que comenzaban lapidariamente: “Supla Vd. con su celo...” Y en las condiciones que se les enviaba al combate, ciertamente había mucho que suplir.

Sin embargo, una prensa mal informada o peor dirigida y una opinión pública confusa y desorientada se permitía el lujo de llamarlos ineptos, faltos de pericia y hasta cobardes, y todo eso, como escribía el entonces Alférez de Navío (años más tarde Almirante) Carlos Saavedra Magdalena, “calientes aún los cadáveres de aquellos que dieron su sangre convencidos y persuadidos de que morían mártires del deber, sin poder aspirar jamás, no ya al laurel del vencedor, sino ni aun a la justicia, el aprecio y la consideración de sus compatriotas”.

Tiempo y estudio vendrían más tarde a reparar la tremenda injusticia. En la organización y selección de personal que tendrían que hacer frente a las tragedias del 98. Se lograron los mayores índices de idoneidad, cubriéndose con personal antiguo, buen conocedor del material al que habían tratado siempre con auténtico cariño, y en posesión de dotes excepcionales para su manejo. No era por tanto extraño escuchar entre las reflexiones más realistas que sobre la futura guerra se formulaban, la frase de que “si alguna esperanza tenemos, es que la escuadra y los buques de que se compone no pueden llevar mejor mando”.

El dedo en la llaga habría de ponerlo don Víctor Concas —el futuro Comandante del “Infanta María Teresa” en el combate de Santiago— con unas duras manifestaciones dirigidas principalmente contra los medios de comunicación más agresivos e irresponsables: “Preguntad —escribía— si con este presupuesto se puede construir escuadra, se puede tener organizado e instruido lo ya existente, se pueden sostener los arsenales y astilleros que se sostienen, se pueden hacer ejercicios tácticos de escuadra, ejercicios de tiro, se puede remunerar al personal como es debido, etc. ¿Creéis que

exista alguna nación en que se sepa lo que es la Marina de Guerra en la cual para construir un barco, se empieza por construir un astillero y demás dependencias? ¿Creéis que existe en el extranjero alguna casa constructora que empiece a trabajar construyendo cruceros protegidos? ¿Hay alguna nación que teniendo las Colonias que tenía España tenga relativamente tan poco presupuesto de Marina? ¿Hay alguna nación marítima que tenga pretensiones de jugar algún papel en la política internacional, en que su presupuesto de Marina sea aproximadamente la quinta o sexta parte del de guerra? ¿En que nación ocurre lo que en España, que el presupuesto de la Guardia Civil y Ayuntamiento de Madrid es mayor que el de la Marina? A todas estas preguntas no cabe más que contestar: Merecidas son nuestras catástrofes.”

Duras frases, que no serían suavizadas o dulcificadas precisamente en las que continuaban: ¿Es la Marina culpable de esto; lo son los gobiernos? Serían necesarios muchos considerandos para buscar dónde está la responsabilidad, para ver quién es el culpable. A nuestro juicio —sigue Concas— más que la Marina lo son los Ministros; más que los Ministros los Gobiernos; más que los Gobiernos las Cámaras que representan al país y que son las que proponen, discuten y aprueban los presupuestos, y mucho más todavía el país a quienes aquéllas representan, y aquí precisamente es donde están las raíces del mal.

Si se nos permite adentrarnos en el túnel del tiempo, en una visión relampagueante, para volver después atrás. A los años del sexenio revolucionario y de la restauración, veríamos en el mando de la mal llamada escuadra de Cavite al Almirante Montojo y al del apostadero a don Enrique Sostoa. Los “Reina Cristina”, “Juan de Austria” y “Castilla” ya están mandados por Luis Cadars, Juan de la Concha y Alonso Morgado. “Ulloa” e “Isla de Cuba” tienen por Comandantes a los Tenientes de Navío Pérez Moreno y Sidrach y el aviso “Marqués del Duero” a Salvador Moreno de Guerra. Todos fueron batidos en Cavite, en el cúmulo de los despropósitos. Montojo era un viejo conocedor de Filipinas, pues en 1860 ya de Alférez de Navío se había batido a las órdenes de Méndez Núñez y en el famoso asalto de Pagalugan ganó el ascenso al empleo superior. Navegó por aguas de China y Conchinchina y tomó parte en el combate del Callao. En 1868 fue secretario de Méndez Núñez y estuvo destinado en la Secretaría del Almirantazgo. Hombre culto y de buenas letras, había escrito un ensayo crítico acerca de las primeras tierras descubiertas por Colón y un manual náutico enciclopédico, Cadars y Rey, Comandante del “Reina Cristina” y que moriría a consecuencia del combate, había sido Teniente Fiscal del Supremo y su hoja de Servicios también estaba llena de méritos filipinos. En cuanto a los de Santiago, la figura del almirante Cervera que mandaba la escuadra de operaciones, es lo suficiente conocida para que yo intente hacer su panegírico. Me ceñiré a lo que el propio Saavedra Magdalena dice en su interesantísimo y poco conocido libro “Los desastres de la Marina española”. Hombre organizador, con conocimientos profundos de cuanto abarcan los diferentes

ramos de la Marina, exacto cumplidor de su deber, estudioso, paso a paso ha seguido con afán los adelantos modernos y a pesar de nuestra poca importancia en el mundo, es muy conocido entre las marinas extranjeras. Militar pundonoroso en alto grado, entusiasta de corazón, con criterio fijo y determinado acerca de lo que a la nación le conviene en cuanto a organización naval, ha postergado siempre y lo ha probado en distintas ocasiones, los intereses mezquinos de cuerpos y regiones. Cuando fue ministro no lo fue por su agrado, siendo muy bien recibido por los elementos sanos del país; si su gestión fue buena o mala hay distintas opiniones, pero nos inclinamos a creer que a todos los cuerpos, incluso al suyo, trató por igual, pudo haberse equivocado, pero la justicia guiaba sus actos y siempre prefirió mandar barcos que casas, aunque aquéllas fueran la codiciada de Godoy (se refiere al ministerio) y por último, ha vivido siempre alejado de la política "Creo que es un buen 'flash' del Almirante, sin que nosotros añadamos o quitemos nada".

Como prestigiosos marinos figuraron también en los escalafones, D. Joaquín de Bustamante y Quevedo, jefe de Estado Mayor de la escuadra, herido en el asalto de las Lomas de Caney, condecorado con la laureada de San Fernando, hombre de ciencia y técnica, inventor de un torpedo automóvil de aplicación en la Armada; D. Víctor Concas Palau, comandante del "Infanta María Teresa" y accidentalmente jefe de Estado Mayor de la escuadra, tras la herida de Bustamante; marino y diplomático que más tarde sería ministro, y que publicó libros en defensa de la Armada y tomó parte activa en los proyectos de escuadra, siendo por delegación del Rey árbitro entre los Estados Unidos y Panamá, en la delimitación de la zona del Canal, quedando ambas partes conformes con su actuación; D. Juan Bautista Lazaga y Garay, otro de los muertos en el combate, comandante del "Oquendo" que también había pertenecido a la escuadra del Pacífico de Méndez Núñez y servido alternativamente en Cuba y la Península; D. Antonio de Eulate y Fery, comandante del "Vizcaya" que ya a los quince años era guardiamarina y navegaba por los mares de Joló combatiendo a los piratas de aquella isla y que cuando se pronunció el grito de Yara, se hallaba en Cuba, luchando contra los rebeldes. Su participación en las luchas contra los cantonales fue muy destacada en el buque "Ciudad de Cádiz", comandante de la "Numancia" y jefe de Estado Mayor de la Escuadra de Instrucción, ya en el nuevo siglo, sería también Gobernador Civil de La Coruña; D. Emilio Díaz Moreu, que mandaba el "Colón" y que había sido ayudante de D. Amadeo de Saboya, diputado a Cortes y senador vitalicio; D. Fernando Villamil, de cuya figura ha publicado un interesante libro Miguel Angel Serrano Monteavaro, también marino y político, pero creador de un tipo de buque rápido "el destructor" que tanto empleo ha tenido en las marinas desde entonces, proyectado en un principio para destruir torpederos, pero también él, torpedero de alta mar y útil para las más diversas misiones. Su brillante hoja de servicios arrancaba de las campañas de Santo Domingo y Joló y del viaje de circunnavegación que realizó con guardiamarinas al

mando de la corbeta "Nautilus". También sería Villamil otro de los que entregaría su vida en el infausto combate del 3 de julio; y como no puedo ni debo extenderme más —ya será tiempo algún día de hacerlo— cerraré esta brillante nómina, con el Teniente de Navío D. Diego Carlier Velázquez, Comandante del "Furor" y condecorado con la laureada de San Fernando por su actuación al mando del buque. Muchos nombres y muchas gestas quedan en el tintero, pero a todos le alcanza y envuelven la gloria imperecedera de su protagonismo histórico.

Los ministros marinos del 98 fueron dos: los Contralmirantes D. Segismundo Bermejo Melero y D. Ramón Auñón y Villalón, Marqués de Pilares. Los dos eran marinos de su tiempo, bien preparados e instruidos y con ciertas dosis de prestancia y capacidad política. Bermejo era políglota y escritor y se expresaba en español y alemán con idéntica facilidad. Publicó una novela científica al estilo de Julio Verne "El Doctor Juan Pérez", y también fue autor de trabajos técnicos navales. Don Ramón Auñón, es autor de una amplia colección legislativa de la Armada, y fue diputado en cinco legislaturas. De él se dijo que en circunstancias ordinarias hubiera sido capaz de llevar a la Armada a buen puerto por sus condiciones oratorias y su defensa de personal, pero los imponderables acabaron estrellándolo contra las rocas. En realidad era muy difícil sustraerse a la responsabilidad compartida de los acontecimientos.

Sobre el carácter militar de cada uno de los hombres que compartieron con Cervera las amarguras de Santiago, he hallado un documento muy interesante e inédito que en síntesis dice así: Concas representaba la técnica naval acreditada por largos años de estudios y trabajos marítimos; Paredes, Eulate y Lazaga eran el prototipo de la caballerosa tradición española; Bustamante encarnaba la ciencia militar; Villamil y Díaz Moreu, el ambiente de la época, la política, a la cual ambos con bastante buen sentido habían colaborado. Quizá sean juicios incompletos o distorsionados en la falta de perspectiva y profundización, pero no cabe duda que responden al modelo y prototipo del marino competente y leal, disciplinado y estudioso, que honran con su conducta y trayectoria a la Institución a la que sirvieron, y a la que consagraron vida y obra; esfuerzo y sacrificio.