

¡LA MISIÓN IMPOSIBLE DEL ALMIRANTE CERVERA!

José CERVERA PERY
General Auditor

Siempre es agradable volver a los sitios de buenos recuerdos. Y así expreso mi alegría del reencuentro con el Museo de Pontevedra, cátedra de anteriores comparecencias. Y el deseo de que la de hoy, encajado en un ciclo de tan ilustres historiadores y logradas perspectivas, no desmerezca del espléndido marco de su realización.

Si he escogido el título, para esta conferencia, un tanto televisivo, *La misión imposible del almirante Cervera*, no ha sido por un alarde de notoriedad, sino por la convicción de que el título encaja perfectamente en su contenido, pese a que algunos estrategas de café se empeñen todavía en afirmar que las opciones del almirante podían haber comportado alguna posibilidad de éxito. Vano empeño que ni siquiera merece la pena tratar de desmontar. El capitán de navío Blanco Núñez, en una interesante conferencia pronunciada en un seminario del Instituto de Historia y Cultura Naval en 1990, no vaciló en señalar a la impuesta salida de la escuadra del almirante Cervera a las Antillas, fuera de toda lógica y razón, como un doloroso vía crucis hacia el Gólgota cubano, con sus cinco estaciones correspondientes: Cabo Verde, Martinica, Curaçao Santiago y el combate final. Cinco estaciones en las cuales la angustia de unos marinos que ven que lo que les ordenan va contra todos los principios de la guerra y que sienten la rebeldía aflorar a sus mentes por tanto despropósito, aunque al final se impone una férrea disciplina y aceptan el martirio en aras del cumplimiento del deber. Este doloroso itinerario será, pues, el recorrido de esta conferencia: *La misión imposible del almirante Cervera*.

Es preciso, sin embargo, situarse en unos necesarios antecedentes, siendo de obligada referencia la contemplación, a grandes rasgos, de los aspectos cruciales en el desarrollo y proyección interior de una España, olvidada de Europa y dentro de su mayor indiferencia, 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. Así, dentro de los condicionantes de la España del último tercio 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 la largo de esos años. El sexenio revolucionario –revolución septembrina, monarquía saboyana y república desbordada coadyuvó 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 que la Armada salió mal parada, y donde la actuación de muchos de los marinos que después estarán en Cuba y Filipinas rayó a gran altura, el espíritu combativo de la Marina de la escuadra del Pacífico y la modélica disciplina que había caracterizado a sus dotaciones, estaba fuertemente deteriorada, y el salir de este bache sería poco menos que empresa de titanes.

A pesar de que la Restauración alfonsina supuso un paréntesis de bienestar en la vida política española, 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 anteriores. 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 Beranger que en un período de veinticinco años había sido nada menos que diez veces ministro del ramo, puso en ella sus pecadoras manos. En dicha ley se concedía a la Armada un crédito de 225 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 de Cuba y Filipinas, que las constantes ingerencias norteamericanas complicaban de continuo.

Pera con la ley de 1887 pasó como con otras muchas, que los gobiernos sucesivos no la cumplieron y en vez de los cruceros que se preveían se construyeron otros mayores, y lo que se ganó en tamaño, se perdió en resultados. Y los problemas logísticos surgieron de una mayor envergadura, dadas las características de las nuevas unidades.

Como consecuencia de esta desacertada política naval la Marina de guerra fueron creciendo de forma desequilibrada con un desorbitado aumento de personal, 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 reciente y más racionalmente construida norteamericana.

Con no pocas vicisitudes de tiras y aflojas, 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 de Venadito*, *Don Juan de Austria*, *Don Antonio de Ulloa* e *Isabel II*. Estos ocho buques habrán de prestar servicio de mayor a menor

fortuna, pero con una logística disparatada en las lejanas aguas de ultramar, y a ellos habrían de anadirse los *Alfonso XII*, *Reina Mercedes* y *Reina Cristina*.

Las contradicciones técnicas que surgieran en estos barcos que nacieron tan retrasados fueron tan evidentes, que marino tan destacado como don Joaquín de Bustamante dudaba que pudiera realmente dárseles el trato de buque 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 M^a Teresa*, *Oquendo*, *Vizcaya* y *Carlos V*, este último superviviente único de las tristes aventuras de Cuba y Filipinas, 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 1887.

Y éste es, más a menos, el panorama al que nuestras marinas, en su protagonismo histórico, han de enfrentarse en los años que preceden a la contienda, y en la contienda misma. De aquí que el almirante Álvarez Arenas, uno de los mejores intérpretes del pensamiento naval contemporáneo, haya escrito: «Nuestra inferioridad en fuerzas navales frente a los Estados Unidos era a todas luces evidente. La Marina venía señalando desde mucho tiempo antes a los gobiernos por boca de sus oficiales más caracterizados, la gravedad de la verdadera situación, pero los gobiernos se sucedían con tal celeridad y estaban absorbidos por tantos problemas del momento, que ninguna medida de previsión fue tomada en tiempos y sólo a última hora se decidió la compra del yate *Giralda* y de tres trasatlánticos alemanes».

La guerra llega. La Marina en lo material no ha dado un paso hacia lo favorable. En comparación con la del enemigo, resulta de una inferioridad exagerada. El espíritu de sus hombres es un bagaje, aunque meritorio, demasiado exiguo para oponerlo a una fuerza total incuestionable.

Cuando toma el mando de la llamada escuadra de operaciones el almirante don Pascual Cervera, ésta está constituida por los cruceros *Vizcaya*, *Oquendo*, *María Teresa* y *Colón*, y su situación en cuanto a eficacia dejaba bastante que desear. Al *Colón* le faltaban aún sus dos cañones Armstrong de 254 mm por un viejo pleito con la casa constructora que llevaba años sin resolverse; los cañones gruesos de los otros cruceros no habían disparado más que los tiros de pruebas. La artillería de 140 de estos tres buques tenía un serio defecto en los casquillos de los proyectiles, pues eran demasiado gruesos en su culote, lo que hacía que cerrasen mal, con el consiguiente riesgo de accidentes y de inutilización de las piezas al hacer fuego. Todo ello hacía que los apoyos logísticos de municionamiento resultasen deficientes, y por otra parte se daba la exigencia

de un carboneo de excelente calidad. Además las posibilidades de refuerzo de esta escuadra eran pocas, pues el *Pelayo* se modernizaba en Tolón, y el *Carlos V*, la *Numancia*, la *Victoria* y el *Alfonso XII* sometidos a grandes reparaciones, arrastraban el problema de la lentitud.

Al tomar el mando de una escuadra en estas condiciones y con un peligro de guerra inmediato, el almirante Cervera solicitó del ministro la autorización para trasladarse a Santa Pola, a fin de dedicarse a intensos ejercicios tácticos y de tiro, autorización que se le otorga pero con la recomendación ministerial de no gastar mucho en carbón ni en disparos. ¡Buena prevención logística! La escuadra llega a Santa Pola, pero el *Oquendo* tiene una avería en los condensadores, tiene que entrar en obras, más tarde es enviado con el *Vizcaya* a Norteamérica para devolver la sibilina visita del *Maine*, y como al *Colón* se le separa de la escuadra por la cuestión de los cañones, ésta queda en cuadro. Todo ello preocupa al almirante, que escribe al ministro:

«Como no ceso de pensar en la posible guerra con los Estados Unidos, creo sería muy conveniente que se me dieran los informes posibles de lo siguiente:

- 1º Como están distribuidos los buques de los Estados Unidos y movimiento que hagan.
- 2º Dónde tienen sus puertos de aprovisionamiento.
- 3º Cartas, planos y derroteros de lo que puedan ser teatro de operaciones.
- 4º Qué objetivos han de tener las operaciones de esta escuadra, ya sea de la defensa de la península y Baleares, ya la de Canarias y de Cuba, o, por fin, el caso improbable de que fuesen las costas de los Estados Unidos, cosa que no podría ser, al menos de tener algún aliado poderoso.
- 5º Planes que el Gobierno tenga en cada caso para la campaña, puntos donde la escuadra pueda encontrar recursos y cuáles sean, porque es extraño que aquí, por ejemplo (se refería a Cádiz), no haya encontrado beta de cuatro pulgadas ni tubos de nivel para calderas, ni otras cosas tan sencillas como éstas. También creo conveniente saber para cuándo se cuenta con el *Pelayo*, *Carlos V*, *Victoria* y *Numancia*, y si éstos han de incorporarse a la Escuadra o formar cuerpo independiente de ella, y cuál sea la combinación suya con nosotros. Con el conocimiento de estas cosas podría yo ir estudiando lo que convenga hacer y, llegado el día crítico, se emprendería sin vacilación la conducta que nos convenga seguir, tanto más necesario para nosotros cuanto que su marina es

cuatro veces más fuerte que la nuestra y cuentan con la alianza de la insurrección de Cuba».

Como puede verse en estas interesantes y atinadas reflexiones del almirante Cervera, la preocupación logística está muy presente, sin que por ello los conceptos tácticos o estratégicos a seguir se encuentren preteridos. Sabe de antemano que sin una previsión logística razonable, la suya será una misión imposible.

El ministro Bermejo contestaba a esta carta tres días después con lo siguiente: «Sobre la Escuadra, deseo sacarla del Departamento, pero es difícil por el momento, hasta ver qué se resuelva sobre el *Colón*, pues me parece que con menos de tres buques no debe ostentarse una insignia de contralmirante. A ella se agregaran el *Pelayo* y el *Carlos V*, y el día que esto acontezca, su fuerza se habrá multiplicado todo lo que está a nuestro alcance». Desgraciadamente ninguno de estos dos buques incrementaron la escuadra de Cervera.

«Pasando a sus consideraciones de la guerra con los Estados Unidos —continuaba el ministro— expresaré a usted mi pensamiento. En la península y en las proximidades de Cádiz quedará una división compuesta de la *Numancia*, *Victoria*, *Alfonso XIII* o *Lepanto*; los tres destructores, *Audaz*, *Osado* y *Proserpina*, y tres torpederos. En Cuba, *Carlos V*, *Pelayo*, *Colón*, *Vizcaya*, *Oquendo*, *María Teresa*, tres destructores y tres torpederos, que, unidos a los ocho buques principales del Apostadero, tomarán la posición de cubrir las comunicaciones entre el seno mejicano y el Atlántico, procurando destruir Cayo Hueso, donde tiene hoy principalmente su depósito de víveres, municiones, y carbón, la escuadra de los Estados Unidos (también la preocupación de anular o destruir la acción logística enemiga, está en las intenciones y planteamientos del ministro). Si esto se consiguiese y la estación fuese favorable podría el bloqueo extenderse sobre sus costas del Atlántico, para cortar sus comunicaciones y comercio con Europa; todo esto, salvo las contingencias que puedan resultar de encontrar usted combate, que decidirán quién puede quedar dueño del mar».

La Marina norteamericana contaba en aquellos momentos con cinco acorazados, seis monitores, tres cruceros acorazados, quince cruceros protegidos, dieciséis cañoneros y veinticuatro torpederos. En estas condiciones, con el *Pelayo*, el *Carlos V*, la *Victoria*, la *Numancia* y el *Lepanto* en grandes reparaciones, que no se sabía cuándo terminarían, siendo los buques de Cuba, cañoneros sin ningún valor militar, con el *Colón* sin artillería gruesa y con sólo 300

proyectiles útiles para los cañones de 140 m/m del *María Teresa*, ¿cómo es posible que el ministro de Marina pudiese pensar en serio en la posibilidad de bloquear a los Estados Unidos y de disputarle en sus aguas el dominio del mar?

En estas circunstancias tiene lugar la voladura del *Maine* y se le ordena a Cervera que salga con el *María Teresa* y el *Colón* (sin cañones todavía) para Cabo Verde, donde se le reunirán el *Vizcaya* y el *Oquendo*, que regresan (lo que no es poco éxito) de su visita a los Estados Unidos, y la flotilla de destructores de Villaamil.

En Cabo Verde, los dos barcos con que Cervera sale de Cádiz —*María Teresa* y *Colón*— encuentran a los torpederos *Ariete*, *Halcón* y *Rayo* y a los destructores *Terror*, *Furor* y *Plutón*, que manda Villaamil. Llegan también los *Vizcaya* y *Oquendo*, el primero, con su velocidad reducida porque lleva demasiado tiempo sin limpiar sus fondos, y el carbonero *San Francisco* con 2.000 toneladas de carbón de no muy buena calidad, y las famosas instrucciones que se limitan a un simple oficio en el que se dice al almirante, sin más concreciones que salga para las Antillas, a Puerto Rico u otro puerto cualquiera, para llevar a cabo la de defensa marítima de aquellas costas.

Asombra pensar la frivolidad del escrito y su inconsistencia, que produjo en los afectados una sensación de rabia sorda y rebeldía contenida y aún más la ausencia de previsiones logísticas, pues no eran las islas de Cabo Verde el lugar más apropiado para aprovisionarse (1). En cuanto al carbón se echaba de ver enseguida que no sería el suficiente para cubrir la derrota en su totalidad, pero poco de ello parecía importarle al Gobierno de Madrid, por lo que para Cervera era evidente que enviar aquellos cuatro buques a las Antillas, donde además de no existir ninguna base digna de tal nombre, habrían de enfrentarse con fuerzas navales considerablemente superiores, lo que equivalía a condenar a la escuadra a una destrucción segura, no sólo no reportaría ningún beneficio a la defensa de Cuba, sino que por el contrario al servir al enemigo en bandeja un fácil triunfo, lo pondría en condiciones de tratar de imponer mayores exigencias y nos privaría de unos buques que podrían hacer falta en la península, Baleares o Canarias, si éstas eran atacadas posteriormente. La opinión de Cervera y de la Junta de comandantes de sus barcos era que se debía esperar en Canarias la marcha de los acontecimientos, para Bermejo siguió aferrado a que la escuadra saliera para las Antillas por estimar que Canarias estaba suficientemente defendida.

(1) ¿Por qué se escogió Cabo Verde y no Canarias?

Ninguno de los que opinaron contra el criterio de Cervera y sus comandantes en aquella famosa junta del 23 de abril pidió el mando de la escuadra, ni el ministro se lo ofreció, sino que se limitó a poner al almirante e siguiente telegrama: «Oída Junta de generales de Marina, opina ésta que los cuatro cruceros y los tres destructores salgan urgentemente para las Antillas. La derrota, recalada, casos y circunstancias en que V. E. debe empeñar o evitar combate quedan a su más completa libertad de acción. Los torpederos deben regresar a Canarias con los buques auxiliares. La bandera norteamericana es enemiga».

Cervera había agotado sus argumentos y era el momento de cumplir la orden. En su ánimo pesaba la imposición que lo enviaba a un seguro desastre y en la colección de documentos que publicó terminada la contienda se razonan todas sus acertadas opiniones. El 29 de abril del 98, al amanecer, se hizo a la mar desde San Vicente de Cabo Verde, después de telegrafiar a Madrid, la frase convenida de «Salgo para el norte». Cada crucero (menos el *Vizcaya* que era el de menor andar) tomó un destructor a remolque a fin de reducir el consumo de carbón de éstos, y el desgaste de sus delicadas máquinas. El almirante conocía la importancia de la escuadra americana, sabía que estábamos en guerra, pero no sabía nada más y de momento su problema consistía en llegar a un puerto de las Antillas para carbonear, informarse de la situación y obrar en consecuencia. Pensando lógicamente que el enemigo bloquearía Puerto Rico y la costa norte de Cuba optó por hacer inicialmente un rumbo de despiste hacia las Canarias y posteriormente, durante la noche, arrumbó para entrar en el mar de las Antillas por el sur a fin de navegar por las derrotas menos frecuentadas. El 10 de mayo estaba a la altura de la Martinica, la segunda estación de su calvario particular. El cónsul de España no estaba en la ciudad por no haber sido avisado desde Madrid, y la ansiedad de noticias del almirante sólo la puede calmar las que obtiene Villaamil del capitán del *Alicante*, don Antonio Ganis, comisionado con el *Furor* para entrar en Fort de France. Las informaciones son alarmantes. Toda la costa de Cuba está bloqueada; Sampson está sobre Puerto Rico al que ha bombardeado, y Dewey ha destruido a la escuadra de Montojo en Cavite. Además el gobernador de Fort de France ha pretendido detenerlo con el pretexto de que hacía menos de 24 horas que había salido un buque americano y que el único puerto que al parecer no estaba bloqueado era el de Santiago.

Con esta información y habida cuenta que los buques estaban sin carbón, y escasos de víveres (siempre las dificultades de la logística) y de que se le había anunciado que tendría un carbonero con 5.000 toneladas en Curaçao, arrumbó a esa isla, después de dejar al *Terror* averiado seriamente en sus calderas en Fort de France. A la llegada a Curaçao ni estaba allí el carbonero

anunciado ni el gobernador autorizó más que la entrada de dos buques, agregando que no podrían hacer más que 600 toneladas de carbón, cantidad notoriamente insuficiente, pero que milagrosamente administrado la permitió llegar a Santiago de Cuba, burlando la vigilancia entre Jamaica y Haití de los cruceros rápidos americanos *Saint Paul* y *Haward*. Se había superado la tercera estación del vía crucis particular del almirante Cervera.

La situación en Santiago de Cuba, que Cervera desconocía, no era la más apropiada para que la escuadra estableciera allí su base, no obstante ser su puerta un buen puerto natural. La defensa artillera de la boca era mínima, dado que se limitaba a dos piezas de 160 m/m desmontadas del viejo crucero *Mercedes* y cinco cañones de bronce que se cargaban por la boca repartidos entre el Marro y la Socapa, y a dos obuses Mata de 150 mm y dos Krupp de 90 mm emplazados en Punta Gorda. La guarnición bloqueada por tierra por las partidas cubanas estaba carente de víveres y medicamentos, y aunque con admirable espíritu, en lamentable estado físico, situación que habría de agravarse cuando los cerca de 2.300 hombres de la escuadra consumiesen las raciones que traían a bordo. Era preciso, por tanto salir de allí con urgencia, antes de que el enemigo concentrase sus fuerzas en la boca del puerto y dirigirse a Puerto Rico o a La Habana, si ello era posible, pero lo primero que hacía falta para salir era rellenar de combustible, pues los buques habían llegado barriendo carboneras. En el puerto existían dos mil toneladas de carbón de deficiente calidad, pero no se disponía de ningún medio para embarcarlas, y aunque el carboneo comenzó inmediatamente, la falta de estos medios hizo que, pese al agotador esfuerzo de las dotaciones, no se pudiese embarcar cada día más que casi el combustible indispensable para el consumo. Cabía la posibilidad de salir con el carbón justo para llegar a Puerto Rico, pero las informaciones que se tenían sobre los movimientos y entidad de las fuerzas enemigas hacían suponer que la más probable sería encontrárselas y tener que combatir, y ¿era prudente correr esta eventualidad con las carboneras casi vacías? A finales del mes de mayo, ya no había duda de encontrarse con el enemigo, porque la escuadra de Sampson estaba delante de Santiago de Cuba y el bloqueo de éste por mar había comenzado. Una vez más los fallos y previsión de la logística dejaban al almirante en condiciones de manifiesta inferioridad con respecto del enemigo. Su cuarta estación tenía también los afligidos signos de la impotencia.

No voy a detenerme en demasía en el análisis de la quinta estación —el combate— la más amarga y dolorosa de todas. Aquí la logística no tiene ningún papel que jugar, pues se ha consumido en el turno de los desaciertos continuados. En Santiago, como puede seguirse muy bien en los documentos del almi-

rante Cervera, se hace patente la obsesión del general Blanco, capitán general de la isla porque la escuadra se pierda combatiendo. Ante un supuesto temor a cierta supuesta sublevación de la población civil y el ejército, se pide la escuadra sin sentido práctico y sin la cobertura logística suficiente se la obliga a entrar, y encima se la fuerza a inmolarse, sin la menor posibilidad de sobrevivencia.

Hubo un intento de salida el 26 de mayo, y en la junta que al efecto se forma, Bustamante y Concas son partidarios de intentarlo, pero el almirante, ante el riesgo de averías en el *Colón* por la opinión que le emite el práctico del puerto, decide cancelarla. Mientras tanto en Madrid, el ministro de la Guerra, el general Correa, dice en carta al general Blanco que el Gobierno quiere enviar la escuadra de Cervera a Filipinas, que resuelva allí la situación y que regrese a Cuba. No caben adjetivos para calificar tal locura.

Cervera, preso en su ratonera, y tras una serie de tremendas vicisitudes, cuyo relato no corresponde aquí, se decide a salir en la mañana del 3 de julio y con toda la escuadra americana bloqueando el puerto. La maniobra es arriesgada. Quiere atraer sobre sí, a bordo del *María Teresa* que sale el primero de la bocana, todo el fuego enemigo en una maniobra de distracción para intentar salvar, al menos, al *Colón*, el más rápido de sus buques, con los destructores de Villaamil, y la logística vuelve a fallarle. El carbón de mejor calidad que pudiera imprimir mayor velocidad al buque se consume de inmediato, y el esfuerzo ingente de maquinistas y fogoneros –tarea más que heroica–, no dan los resultados pretendidos en el avivamiento de calderas, y los barcos son cazados, uno tras otro por la poderosa máquina bélica norteamericana. El Gobierno, por anticipado, se había curado en salud con el envío de un ambiguo telegrama laudatorio a las apremiantes solicitudes de instrucciones de Cervera: «Siendo imposible prever y resolver desde aquí con oportunidad, todos los casos que pueden ocurrir en la campaña, el Gobierno, que conoce los medios de que V. E. dispone, *las cualidades que le adornan* y las amplias facultades de que está investido, confía en que hará de ellas el uso más acertado en cada caso y estimará que ha llenado su difícil misión *si deja satisfecha la letra y espíritu de nuestras Ordenanzas*. Ello, sin embargo, no fue óbice de que el propio Gobierno subordinara la escuadra de Cervera en cuanto a dependencia directa organice, a la autoridad del general Blanco, convertido en el gran enterrador de los restos del imperio español en Cuba.

No es fácil, ni ha sido frecuente en ninguna parte llevar hasta tan altos extremos el concepto del deber. Humanamente, nadie podía haber hecho más, pues la conducta en el combate, desde el almirante hasta el último marinero no pudo ser más ejemplar. En España con la impresión y rabia por la derrota no se

les hizo demasiada justicia, porque faltó generosidad y sobró soberbia y egoísmo a los verdaderos responsables de aquella catástrofe. Fue el enemigo el que noblemente reconoció el mérito de aquellos combatientes.

«De todos los planes de escape que se le presentaban al almirante Cervera —ha escrito Alfred Mahan— indudablemente escogió el que más posibilidades tenía, pero el que más riesgo personal le suponía... Fue obligado por órdenes imperativas a dejar puerto, y teniendo presente las circunstancias, todas, adoptó el camino que mayores posibilidades le ofrecía. Su plan, admirablemente ejecutado, y el intento para llevarlo a feliz término, uno de los más bizarros registrados en la Historia. Puede asegurarse con fundamento, que si el almirante Cervera —uno de los hombres de más valer de su profesión— hubiese sido dejado a sus propias inspiraciones, la flota española bajo su mando no habría intentado escapar en condiciones tan desfavorables como las del 3 de Julio».

En aquella situación sin salida —no sólo en términos puramente semánticos— en la que el Gobierno con tozudez incomprensible había colocado a Cervera y los barcos de su escuadra, los reproches quedan oscurecidos por los elogios. Es Mahan otra vez: «Sentenciados por la soberbia o el falso orgullo nacional, sordo a todo juicio profesional, así, de esta suerte, se hicieron a la mar las cuatro valientes naves del almirante Cervera», pero quizá sea la frase del historiador Fernández Almagro, la que mejor condense la misión imposible del almirante cuando dice «que haría falta la mente de un Shakespeare para imaginar una situación tan trágica como la que se encontraba Cervera».

La Armada es Cervera —ha escrito el prestigioso historiador cubano Eusebio Leal— y la voluntad de Cervera es la voluntad lógica del hombre que no busca gloria, sino triunfo; del hombre que busca ciertamente honor frente al compromiso, y el honor no estaba en esos momentos en las aguas tenebrosas del mar de las Antillas, infestadas ya de naves norteamericanas. «El honor estaba en Santiago, a donde llegaban las guarniciones intramontanas y fronteras, las tropas que acudían a la defensa del reducto que no era otra cosa que Santiago». Cervera quiso también unir sus fuerzas prescindiendo de sus barcos, que no de sus hombres, y quizá otro hubiera sido el resultado final a los efectos del armisticio. Pero el dedo acusador del general Blanco le señaló inflexible e implacable la desastrosa salida.

Cuando vino la hora de las responsabilidades, todos fueron críticas, reproches y exigencias, pero nadie se responsabilizó por aquellas calderas que no funcionaban y por aquellos cañones que llegaban al combate sin ninguna de las pruebas reglamentarias. Nadie quiso explicar lo inexplicable de aquella

misión imposible. Todavía cien años más tarde siguen muchas cosas sin explicación.

No quisiéramos terminar, sin el justo desagravio que voces de diversos matices ideológicos rindieron a su memoria. No se trata de establecer un parangón entre panegiristas y detractores, desde las líneas de un estudio crítico. Quede ello para otros ensayistas de mayor solvencia y criterio, que sepan discernir y separar la cizaña del trigo.

«Nada más dramático que la actitud de Cervera, acudiendo a un sacrificio de cuya inutilidad era consciente. Todos sus esfuerzos para convencer de ello al ministro resultaron inútiles y Cervera cumplió las órdenes recibidas (Nadal Ferreras)...». El desenlace final del 3 de julio de 1898, no pudo ser otro que el pronosticado por Cervera y conocido previamente por los políticos de Madrid. Pero la situación interna; la presión de la opinión pública, el miedo a un pronunciamiento militar, en definitiva la salvaguarda del sistema político y del propio régimen aconsejaban sacrificar la escuadra y el prestigio de los militares «(Feliciano Montero)...». Sin apoyos ni carbón, Cervera tuvo que dirigirse por fuerza al puerto de Santiago, luego de una maniobra magistral unánimemente aplaudida por los técnicos, que hoy mismo asombra por sus excepcionales derroteros. «(Bordejé Garcés)...». La escasa artillería con casquillos defectuosos que reventaban y producían casi tantas víctimas como el enemigo, conformó todas las predicciones de Cervera, cuyos buques, faltos de carbón, salieron sabiendo que no podían alcanzar puerto alguno, aún sin encontrar enemigo» «(almirante Guillén Tato)...» El Gobierno de Sagasta tuvo que dar al almirante Cervera, encerrado en la bahía de Santiago de Cuba, la orden de que se hiciese a la mar. Parece imposible que haya habido un ministro capaz de firmar esa orden sin cortarse el puño después «(Aunós)...». El Gobierno ordena al almirante Cervera que ponga rumbo a las Antillas, pese al informe del gran marino, contrario (por falta de carbón y otros inconvenientes) al desplazamiento «(Ballesteros Gabrois)». La escuadra de Cervera se dirigió al sacrificio, y nunca como entonces se vio cómo los errores acumulados, el «presupuesto de paz de 1893» y las dilaciones del Gobierno Sagasta en 1897, habían dejado a España sin Marina «(José Ramón Alonso)...». En las Antillas, Cervera, sin carbón para operar, se encerró en la bahía de Santiago, sólo para que se le ordenara salir de ella e ir a una destrucción segura a manos de la flota norteamericana que bloqueaba la isla «(Raymond Carr)...». En Santiago como en Cavite las frágiles embarcaciones españolas con cañones que no alcanzaban a los navíos norteamericanos, sucumbieron acribilladas por éstos pese al derroche de valor de los marinos españoles. Después de aquel segundo Trafalgar, Cervera, prisionero de los americanos, telegrafiaba a Madrid comunicando el

cumplimiento de las órdenes recibidas y el resultado catastrófico. Sus últimas palabras eran... hemos perdido todo «(Tuñón de Lara)...». ¿A qué seguir?

Como soldados no hicimos más que cumplir con nuestro deber —escribe Concas— pero doliéndonos como buenos patriotas de que el sacrificio no sólo era estéril, sino completamente contrario a los intereses de España. Pero el caso ocurrido a la escuadra española en Santiago puede repetirse en más de una nación latina en que los políticos se creen capaces de dirigirlo todo, y que apoyado por una opinión pública completamente extraviada, pone a los militares en el terrible trance de desobedecer, o de llevar el país a la ruina con la evidencia de que si Cervera hubiese vencido, se hubiesen atribuido el vencimiento, y habiendo ocurrido lo contrario cargan todo en la cuenta del noble almirante...».

Proféticas, palabras que alcanzan nueva vigencia cien años después de pronunciadas... «Con la conciencia tranquila voy al sacrificio» fue la respuesta de Cervera al recibir la orden conminatoria de salida para las Antillas. Esta actitud clave interpretativa de unos determinantes tan ignorados o falseados— en la que sitúa al personaje por encima de sus obras: La que deja a Pascual Cervera y su misión imposible ante el veredicto inapelable de la Historia...