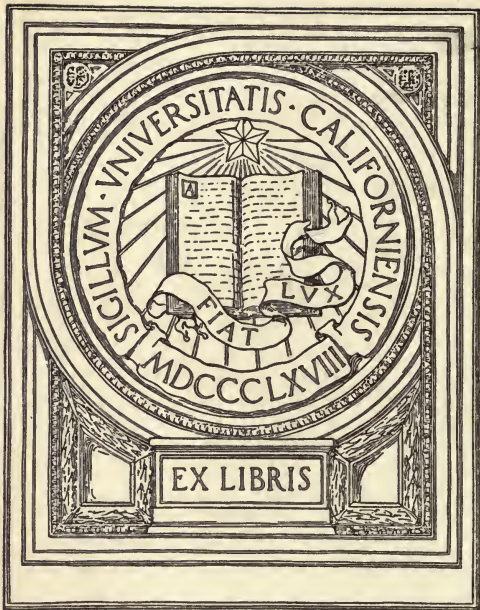


E

727

.M8



EX LIBRIS

BANCROFT LIBRARY

Bancroft Library
GIFT OF
F. S. PHILBRICK
NOV 5 1830

Trafalgar y Santiago de Cuba

PARALELO

ENTRE AMBOS COMBATES NAVALES

POR EL

Teniente de Navio de 1.^o retirado, de la Armada Española

D. JOSE MÜLLER Y TEJEIRO,

Vice-Cónsul de España en Manzanillo.

SEGUNDA EDICION

HABANA

IMPRENTA AVISADOR COMERCIAL

AMARGURA 30

1904

95

40

25

40

35

50

15

40

30

30

TRAFALGAR Y SANTIAGO DE CUBA

4-40

Digitized for Microsoft Corporation
by the Internet Archive in 2006.

From University of California Libraries.

May be used for non-commercial, personal, research,
or educational purposes, or any fair use.

May not be indexed in a commercial service.

TRAFALGAR Y SANTIAGO DE CUBA

PARALELO

ENTRE AMBOS COMBATES NAVALES

POR EL

Teniente de Navío de 1^a retirado, de la Armada Española

D. JOSÉ MÜLLER Y TEJEIRO,

//

Vice-Cónsul de España en Manzanillo

~~~~~  
SEGUNDA EDICION  
~~~~~

HABANA
IMPRENTA AVISADOR COMERCIAL,
AMARGURA 30
1904 •

admirable, más heroico, en una palabra, que el de Trafalgar, ya que en éste era posible y aun probable la victoria, al paso que en aquél no cabía ni la más remota probabilidad de éxito, y sí sólo la certeza de un terrible desastre y una inmensa hecatombe, tanto más horrorosas cuanto más indudable era el resultado que todos con anticipación conocían y del que nadie podía dudar.

De sobra se me alcanzan la duda ó la extrañeza, si no la admiración y el asombro, de cuantos lean lo que antecede; pues sabido es que, en España, por ignorarse lo que todos debían saber y pocos saben, es ya artículo de fe que, así como Trafalgar es una gloria nacional, Santiago es, por el contrario, un estigma y un oprobio. Pero como más tarde ó más temprano, la justicia brilla y se imponen los hechos y la verdad resplandece, fácil ha de serme llevar la convicción de lo que aseguro al ánimo de los más recalcitrantes ú obcecados, siquiera sean legos en asuntos y achaques de marina, que tan desconocidos son en esta tierra del Cid y de Pelayo, que también lo es de los Bazán y de los Lauria.

No cumple á mis propósitos, ni es tampoco necesario para el logro de ellos, hacer una extensa y detallada relación de ambos. Fuera locura insigne ó incalificable atrevimiento, después de lo que, sobre los mismos, han dicho, Marliani en su razonada obra *El Combate de Trafalgar*, y D. Víctor Concas en su admirable libro *La Escuadra del Almirante Cervera*. Concretaréme tan sólo á hacer una breve y ligera reseña, más que de los hechos y episodios en ellos ocurridos, de las condiciones en que se verificó el choque y causas y motivos que lo originaron, con objeto de establecer un paralelo que los dé á conocer y los permita apreciar, sirviéndome, al efecto, tan sólo de documentos oficiales y datos fehacientes fáciles de comprobar, y, por ende, imposibles de rebatir. La verdad y la buena fe, únicas dotes que poseo, serán las que me sirvan de norte y de guía en este trabajo, cuyo objeto único es presentar la verdad desnuda, para que caiga de una vez, si es posible, ese velo que la cubre y que, sin causas que lo justifiquen, tan tupido es y tan impenetrable se ha hecho. Y terminada esta digresión, á mi juicio indispensable, y sin permitirme otras, entro de lleno en el asunto que motiva estos, que por llamar de algún modo, llamaré apuntes.

II

Nadie ignora que la debilidad de un Monarca, dominado por una Reina, que lo estaba, á su vez, por un Ministro árbitro de la Nación, cuyos destinos regía á su antojo y de cuyos intereses disponía á su capricho, fueron parte para que se firmase el tratado de San Ildefonso, por el cual se ponían en manos del primer Napoleón los Ejércitos y las Escuadras de España, que empleó (sobre todo las segundas) en la realización de sus planes militares y de sus ambiciones políticas, sin cuidarse poco ni mucho, de lo que á su aliada convenir pudiera.

Convencido de que por muchas coaliciones que su terrible espada deshiciese, más le opondrían el oro y la política inglesa, decidió para de una vez dar cuenta de ellas, dirigir la estocada al corazón é invadir Inglaterra, á fin de dictar, en Londres, una paz duradera y universal. Al efecto, ideó el plan más grande y atrevido que quizás cerebro humano haya soñado y que, gracias á su genio y á su tenacidad, hubiera tal vez llevado á feliz término, no obstante las inmensas dificultades que debía vencer, si la mayor parte de sus almirantes, lejos de ser ineptos y pusilánimes en sumo grado, hubieran tenido la decisión y la confianza que á él le animaban.

Un ejército de 150,000 hombres, con su artillería y caballería correspondientes y que no tenía rival en Europa, estaba acampado en Boulogne á la vista de las costas inglesas, dispuesto á atravesar el estrecho á la primera señal, en dos mil embarcaciones que lo hubieran trasportado en pocas horas. Ejército y escuadrilla siempre listos, tanto de día como de noche, sólo esperaban se presentase una escuadra para combatir á la enemiga y durante el combate y á favor de él, realizar el viaje.

Para conseguirlo, dispuso que la escuadra franco-española, mandada por Villeneuve, se dirigiese á las Antillas, con objeto de arrastrar á Nelson á aquellos mares y de pronto tomase la vuelta de Europa, se presentara delante de Brest, levantase el bloqueo de la de Gantaume y reunidas ambas escuadras en número muy superior de buques á los que reunir pudieran los ingleses, ocupar el Canal de la Mancha que, forzosamente, tenían que dominar y, de ese modo, proteger el paso del Ejército.

A pesar de las vacilaciones, de los terrores y de la irresolución del Almirante francés, que veía á Nelson en todas partes como Semíramis la sombra de Nino, y que le hicieron cometer mil desaciertos y torpezas, fuéle propicia la suerte y regresó á Europa, dejando tras sí al Almirante inglés, á quien el plan de Napoleón consiguió burlar por completo: y si después del combate del Ferrol, que pudo ser una victoria, cumpliendo las órdenes terminantes y absolutas del Emperador, se hubiere presentado delante de Brest, hubiese realizado los deseos de aquél y ¡cuán distinta hubiera sido la suerte de Inglaterra y de Europa!

Pero el terror y el sobresalto que le dominaban á la sola idea de encontrarse con Nelson, decidiéronle á dirigirse á Cádiz, donde entró, y á alejarse del sitio donde le llamaban las órdenes recibidas y la voluntad de su Soberano.

III

El furor de Napoleón al conocer la entrada, en Cádiz, de Villeneuve, que frustraba sus gigantescos planes y sus más caros proyectos y esperanzas, no tuvo límites, y en el acto y sin dar oídos á las razones y disculpas que en pró de su amigo le hacía presentes el Ministro de Marina Decrés, destituyóle del mando de la Escuadra y envió, en su relevo, al almirante Rossilly. Noticioso de ello Villeneuve y al saber, además, que su sucesor estaba en Madrid, comprendiendo la inmensa responsabilidad que sobre él pesaba y los gravísimos cargos que el Emperador le haría, quiso evitar una y otros y decidió salir á la mar y buscar la muerte, si necesario era, antes que verse en presencia de aquél, reuniéndose al efecto los Generales de ambas escuadras en el buque de la insignia, para deliberar sobre asunto tan grave y trascendental.

Villeneuve expuso era indispensable la salida, porque así lo ordenaba S. M. I. y los demás generales franceses, ya por espíritu de compañerismo, ya por espíritu de subordinación, ó por creer, en efecto, que con ello satisfacían los deseos de su soberano, opinaron como su Jefe. Mas los españoles, que disgustados y á la fuerza venían acatando lo que no tenían más remedio que obedecer, pues de sobra se les alcanzaba que no servían los intereses de su Nación y sí sólo las miras del Ministro, se opusieron

tenazmente á ello, alegando razones tan justas como lógicas. Entre otras, decían aquellos Jefes que tras un viaje como el que se acababa de rendir, era indispensable, máxime para entrar en combate, remediar las averías sufridas, reponer los víveres y los pertrechos gastados y completar las dotaciones de los buques. Añadían que la estación estaba ya muy adelantada y que emplear el invierno en repostarse la Escuadra de todo lo necesario, abrigada en un puerto seguro y defendido, obligando á los ingleses á sostener durante tan mala época del año, un crucero en que, forzosamente, tenían que experimentar grandes averías y tal vez la pérdida de algunos barcos, equivalía á ganar una batalla.

Los argumentos no podían ser más sensatos y contundentes; pero como el Almirante no quería pruebas ni razones y lo que deseaba era huir de Rossilly, que de un momento á otro podía presentarse, aun á trueque de encontrar á Nelson, que tanto pavor le causaba, volvió á insistir en la necesidad de abandonar el puerto. Los españoles insistieron en sus propósitos, repitiendo lo expuesto y añadiendo que salir en aquellos momentos era una verdadera locura, pues amenazaba, además, un temporal, como podían de ello convencerse todos con sólo consultar el barómetro *que estaba muy bajo*.

« *Lo que está bajo en algunos pechos es el valor* », contestó el contraalmirante Magon; funestas palabras que acarrearón uno de los mayores desastres marítimos y la ruina de los buques que aún conservábamos; porque heridos los españoles en su amor propio y en su dignidad, perdida la calma y la razón que nunca debieron perder, y olvidando los inmensos intereses que la Patria les confiara y la inmensa responsabilidad que sobre ellos pesaba, ante el insulto recibido, unieron su voto al de los franceses y ya no se pensó más que en combatir.

IV

El 19 de Octubre de 1805, las murallas y las azoteas de Cádiz podían apenas contener el sin número de curiosos que presenciaban la salida de la Escuadra aliada, en la cual muchos de ellos tenían parientes, deudos ó amigos, cuya partida sentían y por cuya suerte se preocupaban. ¡Bello y grandioso espectáculo debían ofrecer tantos navíos moviéndose á la vez y abandonando

una bahía que muchos de los que dentro de ellos iban, no debían ver más! Aquellos marinos, que no ignoraban iban á combatir y que el choque tenía, forzosamente, que ser rudo, más que por el número de buques enemigos, por el genio y el valor del que los mandaba, iban, como todo buen militar, resignados y tranquilos: y si bien deploraban la ineptitud del almirante francés, de que tantas pruebas tenían y que les hacía presagiar una desgracia, por lo menos, tenían la inmensa satisfacción de que combatían por la Patria y que con ellos iban las bendiciones y el cariño de los españoles todos.

Así como en la Escuadra combinada todo se volvía dudas y vacilaciones, á causa de la incapacidad de Villeneuve y el descontento y desacuerdo entre los Jefes españoles y franceses era completo y absoluto, en la inglesa, en cambio, reinaban la más completa conformidad de opiniones y de pareceres: el entusiasmo que inspiraba el genio de su Jefe era indecible y sólo un fin perseguían y una esperanza alentaban, la de batir á sus enemigos y prestar un señalado servicio á su país. En la Escuadra aliada se adivinaba el desastre; en la Británica se presentía el éxito.

A pesar del viento del E. que soplaba flojo, no todos los buques pudieron salir y la Escuadra no se vió reunida fuera de Cádiz y en la mar, hasta el siguiente día 20 que, cumpliendo nuevas órdenes que á nuevos planes de Napoleón obedecían, hizo rumbo al Estrecho de Gibraltar para entrar en el Mediterráneo.

Antes de continuar, conviene advertir que, á consecuencia del triste suceso ocurrido en el combate del Cabo Finisterre, los Generales españoles exigieron que los buques de ambas naciones fueren interpolados; esto es, que no formasen divisiones ó grupos diferentes y que las distintas unidades tácticas de la Escuadra aliada se compusieran de buques de las dos.

Quiso también el General Gravina, Jefe de la española y así parece quedó acordado, que la de « Reserva » que regía, compuesta de doce navíos mitad franceses, mitad españoles, no formase en línea con el resto de la aliada y, gobernando con relativa independencia, ocupara un sitio desde el cual pudiera acudir donde necesario fuese. Pero Villeneuve, que á fuer de inepto y pusilánime, era obcecado y orgulloso y envidiaba las dotes del Almirante español, que conocía, dispuso, con asombro general, que la Escuadra toda formase en una sola línea de combate, sin

permitir que los doce navíos de la Reserva lo hicieran de otro modo ni tomasen otra posición: orden fatal que fué vituperada por todos los Generales y Comandantes sin excepción, tanto franceses como españoles; pues de sobra comprendían que tan extensa línea, ni era fácil conservarla, ni dada la distancia á que se encontraban una de otra la vanguardia y la retaguardia, pudieran acudir á socorrerse mutuamente, en tiempo y sazón oportunos. Pero estaba escrito que aquel hombre había de cometer faltas y errores á cual más lamentables é inconcebibles, y no fué esa la última que, por desgracia, cometió. Obedeciendo Gravina la orden que, por señales, se le comunicaba, formó con sus navíos á la cabeza de la columna.

A medio día la Escuadra combinada navegaba en vuelta del O.S.O. ciñendo el viento del S. amurada por babor.

A las tres de la tarde, una fragata avanzada señaló 18 velas enemigas, y á esa hora se mandó virar por redondo: es decir que quedó la Escuadra amurada por estribor y con rumbo del E.S.E. El orden de formación era en línea de fila (un navío detrás del otro).

Durante toda la noche se vieron las luces de la Escuadra inglesa, y al amanecer se avistaron, por fin, á barlovento, los 27 navíos de que se componía, 7 de ellos de tres puentes.

A las siete de la mañana (día 21), el Almirante Villeeneuve, con objeto, parece, de tener el puerto de Cádiz á sotavento y lo más cerca posible, dió la orden fatal (felizmente la última) de virar por redondo. Todo hombre de mar, aun sin necesidad de ser oficial, comprenderá de sobra los resultados de semejante maniobra y lo que significa virar por redondo 32 navíos á un mismo tiempo. Como no todos tenían, ni podían tener, las mismas condiciones marineras, unos viraron en menos tiempo, otros tardaron más y ¡claro está! se sotaventaron algunos y la línea quedó imperfecta y rota por muchos sitios, á pesar del buen deseo de los Comandantes de los buques, que no pudieron ocupar su puesto.

La Escuadra franco-española quedó ciñendo el viento que era O.N.O. flojo, amurada por babor: el rumbo era pues al N. próximamente. Muchos navíos quedaron, como queda dicho, sotaventados: esto es, fuera de la línea (que era la de fila), que ya podrá suponerse cuál sería su extensión.

La inglesa, formada en dos columnas, á la cabeza de la más próxima Collingwood en el Royal Sovereign, y en el Victory Nelson á la cabeza de la más lejana, se acercaba en popa y desplegadas todas sus velas.

Ambas, antes de empezar el combate, ocupaban las posiciones que marca el adjunto plano.

V

Mientras la Escuadra franco-española trataba de ordenar su linea de combate, haciendo esfuerzos inauditos por ocupar sus puestos en ella los navíos sotaventados, aunque sin conseguirlo, la inglesa, que estaba á barlovento, se dirigía sobre aquélla con toda la velocidad que le permitía el viento flojo del O.N.O. que reinaba, formada en dos columnas, como queda expuesto, y algo más adelantada la del Almirante Collingwood que, necesariamente, tenía que chocar primero. Dispuso Nelson que su Segundo con la suya, cortase la linea enemiga por el undécimo Navío de la retaguardia; (que era el Bahama) pero Collingwood, que vió á poca distancia uno de tres puentes (el Santa Ana con la insignia del General Alava), puso la proa á él. Momentos después vióse en el Victory (buque Almirante Inglés) la famosa señal que la historia ha conservado y que tanto entusiasmo causó en todos los buques ingleses: « *Inglaterra espera que todos cumplirán con su deber.* » Fué, por decirlo así, la última orden, ó mejor dicho, fueron las últimas palabras que aquel grande hombre dirigió á los suyos.

Minutos antes del medio día, el navío español Monarca, mandado por el Capitán de Navío D. Teodoro Argumosa, disparó el primer cañonazo sobre el Royal Sovereign, que rompió la linea enemiga por la popa del Santa Ana, aprovechando el hueco que entre éste y el Fougueux dejara el Indomptable sotaventado. El combate había dado principio: eran las doce y cuarto.

Antes de rebasar la linea el Royal Sovereign, trató el Fougueux de impedirlo, sin lograrlo, después, el primero, ya rebasada, trabó un combate con el Santa Ana tocándose, casi, las vergas de ambos Navíos de tres puentes (pues los dos lo eran), tan horrible y mortífero, que uno y otro puede decirse quedaron

destrozados y diezmadas sus dotaciones; pero la línea quedaba envuelta y rota y por ella penetraron otros buques más, batiéndose con los enemigos que la suerte les deparaba. Una segunda columna dobló la retaguardia por su extremidad y, por fin, una tercera lo hizo por entre el Achille, francés, y el San Ildefonso, español.

Momentos después, Nelson con su División, la rompió por la popa del Bucentaure (buque insignia de Villeneuve), cogiendo entre dos fuegos el centro y retaguardia de la Escuadra Hispano-Francesa que, gracias á tan hábil maniobra, viéronse obligados á combatir solos, contra toda la Inglesa; y como muchos Navíos se hallaban sotaventados y no podían entrar en combate, mientras no consiguiesen salvar la distancia que del mismo les separaba, puede decirse que la Escuadra de Nelson, inferior en número á la aliada, porque ésta constaba de 32 Navíos y de 27 aquélla, batió parcialmente á la enemiga con fuerzas superiores, ya que sus buques no pudieron tomar parte en la refriega. Otro hubiera sido, tal vez, el resultado, si Gravina con sus 12 Navíos, se hubiera situado, como pidió, en sitio oportuno desde donde acudir al lugar que su presencia reclamase y donde su auxilio fuese eficaz y necesario.

Atacado el Bucentaure con verdadero furor por varios Navíos Ingleses, además del Victory, Villeneuve, que si como Jefe demostró tanta ineptitud como indecisión antes del combate, batióse durante él, heroicamente como soldado y con el furor que presta la desesperación. Acudieron en auxilio del Navío Insignia los que próximos á él se hallaban; pero interponiéndose otros ingleses, consiguieron apresar aquél con el Almirante, que no pudo encontrar la muerte con obstinación buscada, después de desarbolado su buque de todos sus palos, inutilizado el timón y muertos ó heridos la mayor parte de sus defensores.

El Victory, que fué el primero que entró en combate, por ser el primero que ocupaba la cabeza de su columna, sufrió mucho desde un principio y experimentó grandes pérdidas, entre otras la de Nelson, que por sí sola valía la de una Escuadra, herido por una bala de fusil del Redoutable, que le alcanzó en el hombro izquierdo, le atravesó el pecho y se le fijó en la espina dorsal. Retirado de la cubierta, aún dictó algunas órdenes y constantemente se le daban noticias del estado del combate, y

aunque falleció antes de terminado, tuvo la satisfacción de conocer la gran victoria alcanzada y por la cual dió gracias al Todopoderoso.

Embestido el Navío Príncipe de Asturias (Insignia de Gravina) por cinco Navíos enemigos, batióse con todos á la vez, causándoles grandes destrozos y averías, hasta que herido y retirado del combate por no poder continuar en él dicho Almirante, así como su Mayor General Escaño, que siguió dirigiéndolo apoyado en dos marineros, desarbolado aquél de sus tres palos, muertos 3 oficiales y 50 individuos, y heridos, además de los dos Generales, 20 oficiales y 110 marineros, y convencido Gravina de que el combate estaba completa y definitivamente perdido, hizo señal de retirarse á los buques que pudieran hacerlo, consiguiéndose con ello la salvación de algunos Navíos españoles y franceses que pudieron entrar en Cádiz.

Fuera tarea larga reseñar el combate en toda su extensión y con todos sus detalles y referir las hazañas que cada buque llevó á cabo: baste decir que todos ellos, tanto españoles como franceses, se batieron con indecible valor y algunos con verdadero heroísmo, ya que obligados á combatir cada uno con dos, tres, y hasta cinco Navíos ingleses, se defendieron con tenacidad admirable, causando á los contrarios inmensas pérdidas. El gran número de muertos y heridos que hubo que lamentar es la mejor prueba de lo expuesto y, como ejemplo, citaré el San Juan Nepomuceno, mandado por el inolvidable Brigadier D. Cosme Damián Churruca. Formaba este Navío (de 74 cañones) el último de la línea que, como se ha dicho, rebasó una columna de los de Collingwood. Atacado por seis á la vez, defendióse Churruca con tanta serenidad como valor, no permitiendo, mientras vivió, se arriase la bandera que, como dijo antes de empezar el combate, *debían todos hacerse cuenta de que estaba clavada*, hasta que, muerto aquel héroe, que á la vez era un sabio, desarbolado el buque y sin timón, muertos, además, su Segundo Comandante, 1 Oficial y 154 marineros, y heridos 7 Oficiales más y 243 hombres de 693 que formaban el total de su dotación, tuvo que rendirse á sus enemigos, falto de movimiento é imposibilitado de seguir defendiéndose. Como un detalle que demuestra hasta qué punto los ingleses honraron su memoria y admiraron su valor y su saber, añadiré que el Navío fué remolcado á Gibraltar

donde se conservó durante muchos años y la Cámara del que fué su Comandante permaneció cerrada, obligando á descubrirse, al entrar en ella, á todo el que por curiosidad ó interés la visitaba.

Todos los buques (menos los sotaventados, de que ningún caso hicieron los ingleses, pues de sobra se les alcanzaba no podían acudir al combate) cumplieron con su deber y se excedieron en él. Una sola División no había entrado en fuego y estaba intacta, la de Dumanoir (que arbolaba su insignia en el Formidable), que, á causa de la última virada, formaba la vanguardia y podía acudir al combate con sólo arribar en popa. Mientras el Bucentaure conservó un palo donde izar una bandera, Villeneuve no se cansó de ordenarle que acudiera al fuego y restablecer, si era posible, el combate; pero aquél, ya porque creyera que la jornada estuviese irremisiblemente perdida y juzgase inútil el sacrificio de su División, ó por otras causas que no es fácil suponer, es lo cierto que, léjos de acatar la orden, dióla á sus siete Navíos de forzar de vela y alejarse de la batalla. Así lo verificaron los franceses; pero los dos únicos españoles que en ella iban, el Rayo y el Neptuno, escuchando sus Comandantes la voz del honor antes que toda otra suerte de razones, acudieron al fuego, al que, si no llegaron tan pronto como sus almas anhelaban, ni pudieron cambiar la faz del combate, hicieronlo á tiempo para derramar su sangre y prodigar sus vidas.

Según el parte de Collingwood (que por muerte de Nelson quedó mandando la Escuadra), los resultados del combate fueron 19 Navíos apresados y con ellos, prisioneros los Generales Villeneuve, Alava y Cisneros. Pero de aquéllos, posteriormente, algunos se fueron á pique sin que los ingleses pudieran impedirlo; otros, aprovechando el temporal que sobrevino, se libraron de sus aprehensores y á muchos hubo que abandonarlos, por ser imposible su remolque: así, pues, el número de buques en realidad apresados, fué mucho menor que el indicado.

Como si no fueran bastantes los horrores y las desgracias de tan triste día, la noche y el temporal que durante ella se desencadenó, aumentaron aquéllos, y los buques que no se fueron á pique durante el combate, sin aparejo, sin timón algunos, destrozados y haciendo agua los más, que á duras penas podían achicar las bombas, y llenos de heridos todos, fueron impelidos por la mar y el viento. Algunos, muy pocos, tuvieron la suerte

de entrar en Cádiz ó fondear en la costa; la mayor parte, sin cables y sin anclas, perdidos en la refriega, se estrellaron contra las rocas, pereciendo gran número de infelices que las balas de los ingleses habían respetado, no obstante los auxilios que las Autoridades de Marina dispusieron con el mayor celo y actividad y de los socorros que en todo el litoral los habitantes se apresuraron á ofrecerles.

Tal fué, en pocas palabras descrito, el memorable combate de Cabo Trafalgar, uno de los más decisivos y sangrientos desastres navales que registra la historia. En sus aguas se sepultaron los últimos restos de la Armada Española que, desde entonces, no se ha recobrado de su postración y abatimiento; pero la Nación hizo justicia al valor, á la abnegación y al heroísmo de aquellos marinos que ensalzó y de los cuales se muestra aún orgullosa, y el Rey recompensó con largueza sus servicios, dando con ello pruebas de justicia y de equidad. Veamos ahora el Combate de Santiago.

VI

La ignorancia, el optimismo ó la ceguedad del Gobierno fusionista, que creyó terminar la insurrección de la Isla de Cuba concediéndole la autonomía; medida que llevada á cabo en época y sazón oportunas es posible hubiese alcanzado éxito; pero que, entonces, sirvió tan sólo para alentar á los que en el campo combatían y á los Estados-Unidos que les instigaban á sostener la lucha, pues sólo vieron en ella un acto de debilidad ó una muestra de impotencia, de tal modo ofuscó á los que lo constituían, que no vieron la tempestad que por momentos se acercaba, no obstante las inequívocas señales de su aproximación, que todos, ménos ellos, pudieron conocer y, como Cándido, siguieron viviendo en el mejor de los mundos posibles, convencidos de que con el emplasto autonómico, y la cataplasma de la escuadrilla de torpederos en Cabo Verde, ya nada quedaba por hacer y los Estados-Unidos, cuyos barcos eran pocos y malos (como hubo quien asegurara), cesarían en sus reclamaciones y en sus amenazas, y seguirían siendo *los mejores amigos de España*.

Afortunadamente, no todos veían los sucesos á través del mismo prisma, y el Almirante Cervera, que mandaba la Escuadra

de Instrucción, única que poseía España, compuesta de cuatro buques que, aunque se llamaban acorazados, no eran otra cosa que cruceros protegidos, con una previsión y una sagacidad que le honran, adivinando lo que podía suceder, y al fin sucedió, fué el primero en dar la voz de alarma al Gobierno y sostuvo con el malogrado General Bermejo, entonces Ministro de Marina, una correspondencia que todo el mundo puede conocer, ya que se ha publicado íntegra, en la cual señalaba y ponía de relieve las deficiencias de los buques, el estado de su artillería y la falta de casquillos de la de 14 c/m , que es la que constituye el principal poder ofensivo de aquéllos. Profetizó, además, que ni el Pelayo estaría listo en tiempo oportuno, ni lo estarían el Carlos V y el Alfonso XIII, como tampoco la Vitoria y la Numancia, ni el Colón tendría montados sus cañones de torre, no obstante asegurarle el Ministro lo contrario, repetidas veces, y.... en efecto la profecía del General Cervera, desgraciadamente para la Patria, se cumplió con la misma exactitud y religiosidad que las de Zacarías y Ezequiel.

Así pues, y ello es necesario tenerlo muy presente, aquellos Jefes, no sólo combatieron como más adelante se verá, llegado el caso de combatir, si que previeron los tristes sucesos que, forzosamente, habían de sobrevenir, y que el Almirante, á fuer de honrado y leal, indicó con franqueza y sin embajes al Ministro, para que á su vez lo hiciera al Gobierno, que, completamente seguro de la eficacia de sus planes y proyectos, no hizo el menor caso de tan saludables avisos y de tan convenientes consejos. Convencido de que con la concedida autonomía, había, por decirlo así, cerrado el templo de Jano, y no cabía soñar en guerra, no pensó, en manera alguna, en prepararse para ella; y lo dicho es tan cierto, y tan indiscutible, que el Pelayo, único acorazado que poseía y posee España, estaba en Francia haciendo reparaciones, convenientes tal vez, pero no oportunas en aquellos momentos, y el Carlos V y el Alfonso XIII seguían armándose con pasmosa lentitud y la Vitoria y la Numancia no tenían artillería ni embarcada sus dotaciones, y nada se hizo para proveer al Colón de sus cañones de gran calibre, ni para adquirir los casquillos de los de 14 c/m más que cuando la guerra fué un hecho é imposible el remedio. Ni se pensó tampoco en la adquisición de algunos buques de combate, ya que no los teníamos en tan apurado trance, asunto que, en mi opinión, no hubiera ofrecido grandes dificultades, si

se tienen en cuenta las simpatías que por nosotros y por nuestra causa mostraban la mayor parte de las naciones, siquiera esas simpatías no pasaron del estado platónico y no se tradujeran en hechos. Pero nada despertó al Gobierno de su letargo y, léjos de prepararse para la lucha, dejó pasar el tiempo sin atreverse á evitar la guerra, por temor á la opinión, ni á decidirse francamente por ella, convencido de que no estábamos preparados para el choque.

VII

Una de las medidas que supuso causaría gran temor y sobresalto en los Estados-Unidos y en consecuencia adoptó, y que, en realidad, sólo fué motivo y pretexto para que aquéllos multiplicasen sus exigencias, sus reclamaciones y sus amenazas, se redujo á la reunión, en San Vicente de Cabo Verde, de tres torpederos y tres destroyers que amenazaran presentarse en la Isla de Cuba á la primera orden que de hacerlo recibieran.

Ni las repetidas *visitas de atención* que á los puertos de la misma hacían sus buques, ni ¡mentira parece! la fatal voladura del Maine, ocurrida la infausta noche del 15 de Febrero de 1898, y la bastarda y torpe causa á que achacaron el suceso, fueron bastantes á abrir los ojos á aquellos hombres que, ciegos completamente, empeñábanse en no ver lo que tan claro estaba, y todos, menos ellos, veían, y el Vizcaya fué á New-York á devolver la visita recibida, y á la Habana el Oquendo, diseminando así las únicas fuerzas navales con que España contaba, reducidas á aquellos dos buques y al Colón y Teresa, ya que los demás no estaban listos ni lo estuvieron cuando la Escuadra recibió la orden de ir á las Antillas, no obstante asegurar repetidas veces el General Bermejo que lo estarían, como de la correspondencia sostenida con el General Cervera puede deducirse.

Como es natural, la baladronada (que no otro nombre merece) de situar la escuadrilla de torpederos en un puerto extranjero, y á tanta distancia de España, acarreó, como es lógico, la necesidad de hacerla regresar, ó mandar buques que la protegiesen: de ahí la orden de que Cervera fuese con los suyos á unirse con ellos, sin poder contar con más combustible y más víveres que los que quisieran facilitarle en aquel puerto, cuando en Canarias hubiera

podido encontrarlo todo, defender al mismo tiempo aquel archipiélago y estar más cerca de España, por si necesario á ella se hacía el regreso, y expuestos á tener que hacerse á la mar cuando el Gobierno portugués así lo exigiese. Pero, como es natural y sucede siempre, una falta trae consigo otra mayor y á ésta siguen otras y otras que, necesariamente, conducen al abismo y, á veces, á la deshonra, que no otra cosa es el torpe tratado firmado en París.

Afortunadamente, el Oquendo y sobre todo el Vizcaya, gracias al tacto, á la entereza y á la actividad de sus comandantes, salieron, como por milagro, de todas las aventuras en que el Gobierno *los metió*, y el 19 de Abril se reunieron al resto de la Escuadra, en San Vicente de Cabo Verde, dedicándose como los demás buques de la misma á rellenar sus carboneras, con el trabajo y las dificultades que son de presumir y que omito en obsequio de la brevedad.

A pesar de las repetidas veces que el Almirante expuso con toda claridad al Ministro de Marina, no ya en España, si que también en San Vicente y hasta el último momento, por cartas, de oficio y por cable, cuán inútil y hasta contraproducente era mandar á la Isla de Cuba aquellos buques, que además de inferiores á los del enemigo en número y calidad, eran los únicos con que contaba España para la defensa de su litoral é islas adyacentes, alegando razones á cual más poderosas y evidentes en pro de su opinión, el Gobierno, firme en sus proyectos y constante en su resolución, insistió en sostenerlos y curándose más de los deseos de los Voluntarios de la Habana que de lo que á la Patria convenía, prueba evidente y manifiesta de su debilidad y de su ineptitud, ratificó la orden dada, y la Escuadra salió el 29 de Abril para las Antillas. Ese, verdaderamente, fué el día en que se la condenó á perecer, como dijo muy bien su Jefe. Lo sucedido después fueron incidentes y detalles que anticiparon ó retardaron el fatal desenlace previsto y anunciado; pero su pérdida quedó decretada, de hecho, aquel día, cuando Cervera telegrafió al Ministro «*Salgo para el Norte*»; palabras entre ambas convenidas para indicar su viaje á Occidente.

VIII

Antes de cumplir aquella orden maldita, que sabían equivalía á la destrucción de los buques y á la muerte de todos, ó la mayor parte de los que los tripulaban, y que, como militares, arrojaron después sin vacilar, quisieron á fuer de honrados y amantes de su patria y en descargo de sus conciencias, consignar una protesta que, si no ante sus conciudadanos, los absolviese ante la Historia que, más temprano ó más tarde, tendría que juzgarlos, y reunidos el Almirante, el Segundo Jefe de la Escuadra y los Capitanes de Navío de la misma en el Colón, redactaron el acta que bien puede decirse era el testamento militar de los que la suscribían y que, por su importancia, y para que se vea hasta qué punto aquellos dignos marinos veían con claridad los sucesos y adivinaron el porvenir, creo oportuno copiar íntegra así como la opinión particular de D. Víctor M. Concas, uno de los Jefes más ilustrados y competentes de la Armada y Comandante, entonces, del Infanta María Teresa.

«Acta.—Reunidos por orden del Excmo. Sr. Comandante General de la Escuadra, bajo su presidencia, á bordo del crucero Cristóbal Colón, el Segundo Jefe de la misma y Capitanes de navío con destino en ella, sometió á discusión el Sr. Presidente, la siguiente pregunta: En las circunstancias actuales que atraviesa la Patria ¿conviene que esta Escuadra vaya desde luego á América ó cubra nuestras costas y Canarias para desde allí acudir á cualquiera contingencia? Se cambiaron diversas impresiones para esclarecer las consecuencias de una campaña, por nuestra parte, en las Antillas, evidenciándose las deficiencias grandes de nuestras fuerzas navales en relación con las del supuesto enemigo, y asimismo se convino en los escasísimos recursos que actualmente presentan tanto la Isla de Cuba como la de Puerto Rico para servir de base de operaciones. Tenido esto en consideración y no ocultándose los inconvenientes graves que á la Nación reportaría un descalabro de nuestra Escuadra en Cuba, por dejar entonces casi impune la venida del enemigo sobre la Península é islas adyacentes, se acordó por unanimidad llamar la atención del Gobierno, por medio del siguiente telegrama: «Comandante General Escuadra á Ministro Marina: De

acuerdo con Segundo Jefe y Comandantes de los buques. propongo ir al punto que se indica ó indicará: Canarias. Ariete tiene en mal estado calderas; la del Azor es muy vieja; Vizcaya necesita entrar en dique para limpiar fondos, si ha de conservar su velocidad. Canarias quedaría libre de un golpe de mano y todas las fuerzas podrían acudir con prontitud, en caso necesario, á defender la Madre patria. A bordo del crucero Colón, 20 Abril 1898.—Pascual Cervera.—José de Paredes.—Juan B. Lazaga.—Emilio Díaz Moreu.—Víctor M. Concas.—Antonio Eulate.—Joaquín Bustamante.—Fernando Villamil.»

Opinión del Sr. Concas.—Sobre los asuntos presentados á consulta por el Sr. Almirante en la Junta de Guerra celebrada á bordo del acorazado Cristóbal Colón, opina: 1^o—Que las fuerzas navales de los Estados Unidos son tan inmensamente superiores á las nuestras, en número y clase de buques, blindaje y artillería y en preparativos hechos, y estando en tan ventajosa situación por la insurrección de Cuba, la posible de Puerto-Rico y la aún latente de Oriente, que tienen elementos suficientes para atacarnos en las Antillas, en la Península y sus islas y en Filipinas, y puesto que no se ha atendido á aquel Archipiélago, que era quizás lo más urgente para limitar nuestro campo vulnerable y lo que se hubiera conseguido con un solo acorazado, hoy, todo lo que sea dividir nuestras fuerzas siendo como son tan contadas, y apartarse de los mares de Europa, envuelve un error estratégico que traería la guerra á la Península con un desastre espantoso en nuestras costas, pago de enormes rescates y quizás pérdida de alguna isla. Apenas se inicie la salida de esta Escuadra para las Antillas, es de indiscutible evidencia, pues ya se ha iniciado más de una vez, que la escuadra volante americana saldrá para Europa y aunque no se propusiese más que una razzia ó una demostración contra nuestro litoral, la justa alarma de toda España traería el regreso obligado de esta Escuadra que forzosamente llegaría cuando ya el enemigo hubiera sacado todo el fruto de su impune victoria. Los únicos tres barcos de guerra que quedan para la defensa de la Península, el Carlos V, el Pelayo cuyas reformas no están terminadas, y el Alfonso XIII de escasísimo andar y éste sin garantía, no bastan para la defensa de España y de ningún modo para Canarias, sin que agreguen ninguna fuerza militar á nuestra armada, ni el

yate Giralda, ni los vapores Germania y Normania, cuya adquisición se ha notificado oficialmente; buques de ninguna utilidad para el combate.—2º El plan de defender la isla de Puerto-Rico abandonando á la de Cuba á su suerte, es de todo punto irrealizable, pues si la escuadra americana destroza de propósito una ciudad de la última isla, á pesar de todos los planes del Gobierno sobre ésta materia, y así fuera el mayor disparate, el Gobierno mismo se verá obligado, por la opinión en masa, á lanzar esta Escuadra contra la americana, en las condiciones y el sitio que á ésta le plazca escoger.—3º Aun suponiendo que se hubiera resuelto la defensa de Puerto-Rico como única, la travesía, hoy, después de declarada la guerra de hecho, sin un puerto militar donde reorganizarse á la llegada y sin una escuadra nuestra que distraiga á la del enemigo, que se supone hará á Saint-Thomas su base de operaciones, es un error estratégico tanto más deplorable cuanto se ha dispuesto de meses y aun de años para acumular en las Antillas las fuerzas necesarias. Lo que parece probable de las noticias adquiridas es que los recursos acumulados en St.-Thomas deben ser para hacer el enemigo su base de operaciones en las cercanías de nuestras indefensas Vieques, todo lo que constituye una responsabilidad en el viaje, que debe quedar toda al Gobierno de S. M.—4º Reunidos estos tres acorazados y el Colón sin sus cañones de romper á los dos que quedan en la Península y á los pocos y viejos torpederos que nos quedan, se puede defender nuestro litoral desde el Guadiana á Cabo Creus con las Baleares y Canarias, gracias á la distancia del enemigo de su base de operaciones; pero defensa que será seguramente encarnizada si el enemigo acumula aquí sus buques más modernos; pero sin que sea posible evitar que las costas de Galicia y del norte de España sufran más ó menos, si el enemigo trae consigo una división ligera, ni aun ataques de horas en las mismas costas protegidas, pues los buques son muy pocos para dividirlos.—5º Sensible es que no haya buques suficientes para atender á todas las necesidades; pero el deber y el verdadero patriotismo obligan á presentar frente á frente, los recursos que nos dió el país y las necesidades que las circunstancias acumulan sobre la patria en peligro.—6º Por último, opina: que con el mayor respeto debe someterse la situación militar al Sr. Ministro, reiterando la más profunda subordinación á las órdenes que

comunique y el firme propósito de realizar, con la mayor energía, los planes de operaciones que dicte á estas fuerzas, con completa abstracción de las consecuencias que, una vez hechas presentes, quedan al cargo y responsabilidad del Gobierno de S. M.—San Vicente de Cabo Verde, 20 Abril 1898.—VÍCTOR M. CONCAS.»

Documentos como los dos que anteceden, al pie de la letra copiados, no necesitan comentarios, pues dicen por sí solos más que cuanto decirse pudiera en muchos capítulos.

IX

De nada sirvieron tan juiciosas observaciones y tan sanos consejos y, como queda dicho, la Escuadra en cumplimiento del fatal decreto que la llevaba á sucumbir, tomó el mismo rumbo que cuatro siglos antes siguieron las carabelas de Colón para descubrir un nuevo mundo, cuyos últimos dominios íbamos á perder á fuerza de desaciertos y de errores de muchos gobernantes y hombres políticos, á pesar del Ejército y la Marina que los sostuvo, hasta entonces, á fuerza de valor, de constancia y de abnegación.

De sobra se comprenderá las condiciones en que se verificó un viaje sin objeto, ni fué claramente determinado y definido, teniendo que remolcar por espacio de mil leguas á los destroyers, día y noche, operación que tanto dificulta y entorpece la marcha de una escuadra, expuesta á tener que presentar combate en el sitio y hora que menos puede presumir, sin que á pesar de ella, pudieran eludir la no ménos difícil y peligrosa de suministrarles carbón en medio del mar.

Próximos á Fort de France (Martinica) los destroyers Furor y Plutón á las órdenes de Villamil, avivaron sus fuegos, para, con un andar de veinte millas, dirigirse á aquella isla francesa, en busca de víveres, de carbón, de materias lubricadoras y, sobre todo, de noticias, que se comprenderá cuánto importaba tener después de diez días sin descubrir otra cosa que cielo y agua, y al regreso, encontrar á la Escuadra en un punto dado del Océano de antemano convenido. El Terror, apenas levantó la presión de sus calderas, quemó sus tubos y quedó sin movimiento y convertido en una boya. Tuvo, pues, que desempeñar la comisión el

Furor tan sólo, expuesto á dejar de cumplirla si, como era posible, experimentaba también alguna avería.

En aquel puerto, no encontró ni los buques carboneros ofrecidos, ni siquiera al Cónsul de España que, ignorante de que podía presentarse la Escuadra, estaba en el campo. Y conste que no era suya la culpa, sí que del Gobierno, que ni siquiera se preocupó de advertirle. Lo expuesto tampoco necesita comentarios y basta por sí solo para hacer la apología de un Gobierno y de unos ministros que, no ignorando, ó debiendo suponer, por lo menos, que aquella desamparada y débil Escuadra, tendría forzosamente que recalar allí ó á cualquiera de las Antillas menores, ni siquiera previno á sus agentes consulares. Más descuido, más incuria, más olvido de los más rudimentarios deberes de hombres de gobierno, es imposible.

Fácil será suponer la angustia, el dolor, la decepción y la incertidumbre del Almirante y de sus capitanes, responsables ante la Nación y la Patria de aquellos únicos buques, al saber, por boca de Villamil, que ni allí estaba el carbón prometido, ni los víveres anunciados, ni las deseadas noticias y que había que renunciar á ellas porque el Gobernador de aquella isla, invocando el derecho de neutralidad, se oponía á facilitarlos, y aun quiso detener al Furor é impedir su salida, que Villamil efectuó de noche, y antes de que la orden pudiera hacerse efectiva. Pero como aquellos Jefes eran todos hombres de resolución y de energía y como era indispensable de todo punto el carbón, sin el cual los buques no pueden moverse, ni por consiguiente, llevar á cabo operación alguna, decidieron, sin pérdida de tiempo, dirigirse á la colonia holandesa de Curaçao, después de dejar al Terror en aguas jurisdiccionales de Martinica, ya que el estado de su caldera lo imposibilitaba para seguir los movimientos de la Escuadra, para la cual constituía un serio y peligroso estorbo.

Llegados los buques á Curaçao el 14, sólo dos, el Vizcaya y el Teresa, entraron en el puerto, por exigirlo así las leyes del mismo, y á fuerza de trabajo y pagándolos á peso de oro, pudieron hacer algunos víveres y meter cuatrocientas toneladas de carbón, temiendo siempre que el resto de la Escuadra, que fuera quedaba, pudiese ser ataeada por la enemiga sin poder acudir en su socorro durante la noche, por cerrarse aquél con un puente que impide la entrada ó salida de buques durante ella. Lo que durante la

del 14 sufriría el Almirante, sólo él pudiera decirlo. Baste saber que, para evitar otra igual, en la tarde del 15 salió á reunirse con el Oquendo, el Colón y los destroyers, dejando muchas barcas cargadas de carbón y víveres que no quiso tomar. Momentos como esos, que ni siquiera pretendo pintar, seguro de que no lo conseguiría, son peores cien veces que los de un combate, porque durante él, el militar que verdaderamente lo es, no tiene que vacilar y el cumplimiento de su deber es, relativamente, fácil y sencillo.

El 15 por la noche salió la Escuadra de la Isla de Curaçao para la de Cuba, navegando con las precauciones fáciles de suponer, ya que se estaba en aguas en las que tan probable era un encuentro con la enemiga, cuya situación y fuerzas que la componían, se ignoraba en absoluto.

X

Al amanecer del día 19 de Mayo, que era domingo, el vigía del Morro de Santiago de Cuba señaló la proximidad de los buques españoles que, momentos después, entraban en el puerto, quedando todos fondeados, á las ocho de la mañana, entre Cayo Ratones y Cayo Duany.

A pesar de ser la mañana una de aquellas deliciosas que tan frecuentes son en los países tropicales, nadie, si se exceptúa á contadas personas del elemento oficial, fué á presenciar la llegada de los buques que, arrostrando mil peligros, venían á defender las vidas y haciendas de aquellos habitantes. La llegada de la Escuadra fué recibida por la población entera con indiferencia y desdén ó mejor aun, con disgusto y pesar. Triste y doloroso espectáculo que confirmaba lo que tantas veces el Almirante había insinuado al Ministro de Marina, á saber, que la Isla de Cuba estaba perdida de hecho para España, y que el Gobierno no quiso ó no supo entender.

Pero dejando á un lado reflexiones que á nada conducen y limitándome á la narración de los sucesos, ¡cuáles no serían el asombro y el desencanto del mismo al convencerse de que, en Santiago de Cuba, capital de la región Oriental y de la Provincia de su nombre, y uno de los mejores puertos de la Isla y que tanto se presta á ser, á poca costa, perfectamente defendido, sólo lo

estaba por los torpedos fijos fondeados en el canal de entrada, porque no merecen el nombre de defensas los pocos y antiquísimos cañones (excepción hecha de dos Hontoria del crucero Mercedes, emplazados en La Socapa y otros dos del mismo sistema y procedencia en Punta Gorda, que aún no estaban montados entonces, ni lo estuvieron hasta mucho tiempo después) del Morro y La Socapa y con solas 1,700 toneladas de carbón Cardiff con poquísimos elementos para conducir las á bordo de los buques y sin víveres, que escaseaban en plaza y de que pronto carecería el Ejército!

Pintar el trabajo y los esfuerzos necesarios para embarcar 150 toneladas diarias de carbón en la Escuadra, no obstante el afán y el buen deseo de sus dotaciones, de la Capitanía del Puerto y del General Linares, que puso á disposición del Jefe de aquélla el carbón Cumberland de las minas de Juraguá y del ferrocarril de Sabanilla, fuera tarea larga, no obstante trabajarse de día y de noche. Bastará decir que los barcos no consiguieron nunca rellenar sus depósitos y que el agua dulce necesaria para renovar la de las calderas, sólo pudo obtenerse atracando aquéllos al muelle de hierro y bombeándola los mismos soldados.

A pesar de todo lo expuesto y de mucho más que omito, pues no es mi objeto, ni cumple á mis propósitos seguir los movimientos de aquellos buques, ni hacer la historia de los sucesos de Santiago de Cuba, diré tan sólo que su permanencia en ella, obligó al enemigo á mantener frente á su boca sus buques más poderosos, de día y de noche, por espacio de mes y medio, librando con ello á otras poblaciones de ser bombardeadas, como con tanta frecuencia lo fué aquella desdichada ciudad.

Ni se redujeron á eso tampoco los servicios que prestó, porque atacada con vigor por tierra, por los americanos unidos á los insurrectos, y escasos en número sus valientes cuanto extenuados defensores para cubrir catorce kilómetros de extensión, que no menor era el desarrollo de sus trincheras y puntos avanzados, desembarcó seiscientos hombres que guarnecieron diferentes puntos estratégicos de la bahía y cuatrocientos más que, á las órdenes del sabio y heroico Capitán de Navío Bustamante, que selló con su vida la gloria aquel día adquirida, impidieron la toma de la Plaza que ya el enemigo no volvió á atacar nunca más como lo hizo el día 1º de Julio.

Pero la destrucción de la Escuadra estaba decretada, y su sacrificio irremisiblemente dispuesto por el Gobierno, por razones ó motivos que me abstendré de decir, pero que no son difíciles de suponer, era, por lo visto, indispensable. Así, no obstante las indicaciones de los generales Cervera y Toral, que suponían que el reembarco de los mil marineros de la Escuadra implicaba forzosa y necesariamente la toma de Santiago, recibióse el día 2 el siguiente cablegrama del Capitán General de la Isla: «Embarque con toda premura sus marineros y salga *inmediatamente* con la Escuadra.»

¿Qué hacer después de recibir una orden tan clara, tan terminante y tan perentoria? Apelo á los militares del mundo entero y pregunto: ¿hay alguno que crea posible eludir ó excusar ir al fuego? ¿Era posible hacerlo aun sabiendo que esa orden entrañara la destrucción de la Escuadra y la muerte de todos los que en ella iban? Contesten ellos por mí.

Reembarcada la fuerza, sólo una cosa quedaba por hacer: prepararse, como así se hizo, para el sacrificio del siguiente día, que fué el designado para la salida tan imperiosamente ordenada.

XI

El 3 de Julio de 1898, día fatal designado para el tremendo anunciado desastre, por los que, á 1,500 leguas del lugar de los sucesos, ni podían formarse idea de los mismos, ni apreciarlos en su valor; desastre cuyas consecuencias aún lloramos y lloraremos mucho tiempo los españoles, era domingo, como lo fué el 19 de Mayo en que hicieran su entrada aquellos buques en el puerto que ahora iban á dejar.

No es de presumir, y así lo supuso el Almirante Cervera, que la intención ó los deseos del Gobierno fueran presentar un combate cuyo resultado, dada la inmensa superioridad del enemigo, tenía que ser forzosa é irremisiblemente la destrucción de los buques españoles, y sí los de que rompiesen el bloqueo y se salvaran todos ó parte de ellos, aun á cambio de sufrir averías más ó menos serias, antes que ser destruídos por sus mismos tripulantes en el puerto, si la ciudad caía en poder del enemigo. Tal hipótesis era la única racional y aceptable y, con arreglo á ella, formó su plan aquel Jefe y dió sus instrucciones á los

Comandantes de los buques que, como se verá, cumplieron exacta y rigurosamente.

A las nueve de la mañana, listos los buques para combate y levadas sus anclas, pusiéronse en movimiento en línea de fila, (uno detrás de otro) á la cabeza el buque de la insignia (Infanta María Teresa) y á conveniente distancia para, en lo posible, evitar accidentes en el estrecho canal de la salida, dirigiéronse todos en buen orden hacia la boca del Puerto, en la cual, y á poca distancia, los esperaban los enemigos, tan superiores en todos conceptos.

Los americanos, que seguramente no esperaban saliesen los españoles á aquella hora, tuvieron un momento de verdadero estupor al ver al Teresa en medio del angosto canal, arbolada la insignia, desplegada su bandera de combate y navegando en demanda de la boca del Puerto. Inmediatamente, levantaron presión en sus calderas y tras breves momentos de desorden y confusión, indispensables en semejantes casos, y sin tiempo para dar órdenes que, por otra parte todos debían de antemano saber, rompieron el fuego sobre la capitana española que, sin poder contestar á él por no permitírsele la posición que tenía y porque, además, el humo hubiera impedido *gobernar* (dirigir el rumbo) en aquella angostura, recibió el fuego de todos los contrarios, lo cual, dada la estructura del puerto y modo y orden en que de él había que salir, de sobra sabían tenía que suceder.

El objeto del Almirante era batirse él solo al principio del combate, con toda la escuadra enemiga y por tal medio distraer el mayor tiempo posible su atención, facilitando á costa del sacrificio de su buque, la salida de los demás y, en efecto, pudieron verificarlo sin ser muy hostilizados el Vizcaya y el Colón, que, en el orden que van apuntados, seguían al Teresa.

Convencido el Almirante de que un duelo, por decirlo así, de artillería tenía que serle funesto, puso la proa al Brooklyn (que por ser el de más andar de los buques enemigos era el que más le preocupaba) para embestirle con ella; pero como es natural, el Brooklyn, seguro de destrozar á su enemigo con sus proyectiles, rehusó el choque que, por otra parte, dos acorazados hubieran hecho imposible, interponiéndose y presentando sus proas al Teresa que, acribillado á balazos, con varios incendios á bordo imposibles de dominar por tener inutilizadas sus bombas

y tubería, destrozados muchos tubos de vapor y con serias averías en sus calderas que hacían disminuir la presión, diezmada su dotación y convertido en inmensa hoguera al fin, tuvo, para no caer en poder del enemigo, que varar al O. de Punta Cabrera, por desgracia, en una playa de la que, tiempo después, lo sacaron los americanos, aunque sin conseguir llevarlo á los Estados Unidos como trofeo de su victoria, porque se fué á pique á pesar de los esfuerzos que para impedirlo hicieron.

Fuera de combate el Teresa, gran parte de los enemigos persiguieron al Vizcaya y al Colón. El primero, que era el de ménos andar de toda la Escuadra, porque hacía mucho tiempo no limpiaba sus fondos, fué alcanzado con facilidad y como la Capitana, incendiado en pocos momentos, sin que su Comandante que también enfiló su proa al Brooklyn con objeto de embestirle, pudiera conseguir su objeto. Llenas sus baterías y cubierta de cadáveres y de heridos, y sin gente apenas que pudieran servir las piezas, hizo, para no caer en poder del enemigo, rumbo á tierra, y embarrancó en los arrecifes del Aserradero, salvándose los supervivientes de un espantoso fin en aquellos rocas, gracias á los botes americanos, que trabajaron en tan humanitaria tarea con ardor y decisión dignos de todo encomio.

El Colón que, militarmente considerado, era el mejor buque de la Escuadra, como lo demuestra la notable diferencia entre las bajas que sufrió y las que tuvieron los demás, no obstante batirse como ellos y carecer de sus cañones de gran calibre, consiguió, gracias á su andar y á la pericia de su inteligente Comandante D. Emilio Díaz Moreu, que maniobró admirablemente, adelantarse bastante en un principio; pero consumido el carbón Cardiff de sus carboneras y teniendo que usar el Cumberland, bajó el vapor, y al bajar, disminuyó naturalmente la velocidad. Percance tan lamentable unido á una granada de 33 c/m., probablemente del Oregon, aumentando sus averías y por ende su andar, decidieron á su Comandante, de acuerdo con el 2º Jefe, que á bordo iba, á varar el buque en río Turquino, antes que caer en poder del enemigo, no sin abrir las válvulas para que antes se fuese á pique.

El Oquendo, que seguía al Colón á bastante distancia, recibió un fuego horrible de todos los enemigos que, á no dudar,

lo incendiaron, aun antes de salir del Puerto. No por eso perdió la serenidad su bravo cuanto malogrado Comandante. Despidió al práctico frente á la batería de la Estrella y siguió dirigiendo el buque con una serenidad y una inteligencia que bastaran por sí solas para sentar la reputación de un Jefe, si la suya no estuviera ya hecha. Fuera de la boca, que con tanta habilidad salvó, hizo un fuego horroroso sobre los que lo acababan; pero tomando el incendio inmensas proporciones, convertido su crucero, como el Vizcaya y el Teresa, en una inmensa hoguera, muertos ó heridos la mayor parte de los oficiales y marineros y atendiendo, ante todo, á no caer en poder de los americanos, hizo rumbo á la cercana costa sobre la cual, una milla más al O. que el buque Almirante, embarrancó el suyo, muriendo sobre la cubierta del que con tanto acierto dirigió y que no quiso abandonar mientras en él quedase un solo hombre.

Pocas palabras diré de los dos infelices «destroyers». Apenas salidos del Puerto, recibieron una verdadera lluvia de proyectiles de todos calibres, no sólo del yate Gloucester, armado en guerra, si que también de los acorazados y del New York (insignia de Sampson), que desde Siboney, donde le sorprendió el principio del combate, pasaba en aquel momento á toda fuerza de máquina por delante de la boca con rumbo al O. El Furor se fué á pique á los pocos momentos con las dos terceras partes de su dotación, entre ellos el bravo cuanto ilustrado Villamil, jefe de la escuadrilla. El Plutón, completamente destrozado, varó en Punta Cabrera, salvándose tan sólo la tercera parte de sus tripulantes.

Tal ha sido, en breves palabras expuesto, el horrible desastre de Santiago, tan magistralmente descrito por D. Víctor Concas en su citada obra *La Escuadra del Almirante Cervera* y que, quien desee más pormenores, puede consultar.

En el corto intervalo de *tres horas*, los americanos incendiaron ó echaron á pique los buques que componían nuestra Escuadra, sin que, caso único en los anales de la historia, ni uno solo se salvase, cumpliéndose así, con dolorosa exactitud, el pronóstico de su Jefe mucho antes de que estallase el conflicto entre España y los Estados Unidos; señas inequívocas del perfecto conocimiento que tenía del poder de ambas escuadras y de la seguridad del disparate y del desacierto que se cometían

mandando la nuestra á la Isla de Cuba, que no podía salvar y á mil quinientas leguas de España, que no podría en manera alguna defender.

Veamos ahora en qué condiciones se batieron los españoles en Trafalgar y en Santiago, que es el verdadero objeto de este trabajo.

XII

A principios del siglo, los buques, tanto mercantes como de guerra, eran de madera, y se movían todos impulsados por el viento que obraba sobre sus velas; y aunque en su tamaño y en su aparejo se diferenciaban notablemente, en su forma conservaban bastante semejanza. Claro es que no todos andaban lo mismo, pues unos eran más finos (delgados de proa) y alcanzaban mayor velocidad, y otros ménos: si bien el andar de todos variaba, por regla general, entre una y seis millas ciñendo, y entre una y doce en popa ó á un largo, según la fuerza del viento y el estado del mar.

No es posible, dada la índole y objeto de estos apuntes, ofrecer una explicación completa, detallada y científica de las propiedades y condiciones de los buques de aquella época y ménos de los de la actual que, por otra parte, tampoco me permitirían realizar mis pobres conocimientos: así, me concretaré á hacer una breve reseña de lo que eran y son, para que el profano en la materia pueda formar idea, siquiera aproximada, de unos y otros y apreciar las circunstancias en que se encontraron los que combatieron en Trafalgar y los que en Santiago pelearon.

Los buques de guerra se dividían en varias clases ú órdenes, que dependían de su aparejo y del número de cañones que montaban, y los principales conocidos eran navíos, fragatas, corbetas, bergantines, goletas, balandros y otros de vela latina que omito, para evitar nombres inútiles. Aunque todos ellos eran de guerra y estaban mandados por Oficiales de la Armada y entraban en fuego y se batían cuando necesario era, los tres últimos prestaban generalmente servicio de guarda costas y se dedicaban, entre otros, á la persecución del contrabando.

Las fragatas y corbetas acompañaban á las escuadras y formaban parte de ellas; pero su principal misión, más que á

batirse, reduciéndose á separarse de aquéllas, y aprovechando su mayor velocidad y más fácil manejo, descubrir al enemigo, su número, fuerza y situación, y cuantas noticias pudieran interesar á su Almirante, las que se apresuraban á comunicarle; á repetir las señales del buque de la insignia, cuando por cualquier circunstancia no eran visibles para el resto de las suyas y á remolcar los navíos que, desarbolados ó sin timón, no tenían movimiento propio. Por todo lo expuesto, se comprenderá perfectamente que el papel que desempeñaban era importantísimo y prestaban grandes servicios; primero, como exploradores, por decirlo así: después salvando del peligro á los que, sin su ayuda, hubieran probablemente caído en poder del enemigo.

Pero los buques verdaderamente de combate, los que pudiéramos llamar *acorazados de antaño* (si se me permite esa comparación para mejor inteligencia del lector), los que constituían la fuerza y la importancia de las escuadras y por cuyo número se deducía ó calculaba el poder naval de las naciones, eran los primeros, como su mismo nombre indica, ya que se llamaban *Navíos de Línea*, porque formaban la de combate; mas entre estos mismos era notable su diferencia, pues mientras unos montaban tan sólo 64 cañones, otros tenían 74 y 80 y algunos, aunque pocos, 100, 120 y hasta 140. Estos tres últimos se llamaban de tres puentes ó Reales; pero si bien eran mucho más fuertes en artillería, presentaban, en cambio, mayor blanco al enemigo y sus movimientos eran también, salvo raras excepciones, más lentos, y más difícil su manejo.

Como no tenían máquinas de vapor ni de ninguna clase y sólo necesitaban atender al aparejo y á la artillería, claro está que sus dotaciones estaban en relación con el número de sus bocas de fuego: la de un navío de 64 constaba de unos 650 á 680 hombres, y la de una Real de 140, alcanzaba la cifra de 1,100 á 1,200 tripulantes. Y así como hoy el número de combatientes no influye en el éxito de un combate, entonces era factor importante, ya que no pocas veces los navíos se abordaban y abarloados (pegados sus costados) se lanzaban mutuamente al asalto, ⁽¹⁾ por decirlo así, sosteniendo un combate terrible de que fácilmente podrá darse cuenta cualquiera, con decir que era á arma

(1) Abordaje.

blanca (hacha, bayoneta, sable, cuchillo y también pistola, única arma de fuego), y se batían tantos hombres á la vez, en tan reducido espacio; pero así como en los tiempos de Lepanto eran muy frecuentes los abordajes, en los de Trafalgar ya eran raros, á consecuencia del mayor alcance y calibre de la artillería (que todo en este mundo es relativo) y por consiguiente, de la mayor distancia á que se batían los buques.

XIII

Ocioso parece indicar después de lo expuesto, porque de sobra debe suponerse, que los navíos eran, en aquella época, los mayores buques conocidos y los en que se habían reunido cuantos adelantos suministraba la industria en aquella época, y un buen navío, ó mejor aun una Real, como el Trinidad, por ejemplo, causaba la misma admiración que causa hoy el mejor y más potente acorazado; cosa que no debe extrañar, pues entonces era aquel buque la última palabra y el non plus ultra de la arquitectura naval y del poderío marítimo, como lo es hoy uno de esos monstruos de 15,000 toneladas de desplazamiento, armado con cañones de 30 $\frac{c}{m}$.

Por término medio, las dimensiones de los navíos eran de unos 200 pies de eslora (largo), 55 de manga (ancho) y 25 de puntal (altura desde la línea de flotación) y desplazaban unas 3,500 toneladas. Los de tres puentes ó Reales eran algo mayores y, sobre todo, tenían más puntal. El aparejo era el mismo que el de las fragatas, es decir, tres palos (además del bauprés), con cofas en los tres y por consiguiente cruzados (con vergas), aunque de mayores dimensiones, como es lógico, que las de aquéllas, porque el buque era mayor también.

Montaban los de línea, como se ha dicho, generalmente, 64, 74, 80 y 84 cañones cada uno, repartidos en dos baterías y en la cubierta: los colocados en esta última se dividían en baterías de alcázar y castillo, del sitio en que se hallaban, aunque no eran verdaderas baterías y sí, tan sólo, divisiones.

Los cañones más conocidos y mejor aun, los únicos conocidos, que respondían al peso, en libras, de los proyectiles que arrojaban, eran los de calibre de 36, 24, 12, 8 y 4. Los primeros, más grandes y pesados, se colocaban en la batería baja,

llamada principal, por exigirlo así la estabilidad del buque y ser éste más reforzado en aquel lugar. Los de 24 se colocaban en la segunda batería y los de 8 en las de alcázar y castillo. Con los de 4 se artillaban los buques menores. Todos los cañones eran de ánima lisa y á cargar por la boca y su alcance era el mismo en cada calibre. No se conocían más proyectiles que la bala sólida y la metralla: esta última tenía por objeto causar gran estrago en las dotaciones, cuando el combate, por ser á corta distancia, hacía eficaz su empleo, con lo cual conseguíase inutilizar gran número de piezas del enemigo, faltas de hombres que las sirviesen.

Los navíos de tres puentes ó Reales, tenían tres baterías cubiertas (sin contar los cañones de alcázar y castillo) en vez de dos, como tenían los de linea.

Los cañones se montaban en cureñas de madera que se manejaban con palanquines y espeques; y por lo mismo que eran sencillos y hoy parecerían, por decirlo así, primitivos, era posible remediar sus averías con relativa facilidad y con recursos que existían á bordo. El número de sirvientes dependía del tamaño ó calibre de las piezas, si bien no excedía de nueve ni bajaba de cinco. El armamento portátil de la marinería, el que ya se indicó al hablar de los abordajes: fusiles, pistolas, sables, cuchillos, hachas y chuzos.

Fácil es comprender, por lo dicho, que los navíos, buques verdaderamente de combate en aquella época, eran, con corta diferencia y por decirlo así, *homogéneos*, pues contaban con los mismos, ó mejor aun, con idénticos medios de ataque y de defensa; así pues, en un combate entre dos de ellos, las condiciones eran perfectamente iguales y el éxito debía necesariamente depender de la habilidad y pericia de sus Comandantes, de la inteligencia de sus Oficiales y de la instrucción y destreza de sus dotaciones; así como tratándose de dos escuadras igualmente numerosas, de la táctica de sus respectivos Almirantes. No hablo del valor, que en todo combate, como nadie ignora, es siempre factor importantísimo. Y esto sentado, y sin que, á mi modo de ver, quepa duda alguna después de lo expuesto, veamos ahora las fuerzas de las dos escuadras que en Trafalgar combatieron.

BUQUES ESPAÑÓLES			BUQUES FRANCÉS				
NAVIOS	Cañones	COMANDANTES	Dotación	NAVIOS	Cañones	COMANDANTES	Dotación
Príncipe de Asturias	118	D. Rafael Hore..... (Almirante Gravina)	1,113	Pluton	74	Cosmao	700
Santa Ana	120	D. José Gardoqui.....	1,188	Indomptable	80	Hubert	720
Santísima Trinidad	140	D. Tente. Gral. Alava (Tente. Gral. Alava)	1,048	Fougueux	74	Boudoin	700
Rayo	100	D. Francisco J. Uriarte... (Jefe de Escdra. Cisneros)	830	Intrepide	74	Infernet	700
Argonauta	92	D. Enrique Macdonell.....	690	Redoutable	84	Lucas	760
Bahama	74	» Antonio Pareja.....	798	Neptune	80	Maistral	770
San Juan Nepomuceno	74	» Dionisio A. Galiano...	693	Bucentaure	74	Magendie	700
San Agustín	80	» Cosme D. Charruca.....	711	Héros	74	(Almirante Villeneuve)	700
Monarca	74	» Felipe Cajigal.....	667	Mont-Blanc	74	Poulain	700
Montañés	80	» Teodoro Argumosa.....	715	Duguay-Truin	74	Villegris	700
Asís	74	» Francisco Alsedo.....	677	Formidable	80	Touffet	740
San Justo	76	» Luis Flores.....	694	Scipion	74	Beranger	700
San Leandro	74	» Miguel Gastón.....	606	Berwick	74	Cosmao	700
San Ildefonso	74	» José Quevedo.....	609	Achilles	74	Newport	700
		» José de Vargas.....		Argonaute	74	Epron	700
				Algeciras	74	Letourneur	700
				Aigle	74	(Contra-Almirante Maçon)	700
				Swift-Sure	74	Corrège	700
14	1,250		10,839	18	1,360		12,690

Total de la Escuadra aliada: 32 navíos, con 2,610 cañones y 23,529 hombres.

ESCUADRA INGLESA

DIVISION DE NELSON				DIVISION DE COLLINGWOOD			
NAVIOS	Cañones	COMANDANTES	Dotación	NAVIOS	Cañones	COMANDANTES	Dotación
Victory	120	Hardy	1,200	Royal Sovereign...	120	Rotheram	1,180
(Almirante Nelson)				(Contra-Almirante Collingwood)			
Temeraire	110	Harvey	1,100	Belle Isle	74	Duff	720
Neptune	110	Freemantle	1,100	Tonnant	74	Harwood	720
Conqueror	74	Pellen	720	Mars	80	Tyler	780
Leviathan	74	Bayntum	720	Bellerophon	74	Cook	720
Ajax	80	Pilford	790	Colossus	74	Morris	720
Orion	74	Codrington	720	Achille	80	King	780
Agamemnon	64	Bery	600	Polyphemus	64	Redwill	600
Minotaur	74	Mansfield	720	Revenge	74	Moorsom	720
Spartiat	80	Laforey	790	Swift-Sure	74	Rutherford	720
Britannia	100	Bullen	1,000	Defense	74	Hope	720
(Contra-Almirante Lord Northesk)				Thunderer	74	Stokham	720
Africa	64	Digby	600	Defiance	74	Durham	720
				Prince	100	Grindall	1,000
				Dreadnought	100	Conn	1,000
12	1,024		10,060	15	1,210		11,820

Total de la Escuadra Inglesa: 27 navíos, 2,234 cañones y 21,880 hombres.

No he sumado los cañones y dotaciones de las fragatas y buques menores que acompañaban á ambas escuadras, porque no tomaron parte en el combate directamente y sí tan sólo prestando los servicios especiales de que se ha hecho mérito y que, por otra parte, estaban equilibradas sus fuerzas, y eran los siguientes: (1)

ESCUADRA ALIADA				
			Cañones	
Rhin,	Fragata	francesa..	40	Chesucan.
Hortense,	id.	id. ..	40	Lauseillerie.
Cornelie,	id.	id. ..	40	Martineng.
Themis,	id.	id. ..	40	Jugan.
Hermione,	id.	id. ..	40	Maké.
Furet,	Bergantín	francés...	18	Dumas.
Argus,	id.	id. ...	16	Taillet.

ESCUADRA INGLESA				
			Cañones	
Eurygalus,	Fragata ..	.....	40	Blackwood.
Siryus,	id. ....	.....	40	Prowse.
Phœbe,	id. ....	.....	40	Copel. .
Nayard,	id. ....	....	40	Dundas.
Pielkle,	Goleta.....	.....	20	Lapenatière.
Entreprenant,	Cutter.....	.....	6	Yung.

Total Escuadra aliada.. 32 navíos, 2,610 cañones, 23,529 hombres.

Total id. inglesa..... 27 id. 2,234 id. 21,880 id.

Diferencia á favor de la aliada.... 5 navíos, 376 cañones, 1,649 hombres.

(1) Las dotaciones de los buques franceses é ingleses son aproximadas, sirviéndose para ello del número de cañones que montaban y de que los ingleses tenían aquéllas más completas que los franceses, y con mayor razón, que los españoles.

XV

La Escuadra franco-española era superior á la inglesa, pues constaba de 5 navíos con 376 cañones y 1,649 hombres más que la segunda. Cierta es que ésta contaba entre sus 27 navíos con siete de tres puentes y en aquélla sólo existían cuatro; pero ya se ha visto que, si bien superiores en artillería á los de línea, presentaban mayor blanco y sus movimientos eran ménos rápidos y menor su andar, por lo cual no deben considerarse aquellas ventajas como de gran peso. Lo indudable es que la Escuadra hispano-francesa era superior á su enemiga ya que, como he dicho y repito, contaba con 5 navíos y 376 bocas de fuego más. Pudiera, pues, decir que los españoles pelearon con ventaja en aquella jornada en apoyo de mi tesis, sin que, hasta cierto punto, fuera dable negar el hecho; mas como ante todo deseo ser razonable y justo y presentar los sucesos tal como en realidad ocurrieron y deducir de los mismos consecuencias lógicas é imparciales, necesario será hacer algunas reflexiones y estudiar el suceso para depurar la verdad y saber en qué condiciones se batieron los marinos españoles, que es el objeto de estos apuntes.

Villeneuve y sólo Villeneuve fué quien dispuso la formación de una línea de combate, que, por lo extensa, debía forzosamente dificultar que unos navíos socorriesen á otros cuando necesario fuese, y acudir donde las circunstancias lo demandasen; y él y sólo él quien, á la vista del enemigo, ordenó la fatal virada por redondo que introdujo el desorden en ella y ocasionó los *claros* de que se ha hecho mérito; disposiciones ambas que los Jefes de las dos Escuadras desaprobaron unánimemente. No fué, pues, culpa de los españoles lo que, á no dudar, ocasionó la pérdida de la jornada.

A barlovento de la aliada la Escuadra de Nelson, y dueña, por ende, de atacarla por donde le plugiese, hízolo, como se ha visto, rompiendo, la División de Collingwood la retaguardia por tres partes distintas y la de aquel por el centro, cogiendo entre dos fuegos á los navíos que regían Gravina y Villeneuve sin poder acudir en su auxilio los demás por estar á sotavento unos, y los de la vanguardia por separarse del combate los que la componían, obedeciendo las órdenes de su Jefe Dumanoir; menos

los españoles Neptuno y Rayo que, lo repito una vez más, se separaron de sus compañeros y acudieron al fuego, aunque no tan pronto como sus Comandantes desearan, á causa de la distancia que de él les separaba; así es, que la Escuadra Inglesa, aunque inferior á la enemiga, sólo combatió con una parte de ella, á la que batió siempre con fuerzas superiores. La mayor parte de los navíos españoles (lo mismo que los franceses) tuvieron que batirse, como se ha visto ya, con dos enemigos, algunos con tres, con cuatro y hasta con cinco, y uno de ellos, el San Juan Nepomuceno, fué atacado por seis. En tales condiciones, no es difícil comprender que el número de los españoles, rendidos unos é inutilizados otros, se reducía por momentos y á medida que entraban otros en fuego encontrábanse en las mismas condiciones que los primeros, á saber, con varios enemigos que combatir.

No es posible apreciar y referir en detalle, los combates que cada buqué sostuvo y los episodios y hechos de que cada uno fué teatro, y sí sólo hablar en conjunto de todos ellos; así teniendo en cuenta que muchos fueron atacados por dos navíos ingleses, algunos por tres, por cuatro y cinco otros y por seis el que formaba el último de la línea, paréceme racional, lógico y equitativo, teniendo en cuenta el número de navíos ingleses y el de aliados que se batieron desde los comienzos del combate, decir que los españoles lo hicieron en proporción de *uno á tres*, por creerlo lo más aproximado á la verdad: y si se me tilda de exagerado, confieso desde ahora que no le faltará razón al que tal suponga; pero prefiero sea así á que se me tache de parcialidad en pro de lo que pretendo demostrar.

Así y todo, téngase en cuenta que los españoles en Trafalgar (que soy el primero en convenir y asegurar se batieron heroicamente) se batían contra buques iguales á los suyos y que tenían los mismos elementos de ataque y de defensa y, por consiguiente, tenían el consuelo, que lo es y grande, de que si recibían graves daños y sufrían pérdidas de consideración, también se las causaban á los ingleses, que no combatían con impunidad, como lo demuestran las averías que experimentaron, y el crecido número de muertos y heridos, entre los cuales debe contarse la muerte del mejor Almirante que ha tenido Inglaterra.

Y ahora, analicemos, aunque muy á la ligera, el combate de Santiago.

XVI

La aplicación de las máquinas de vapor, la hélice, el blindaje y el inmenso desarrollo y la perfección que la industria ha alcanzado en estos últimos tiempos, de tal modo han influido y en tales términos han modificado la construcción de los modernos buques de guerra, que si posible fuese los vieran los marinos de la época de Trafalgar, tomáranlos, más que por tales (y no sin razón), por ciudadelas flotantes, ya que tanto han aumentado sus propiedades ofensivas y defensivas, aunque á costa de las marineras, que no poseen como los de vela: que la perfección no cabe en este mundo.

Hoy se construyen todos de hierro; carecen de aparejo los más y se mueven á impulso del vapor, y provistos algunos de un blindaje que protege todo su casco ó parte de él, montan cañones de todos calibres y sistemas que les permiten arrojar una verdadera lluvia de proyectiles sobre un objeto ó punto determinado.

Son tantos los tipos, clases, órdenes, modelos ó como quiera llamárseles (que á su vez se subdividen entre sí) de buques, pues cada día puede decirse *sale á luz* uno nuevo, ó se modifican y reforman los conocidos, que su enumeración fuera larga y más aun describirlos. Así, pues, me limitaré tan sólo á ocuparme de los acorazados, cruceros protegidos, destroyers y buques armados en guerra, únicos que contaban las escuadras que combatieron en Santiago de Cuba el 3 de Julio de 1898 y de los que daré una idea tan breve y superficial como de los buques de principios de este siglo.

Los acorazados se dividen en dos clases. Los de primera son los comprendidos entre *diez* y *quince mil* toneladas de desplazamiento: los segundos entre *seis* y *diez*. Necesario es advertir que estas reglas no son fijas y me refiero á lo más general y conocido. Aquéllos, son lo que puede decirse eran antes los navíos, á saber, los verdaderos buques de combate, los más poderosos, los que reúnen en su grado máximo todas las propiedades ofensivas y defensivas. Montan cañones del mayor calibre conocido, colocados en torres blindadas y giratorias, otros de mediano calibre, colocados en batería, y gran número de los de tiro rápido y ametralladoras. Sus máquinas, sumamente potentes y de triple expansión,

les dan una velocidad que varía, por término medio, entre 14 y 18 millas. La coraza, que la constituyen planchas de acero del nombre de su fabricante ó de su inventor y cuyo grueso varía según el tamaño del buque y calidad de las mismas, protege todo el costado, hasta más abajo de la línea de flotación. Los de segunda, sólo varían de los descritos en el tamaño, y dicho se está, que todo es relativo; pero tienen también, y por eso se llaman acorazados, protegido todo el costado.

Los cruceros protegidos son buques cuyo desplazamiento varía entre cinco y diez mil toneladas. Como lo indica su nombre, tienen blindado parte del casco, como la línea de flotación, la máquina, ó cualquiera otra parte del mismo; pero nunca todo él como los blindados, por cuya razón, no teniendo que resistir ó soportar tanto peso, pueden tener y tienen, menos manga, son más finos y son susceptibles de mayor velocidad, que puede calcularse comprendida entre 18 y 22 millas. Montan también, los grandes, cañones de grueso calibre.

Los buques armados en guerra son, como ocioso parece decirlo, barcos mercantes de mayor ó menor tonelaje y más ó menos andar, á los cuales se les colocan cañones, generalmente de pequeño calibre y de tiro rápido. Unidos á los de guerra y protegidos por ellos, pueden prestar grandes servicios y ser de mucha utilidad. Ejemplo, el yate Gloucester. Apenas salieron los destroyers del puerto de Santiago, los barrió materialmente con su artillería de tiro rápido, inutilizándolos á los pocos minutos.

Los «caza-torpederos» ó «destroyers» son buques encargados de perseguir á los torpederos, de los cuales sólo se diferencian en el tamaño, pues así como éstos sólo tienen de 80 á 150 toneladas de desplazamiento, aquéllos alcanzan unas 400. De todos modos, constituyen un solo tipo.

Su misión es puramente ofensiva y carecen de toda suerte de defensa. Son, por decirlo así, máquinas de vapor colocadas, para que floten, en un vaso ó casco de hierro ó acero de planchas tan delgadas y tan débiles, que los golpes de mar pueden deformarlos. Todo en ellos está subordinado á la velocidad, que varía entre 25 y 30 millas y no poseen cualidades militares ni marineras en absoluto. Van armados de uno ó dos cañones pequeños de tiro rápido y de los tubos lanza-torpedos. Como máquinas ofensivas, son verdaderamente terribles, pues si consiguen

colocarse á la necesaria y conveniente distancia del buque que pretenden atacar y le lanzan el torpedo la destrucción total é inmediata de aquél, sea crucero, sea acorazado, sea lo que fuere, es indudable y completa: mas para conseguirlo es necesario que el ataque se verifique en condiciones favorables: ya aprovechando la oscuridad de la noche, ya uua densa niebla, bien escondidos ó resguardados tras una punta ó dentro de un puerto para salir en momento oportuno á toda fuerza de máquina, ó atacando, entre varios, á un solo barco, para que pueda, uno de ellos, siquiera, llegar á la distancia conveniente, aun cuando sea á costa de la pérdida de los demás. En tales condiciones, los torpederos ó destroyers son peligrosísimos, pero de otro modo son nulos y facilísimo el destruirlos en pocos momentos, pues como ha dicho el Sr. Concas muy oportunamente, puede comparárseles á un hombre que todo él fuera corazón: la herida más leve é insignificante y hasta un simple rasguño, le producirían la muerte instantánea.

XVII

Que los acorazados son los buques más potentes, puesto que tienen el mayor poder ofensivo y defensivo, es indudable; y, sin embargo, no por ello se crea son, por decirlo así, el *desideratum* y los más convenientes y á propósito y los que responden á todas las necesidades y exigencias de las guerras marítimas.

Tan radical, tan completa y tan absoluta ha sido la transformación que, en breve espacio de tiempo, ha sufrido el material flotante, que las opiniones y pareceres sobre el tipo de buque que adoptar conviene, difieren en gran manera y son contradictorias, ya que los combates navales que desde entonces se han librado, entre los cuales merece citarse el de Ya-lú y el de Santiago de Cuba, no ofrecen, por el número y calidad de los buques que en ellos tomaron parte y las condiciones especiales en que tuvieron lugar, sobre todo el último, enseñanzas ó ejemplos que, por sí solos, basten á deducir consecuencias evidentes é indudables: y al paso que personas de reconocida autoridad y competencia optan por los acorazados y los consideran el tipo modelo de buques, otros, no menos competentes y autorizados, se deciden por los cruceros protegidos, fundándose en que alcanzan mayor velocidad que los primeros y no falta quien da la preferencia á los

torpederos, en gran número, porque, según dicen, con lo que cuesta un gran acorazado puedan adquirirse treinta ó más torpederos, y, con ellos, es segura la destrucción de aquél.

Punto es ese que mi incompetencia y mis pocas luces no me permiten discutir, y que, el tiempo y la práctica, á no dudar, esclarecerán. Pero lo que sí es incuestionable, lo que no deja lugar á duda ni admite réplica, es que las naciones marítimas, ó las que serlo pretendan, no pueden en manera alguna tener un solo tipo ó clase de buques, por ser muchos y de índole muy distinta los servicios, comisiones y empresas que los de guerra tienen que desempeñar.

Un ejemplo práctico será más claro y convincente que cuanto decir pudiera en muchas palabras. La última insurrección de Cuba, lo mismo que la primera, obligó á España á guardar las costas de aquella Isla, para impedir ó evitar las frecuentes expediciones que á ellas arribaban con auxilios para los insurgentes, y como las de aquella Antilla son, aplaceradas unas, acantiladas otras, y muchas están rodeadas de cayos (islas pequeñas), que forman pasos, canalizos y restingas de poco fondo, claro es y evidente é incontestable, que se necesitasen buques de poco calado para vigilar unas y de mayor tonelaje para otras, sin contar los infinitos puertos, bahías, radas, ensenadas, ríos y esteros, cuya custodia y vigilancia eran también necesarias. No era posible, por consiguiente, que un solo tipo de buque reuniese condiciones tan diversas y opuestas. Lo oportuno, lo necesario, lo lógico, lo conveniente, ó mejor dicho, lo indispensable, es *aplicar* cada buque á su objeto sin obligarle á otro servicio ni imponerle otra misión que la que sus condiciones le permiten desempeñar y *sin abusar de sus fuerzas*, so pena de exponerse á lo que sucedió, que por desempeñar los buques cruceros y comisiones para los cuales no eran á propósito, y eso durante tres años consecutivos, viéronse todos, con rarísimas excepciones, al empezar la guerra hispano-americana, imposibilitados de prestar servicio, por tener *cansadas* ó con averías sus máquinas éstos, y aquéllos por tener inútiles sus calderas. Así, pues, una Nación, debe, forzosamente, tener diferentes tipos de buques, como consta un Ejército de distintas armas, y usarlos y aplicarlos con oportunidad y sensatez, como se emplean, ó deben emplearse, aquéllas: y así como fuera locura ó imperdonable ligereza emplear la caballería para

apoderarse de unas trincheras ó asaltar un reducto, ó la artillería en el servicio de flanqueo, por ejemplo, fuéralo también mandar grandes blindados á cruzar entre cayos, ó pequeños cañoneros á mares tormentosos.

Los cruceros Infanta María Teresa, Oquendo y Vizcaya, construídos en los astilleros del Nervión, léjos de ser malos, eran buenos, y muy buenos si se quiere, en su clase, y al objeto para que debe suponerse fueron construídos. El error, la falta y... ¿por qué no decirlo? el disparate, fué mandarlos á combatir contra acorazados y mucho más en las condiciones en que se dió aquella orden fatal.

Lo expuesto, que nada en verdad tiene que ver con el paralelo entre los tantas veces citados combates de Trafalgar y Santiago, tiende tan sólo á demostrar que una nación marítima debe contar, no con una sola clase ó tipo de buque, si que con varias, y, si posible es, con todos los conocidos con tal de que sean buenos y reunan las debidas condiciones; y que el secreto consiste en emplearlos con oportunidad, tacto y mesura.

Y ahora, vamos á comparar las fuerzas de las dos escuadras que en el último tomaron parte.

XVIII

ESCUADRA AMERICANA

BUQUES	Comandantes	Desplazamiento	Velocidad	BLINDAJE			ARTILLERÍA							
				En el costado	En las torres	En las baterías								
<i>Acorazados de 1ª</i> Indiana.....	H. C. Taylor.....	10,288	16	18. c/m.	6.17	3.	4 de 33 c/m.—8 de 20 c/m.—4 de 15 c/m.—20 de 57 m/m. T. R.—6 de 25 m/m.—4 ametralladoras.							
Oregón.....	C. E. Clart.....	10,288	16	18.	6.17	3.	Id. id. id. id. id.							
Iowa.....	Evans.....	11,410	15	18.	15.	3½	4 de 33 c/m.—8 de 20 c/m.—6 de 10 c/m.—20 de 57 m/m. T. R.—6 de 25 m/m. T. R.—4 ametralladoras.							
<i>Acorazados de 2ª</i> Texas.....	Philip.....	6,315	16	14.	15.	3½	2 de 30 c/m.—6 de 15 c/m.—12 de 57 m/m. T. R.—6 de 25 m/m. T. R.—4 ametralladoras.							
<i>Cruceros</i> New York.....	Chadwik.....	8,200	18	4.	7.10	6.3	6 de 20 c/m.—12 de 10 c/m. T. R.—8 de 57 m/m. T. R.—4 de 25 m/m. T. R.—4 ametralladoras.							
Brooklyn.....	.....	9,250	20	2.7	8.	6.3	8 de 20 c/m.—12 de 12 c/m. T. R.—12 de 57 m/m. T. R.—4 de 25 m/m. T. R.—4 ametralladoras.						
TOTAL ESCUADRA AMERICANA														
CAÑONES														
Acorazados de 1ª	Desplazamiento	De 33 c/m.	De 30 c/m.	De 28 c/m.	De 20 c/m.	De 15 c/m.	De 14 c/m.	De 12 c/m.	De 10 c/m.	De 57 m/m.	De 37 m/m.	De 25 m/m.	Ametralladoras	TOTAL
3	55,751	12	2	38	20	12	12	92	32	24	244

ESCUADRA ESPAÑOLA

BUQUES	Comandantes	Desplazamiento	Velocidad	BLINDAJE			CAÑONES			
				En el costado	En las torres	En las baterías				
María Teresa.....	D. Víctor Concas.....	7,000	20.25	.....	cintura de acero Compond	2 de 28 c/m.—10 de 14 c/m.—8 de 57 m/m. T. R.—8 de 37 m/m.—2 ametralladoras.			
Oquendo.....	„ Juan B. Lazaga.....	7,000	20.25	.....	de 30 c/m. en la flotación.	Id. id. id. id.			
Vizcaya.....	„ Antonio Eulate.....	7,000	20.25	.....	.....	Id. id. id. id.		
C. Colón.....	„ Emilio Díaz Moreu.	6,840	20.	15 c/m.	15	10 de 15 c/m.—6 de 12 c/m.—10 de 37 m/m.—2 ametralladoras.				
TOTAL ESCUADRA ESPAÑOLA										
CAÑONES										
Acorazados de 12	Desplazamiento	De 33 c/m.	De 29 c/m.	De 15 c/m.	De 14 c/m.	De 12 c/m.	De 37 m/m.	De 25 m/m.	Ametralladoras	TOTAL
.....	4	6	10	30	6	24	34	8	118

He suprimido, de propósito, el yate americano Gloucester y los dos destroyers españoles Furor y Plutón para simplificar los estados todo lo posible y, de ese modo, facilitar el cálculo y averiguar la desproporción que existía entre ambas escuadras, porque, como se ha visto, los últimos fueron destrozados desde los primeros momentos por aquél, que ya no tomó más parte en el combate, ocupado en salvar los náufragos españoles.

COMPARACIÓN ENTRE AMBAS ESCUADRAS

		CANON												Desplazamiento	Cruceros	Acorazados de 21	Acorazados de 12	TOTAL
		De 38 c/m.	De 30 c/m.	De 28 c/m.	De 20 c/m.	De 15 c/m.	De 14 c/m.	De 12 c/m.	De 10 c/m.	De 57 m/m.	De 37 m/m.	De 25 m/m.	Ametralladoras					
Americana	3	1	2	55,751	12	38	20	..	12	12	92	32	24	244				
Española .....	..	..	4	27,840	..	..	10	30	6	..	24	..	8	118
En favor am. ^a ...	3	1	..	27,911	12	38	10	..	6	12	68	32	16	196				
En favor esp. ^a...	..	..	2	.....	..	..	..	30	..	..	..	..	..	60

Parecerá á muchos sumamente fácil indicar con números, y exactamente, la desproporción de fuerzas que existía entre ambas escuadras y que, para el objeto, basta sólo fijarse en el último estado, resumen de los elementos ofensivos y defensivos con que contaban cada una de ellas; pues nada más inexacto, y el que tal hiciese, se equivocaría de un modo lamentable.

XIX

Cuatro factores principales hay que tener en cuenta para calcular el poder ó importancia militar de una escuadra: 1º El número de buques que la componen. 2º El poder defensivo de los mismos, ó sean su coraza ó blindaje. 3º La velocidad. 4º El poder ofensivo, ó sea el número de cañones y su calibre. Examinemos brevemente los cuatro.

En cuanto al número de buques, la escuadra americana constaba de *seis* y de *cuatro* la española. Suponiéndolos por un momento iguales (lo cual distaba muchísimo de ser una verdad) aun así, la segunda estaría, respecto de la primera, en una relación de cuatro á seis, ó si se quiere de dos á tres: más claro, que los americanos serían la tercera parte *más fuertes* que los españoles. Pero si se tiene en cuenta que de aquellos seis barcos, cuatro eran blindados y sólo vulnerables á seis de los cañones españoles, y los españoles, en su flotación, lo eran á 52 de los del enemigo y en el resto del casco lo eran (excepción hecha de las torres) á los 244, entonces la proporción, ó mejor dicho, la desproporción, como se ve, es difícil expresarla en números. Se dirá que no podían echarlos á pique con facilidad: pero ¿qué importa si los incendiaron en poco tiempo y mataron é hirieron á la mayor parte de sus tripulantes? Por último, no hay que olvidar que entre los seis buques americanos sumaban un desplazamiento doble precisamente que el que alcanzaban los cuatro españoles: es decir que estaban en la relación de *uno á dos*.

La velocidad es un factor importantísimo en las guerras marítimas, ya que permite á un buque ó á una escuadra rehuir el combate ú obligar al enemigo á aceptarlo. En esa parte, si bien en los estados consta que los buques españoles eran superiores á los acorazados americanos é iguales á los dos cruceros Brooklyn y New York, hay que tener en cuenta que ese andar es el ob-

tenido en las pruebas oficiales y que los de hierro si no se limpian y pintan sus fondos, decrece de un modo verdaderamente increíble. Eso le sucedió á los cruceros españoles, y la mejor prueba de lo expuesto es que el Cristóbal Colón, que es el que mayor velocidad alcanzó, ya sea por la mala calidad del carbón, ya por la deficiencia de los fogoneros, ya por el estado de sus fondos, ó por otras causas difíciles de apreciar, es lo cierto que no pasó de 13'7 millas, como se demuestra por el tiempo transcurrido desde que salió del puerto de Cuba hasta que varó en Turquino y la distancia que media entre ambos puntos. El Teresa y el Oquendo es de suponer andarían lo mismo, ya que llevaban el mismo tiempo sin limpieza. Sabido es que el Vizcaya andaba ménos que todos.

En cambio, el Oregon (que no tenía sus fondos sucios) alcanzó una velocidad, si no de 16 millas, de 15 seguramente: y ello es indudables; de lo contrario, no hubiese alcanzado al Cristóbal Colón. El New York y el Brooklyn (sobre todo el primero) alcanzaron también una velocidad muy superior á la de los buques españoles, con lo cual éstos, no solamente no pudieron sustraerse á sus enemigos y forzar el bloqueo, pero tampoco optar por el recurso de embestir á los americanos y echar uno ó varios buques á pique, aun cuando ellos hubiesen seguido la misma suerte, que en tal caso, desesperado sin duda, quedáralles el consuelo de morir matando.

El número de cañones americanos era de 244 y 118 el de los españoles; así pues, éstos estaban, respecto de aquéllos, en la relación de *uno á dos*. Pero si se examina la *calidad*, entonces aquélla varía muchísimo y la desproporción es infinitamente mayor.

Los americanos contaban con 12 cañones de 33 c/m., 2 de á 30 c/m. y 38 de á 20 c/m. que son los de grueso calibre: los españoles con sólo 6 de á 28 c/m.: por cuya razón, teniendo en cuenta que los de 33 y 30 son superiores (en calibre) á los de 28, y éstos superiores, á su vez á los de 20, poniéndolos á todos iguales (que es el verdadero promedio), resultaría la proporción de *seis á cincuenta y dos*, ó sea de *¡uno á ocho!*

El resto de la artillería, á saber, la de mediano y pequeño calibre, está en la de 112 á 192, ó sea de *siete á doce*: pero si se recuerda que los proyectiles de todos los españoles eran nulos contra los buques americanos y, en cambio, los de los americanos

eran eficaces contra sus enemigos por no estar éstos protegidos y sí aquéllos, entonces la desproporción es incalculable; digo mal: está en relación de *zero á ciento noventa y dos*.

Después de lo expuesto, parece que nada puede agregarse, y, no obstante, aún hay más, mucho más que decir. Los cañones de 14 c/m. de los cruceros españoles, transformados en artillería de tiro rápido, sólo tenían 300 casquillos de confianza: los demás entraban con sobrada holgura unos, y otros no entraban. Cañón hubo que, para cargarlo, fué necesario *probar siete cargas*. Esto asombrará á muchos, pero más estupor causará aún lo que sigue. Muchos cañones, al hacer fuego, *escupían*. (disparaban, para mejor inteligencia del lector) sus piezas de cierre, convirtiéndose éstas en verdaderos proyectiles que herían y mataban á los propios sirvientes: por lo cual y si no me lo vedaran el objeto de este escrito y la índole del triste suceso que lo motiva, dijera que los cañones de aquella perdida escuadra eran de la misma procedencia y sistema que la carabina de Ambrosio que, como es sabido, disparaba por la culata.

Con todo lo expuesto y mucho más que agregarse pudiera, aunque de menos bulto y relieve que lo dicho, difícil, por no decir imposible, se hace expresar en números la desproporción que entre ambas escuadras existía. En el luminoso libro, tantas veces citado en estos apuntes, del señor Concas, dice su autor que un competente oficial estima, bajo el punto de vista científico, la fuerza que representaban los buques españoles y los americanos, en la relación de *uno á cuarenta*. Yo, no lo afirmo, ni lo niego. Lo que sí creo, y lo digo en conciencia, es que no ha existido (que yo sepa) en el mundo, un combate naval en que las fuerzas de ambos contendientes hayan sido tan desproporcionadas. Y eso que no he añadido que, sobrecargados como estaban de madera los buques españoles, hallábanse expuestos á ser incendiados, como en efecto lo fueron, sin poder extinguir el incendio que los consumió (me refiero al Teresa, al Oquendo y al Vizcaya).

El combate de Santiago más que combate, fué, en realidad: para los americanos, un ejercicio de cañón en el cual, á mansalva y con impunidad completa, hicieron fuego sobre los indefensos cruceros enemigos que les servían de blanco. Para los españoles, unas á manera de Saint-Barthelemy naval ó Vísperas Sicilianas

marítimas: en una palabra, una hecatombe tan cruel como inútil, que pesará eternamente sobre la conciencia del que la decretó... si la tiene.

XX

Hecho el paralelo entre los combates de Trafalgar y Santiago y probado que, en este último, los marinos españoles demostraron más amor á la patria y sensatez y calma antes del combate, pronosticando al Gobierno el ineludible desastre para evitarlo, y durante él más heroísmo, si es posible, ya que era más numeroso el enemigo y muy superiores sus medios de ataque y de defensa, debiera dar por terminado este trabajo. Mas ya que, como vulgar, pero gráficamente suele decirse, *estoy con las manos en la masa*, no lo haré, aun á trueque de cansar al paciente lector, sin aventurar algunas hipótesis y sentar ciertas conclusiones que al asunto atañen y con él se relacionan y que pondrán de manifiesto una vez más, que el único autor, y por ende, el único responsable de todo lo sucedido es el Gobierno, que aceptó la guerra y ordenó y dispuso cuanto durante ella se hizo y llevó á cabo, y en manera alguna el Ejército y la Marina, que no hicieron otra cosa que combatir hasta el último momento y ofrecer sus vidas y su sangre en holocausto de su patria. Y tan evidente es lo que digo, y tan irrefutable y tan indiscutible, que no dudo se convengan de ello aun aquellos que, como Santo Tomás, necesiten ver para creer.

Entre los muchísimos cargos que por personas completamente legas en asuntos militares y marineros que fuera largo enumerar y ni siquiera merecen contestarse, se han hecho por las operaciones de la Escuadra, tres son los que más se han repetido y que, por decirlo así, han hecho fortuna, y son los siguientes: 1º—Por qué entró en el puerto de Santiago de Cuba? 2º—Por qué salió á combatir de día y no de noche? 3º—Por qué se batió en retirada y no atacó de frente al enemigo? No ha faltado también quien dijese, y entre ellos algún extranjero, competente en la materia, que el General no debió obedecer una orden que implicaba, sin género de duda, la destrucción de la Escuadra, aceptando las consecuencias que su desobediencia pudiera acarrearle; pero tal opinión no creo puedan sustentarla los que se llamen

militares y se precien de tales; así, pues, no me ocuparé de ella, y sí tan sólo de las tres expuestas, seguro de probar hasta la saciedad, y con la misma evidencia que dos y dos son cuatro, que no sólo la entrada en Santiago no fué un error ó una falta, sino que no cabía elegir otro puerto y que (y eso parecerá lo más extraño) aun pudiendo optar por otro, aquél era el más conveniente, seguro y estratégico. Son tantas y en tanto número las razones, motivos y causas en que fundo mi opinión, que para exponerlas todas con la posible claridad, tendré forzosa y necesariamente que ser difuso y extenderme más de lo que yo quisiera.

XXI

1º Por qué fué la Escuadra á Santiago de Cuba.

Después de leída el acta firmada en Cabo Verde por los Jefes de la Escuadra y, sobre todo, las razones en que se fundaba el Sr. Concas para criticar el envío de la misma á la Isla de Cuba, paréceme tan inútil como ocioso insistir sobre el particular, pues bien claro está que semejante decisión fué el mayor error que pudo cometerse y la más funesta medida que pudo tomarse; pero cumplida, al fin, como no podía menos de cumplirse, claro es que la Escuadra, desprovista de carbón y no muy sobrada de víveres, tenía necesariamente que repostarse en un puerto de aquélla. Lo expuesto no creo dé lugar á la menor duda.

Ahora bien: ¿cuáles son los puertos que cabía escoger para estar en ellos á cubierto del enemigo y encontrar lo necesario? Sólo tres: la Habana, Cienfuegos y Santiago; pues aunque nadie ignora que en aquella isla existen muchos y á cual mejores para casos de temporal, estaban indefensos y sin recursos para una escuadra; así, sólo los tres citados debían tenerse en cuenta para el fin que la de Instrucción perseguía.

Basta echar una ojeada sobre una carta (mapa, plano) del mar de las Antillas para convencerse de que la derrota más directa y más corta desde la isla de Curaçao y la que, por ende, ofrecía más probabilidades de burlar al enemigo, era la de aquella isla á Santiago. Cienfuegos ofrecía muchas menos y la Habana, ninguna. ¿Podía suponer el general Cervera que un puerto de tal importancia estuviese casi indefenso y escaso de víveres? ¿podía calcular que los pocos cañones en él emplazados, eran,

casi todos, á cargar por la boca y de poquísimos alcances? No era posible.

Santiago de Cuba es, tal vez, el mejor puerto militar de la Isla, ya que está defendido por la Naturaleza. No hay sino estudiar un plano del mismo, para convencerse de ello á la primera ojeada. Su estrecho canal de entrada (que sólo tiene 70 metros en algunos sitios) que dificulta la de buques de regular tonelaje aun en tiempos normales y de día; está formada por las alturas del Morro y La Socapa, de 68 metros de elevación, que impiden dominar el interior y por consiguiente ver el efecto de los disparos que, por lo tanto, es imposible rectificar. Tiene, á derecha é izquierda, las ensenadas del Níspero, Estrella y Socapa, en las que cabe situar torpederos y destroyers que, á cubierto de los buques enemigos, puedan esperar á mansalva un momento feliz y oportuno y, saliendo de improviso, introducir el desorden y la confusión entre ellos y aun causarles un serio disgusto, si no un verdadero descalabro.

Por lo expuesto, dedúcese y compréndese cuán difícil es que una escuadra enemiga se atreva ó decida forzarla, si hay otra que dentro se abrigue, por inferior que sea; pues para ello tendrían que entrar sus buques uno á uno, expuestos á ser batidos parcial y sucesivamente por los que en su interior estaban y que, acoderados (1) en sitio adecuado, y ventajoso, lo harían con relativa seguridad, aun sin contar con los torpedos del canal, que se verían antes obligados á inutilizar, operación sumamente peligrosa y de muy dudoso éxito. Y lo dicho es tan indiscutible y de tal modo lo han probado los hechos, que los americanos no intentaron nunca forzar el puerto, ni siquiera después de destruída la Escuadra, cuando sabían que no existía buque alguno dentro, si se exceptúa el Mercedes que, sin cañones, é inútiles sus calderas, nada podía hacer. Tal respeto le causaron los torpedos (y eso que muchos habían explotado) que cuando la Plaza capituló, una de las condiciones de la capitulación fué que los oficiales de Marina españoles ayudasen á los americanos á levantar las defensas submarinas de la boca.

Por último, Santiago de Cuba está á mucha mayor distancia que Cienfuegos y la Habana de Key West (Cayo Hueso) su base

(1) Fondeados de modo que no puedan girar.

de operaciones, y nadie ignora, pues es de sentido común, que cuanto más se alejan una Escuadra ó un Ejército de aquélla, más crecen y se multiplican las dificultades y los obstáculos.

XXII

Cienfuegos, que después de los sucesos ocurridos, muchos señalan como el puerto que debió tomar la Escuadra (como si hubiera sido posible tomarlo en aquellas circunstancias) es, como Santiago de Cuba, un puerto seguro y capaz, situado también, al Sur de la Isla y al que también dá acceso un estrecho canal, que puede ser defendido por torpedos. Pero las tierras que lo forman son bajas, llanas y pueden ser barridas perfectamente por la artillería de una escuadra ó de un solo buque, á mansalva, y con toda seguridad apagar los fuegos de las baterías que defendieran las líneas de torpedos, si existían, y desembarcando después alguna fuerza, protegida por la artillería de aquéllos, destruirlos é inutilizarlos.

Aun sin necesidad de lo expuesto, desde el mar distínguense perfectamente los palos de los buques surtos en la bahía, así pues, la escuadra americana hubiera podido bombardear á la española con éxito, ya que alcanzando á ver la caída de los proyectiles, cabía rectificar las punterías y nuestros buques hubieran podido sufrir grandes averías y aun ser incendiados ó destruidos sin combatir, y júzguese el efecto que tal suceso causaría en un pueblo como el español, tan vehemente y tan impresionable.

En cambio de tales inconvenientes, ¿qué ventajas reportaba Cienfuegos á la Escuadra? ¿La de encontrar carbón? Ignoro si allí lo había; pero aun dándolo por sentado, recuérdese que también lo había en Santiago y dudo que la operación de meterlo á bordo de los buques se hubiera hecho antes que en Cuba, aunque tan laboriosa fué.

¿Encontrar víveres? Cierto es que Cienfuegos está unido á la Habana por una vía férrea y que era muy fácil mandarlos: mas ¿los había en la Habana? Yo no lo sé. Pero concediendo que los hubiere, como parece los había, ¿por qué, entonces, no se mandarón á Santiago en tiempo oportuno? pues ello pudo muy bien hacerse, aunque con mayores dificultades, como más adelante demostraré. De todos modos, recuérdese que la Escuadra

no salió el día 3 de Julio obligada por el hambre; pues tenía víveres, y es muy necesario no olvidarlo, *hasta fines de Julio*: faltaban pues, más de *veinte y cinco* días para verse en tan triste caso. Salió por temor á que, rendida la Plaza, tuvieran los buques que ser destruídos, y ese caso, como también probaré, no hubiera tenido lugar si se hubiera hecho lo que debió hacerse.

Conste, pues, que la Escuadra hubiera sufrido en Cienfuegos la misma suerte que sufrió en Santiago de Cuba y con más facilidad para los americanos de sostener el bloqueo, ya que estaban más cerca de su base de operaciones.

XXIV

Veamos ahora las ventajas que ofrecía la Habana, último puerto de los tres que podían tomarse.

Decir que el puerto de la Habana es seguro, capaz y de fácil acceso, fuera decir lo que todo el mundo sabe. Que estaba y era el único defendido con cañones y cerrado con torpedos, nadie lo ignora hoy. Es, pues, indudable, que la Escuadra hubiera estado en él perfectamente segura y completamente abrigada y que no le hubieran faltado víveres ni carbón. Pero ¿dejaría de estar *embotellada* como en Santiago? (Uso esa frase, que creo se debe al Almirante Sampson, porque hizo furor y la han repetido los mismos españoles.) En manera alguna. Por el contrario, creo que al enemigo le hubiese convenido esa solución.

En efecto: en la Habana, salvo el Sandoval, el Alvarado y algún otro buque por el estilo, de escasa ó ninguna importancia militar (ya se sabe que el Mercedes no tenía movimiento propio), todos los buques, grandes y pequeños, buenos ó malos, con averías ó sin ellas, estaban en la Habana, y era indispensable vigilarlos, para evitar cualquier percance ó incidente, como así lo hicieron los americanos con un número de ellos siempre superior al de los nuestros. Refugiada la Escuadra en la capital de la Isla y reunidas, por ende, allí, todas las fuerzas navales, el enemigo las vigilaba á la vez sin dividir ni deseminar las suyas y con la inmensa ventaja para ellos, de encontrarse tan sólo á 75 millas de Cayo Hueso que, como repetidas veces he dicho, era su base de operaciones, y sitio donde tenían carbón, víveres y almacenes.

Claro está que la numerosa y potente artillería en las baterías emplazada, impedía se aproximasen al puerto como lo hacían en Santiago; pero no impedía vigilar la Escuadra, y caso de salir y pretender forzar el bloqueo, la hubiera batidor

Suponen muchos que, entonces, el combate hubiera tenido lugar bajo los fuegos de la Plaza. Los que tal creen, ni conocen á los americanos, ni han estudiado los sucesos militares ocurridos. Para aceptar un combate en tales condiciones era necesario que aquéllos estuvieran locos y, léjos de ello, han dado constantes pruebas de una prudencia tal, que excluye por completo semejante hipótesis. La escuadra enemiga con su superior andar, hubiera perseguido á la española fuera del alcance de los cañones de tierra y entonces y sólo entonces, la hubiera atacado y destruído como lo hizo en Santiago. Pensar lo contrario es hacerse ilusiones que, en la guerra, cuestan muy caras.

Las razones expuestas, que creo convincentes, y otras secundarias ó de menor cuantía y que, por innecesarias suprimo, son las que, en conciencia, y con la práctica que de las costas de Cuba poseo y que me han dado treinta años de permanencia casi constante en ellas, me han sugerido la convicción de que el puerto de Santiago era, verdaderamente, el que más convenía á la Escuadra, y que en Cienfuegos y la Habana, el resultado hubiera sido el mismo, si no peor y más inmediato. La falta y el error consistieron en mandarla á aquella Antilla. Lo que después sucedió fué la consecuencia fatal, pero lógica, de aquéllos. La cuestión no puede ser más sencilla. ¿Fué la Escuadra á la Isla de Cuba?—Sí.—¿Tenía, después del viaje, que repostarse de carbón, víveres y agua?—Indudablemente.—¿Era necesario para ella entrar en un puerto?—Es indiscutible.—¿Cabía hacerlo en otro que en Santiago, Cienfuegos ó la Habana?—Imposible.—Pues en cualquiera de ellos, siendo como era, tan inferior á la enemiga, hubiese sido estrechamente bloqueada y reducida á la inmovilidad y á la impotencia, ó destrozada si á salir se aventuraba, como por desgracia lo fué.

XXV

2º—Por qué salió á combatir la Escuadra de día y no de noche.

Ya he dicho varias veces, y un plano de su puerto lo explica mejor que mis palabras, que el de Santiago es de difícil acceso y, consecuentemente, de peligrosa salida, para buques de gran calado y eslora (longitud). Como prueba de ello diré que la Compañía Trasatlántica, no obstante ser sus capitanes tan inteligentes y prácticos, como lo demuestran los poquísimos siniestros que la misma ha tenido que lamentar, pese al continuo movimiento de sus vapores, prohibió que los de grandes dimensiones entraran en aquel puerto, prefiriendo mandarlos á Guantánamo para, desde allí, conducir las tropas al primero en otros, á pesar de los gastos que tales operaciones acarreaban. Pues si ello era tratándose de día ¿qué peligros no ofrecería de noche, bajo el fuego del enemigo y siendo cuestión, no ya de un solo buque, si que de cuatro, sin contar los dos destroyers, que eran de escaso tonelaje? Salir en semejantes condiciones del puerto de Cuba con felicidad, era un verdadero milagro y sabido es que éstos no tienen lugar, por desgracia, en los tiempos que alcanzamos.

Todo hombre de mar sabe perfectamente, que de noche, las dificultades de entrar ó salir de un puerto se multiplican extraordinariamente, porque las cañadas, los grupos de árboles ó casas, los puntos ó islotes que de día son marcas é indicios seguros que guían al práctico, de noche, desaparecen, ó se confunden; la sombra que los montes ó tierras elevadas proyectan sobre las aguas, hacen dudar si éstas lo son ó no; por último, las boyas y balizas dejan, también, de ser visibles, si no se coloca en ellas una luz con lo anticipación necesaria.

Si á lo expuesto se añade que la escuadra que bloqueaba á Cuba, convencida de la impunidad que los pocos y malos cañones de La Socapa y del Morro le daban, se aproximaba, durante la noche, á la boca que alumbraba, cual si de día fuera, un potente proyector eléctrico, que constantemente estaba dirigido sobre ella. y otro con el cual sin cesar vigilaban la costa y el horizonte, fácil será comprender que la salida de noche hubiera sido una locura ó una insensatez. Avistados nuestros buques con pasmosa facilidad, hubieran sufrido el fuego enemigo tanto más certero,

cuanto que sólo necesitaban apuntar sus cañones en la dirección del foco de luz eléctrica, al paso que nuestros artilleros, ofuscados por el mismo, nada hubieran podido hacer.

La salida de día tenía, entre otras, la ventaja de que, si el enemigo veía los buques españoles, éstos los veían también y que, fuera ya del puerto, que había más probabilidades de salvar, quedaba el recurso de combatir y de ofender y de morir como hombres y no como fardos, amontonados, por decirlo así, unos buques sobre otros y sin poder servirse de la artillería.

De día, tenía, además, la ventaja de la mayor distancia á que del puerto se situaban los enemigos y, por último, la sorpresa y el estupor que debía causar en ellos la salida de los nuestros, por lo mismo que no debían presumirla en momentos tales, y sabido es cuánto influye el tiempo en un combate. Cinco minutos son suficientes para que, aprovechándolos, un buque pueda escapar de otro ó caer en su poder.

Si lo expuesto no basta para convencer al lector, citaré un hecho consumado y que nadie puede hoy poner en duda. En la noche del 4 se echó á pique el crucero Mercedes en la boca del puerto, para cerrarla al enemigo. A eso de las nueve empezó la difícil y peligrosa operación. Apenas el buque se presentó en el canal, lo cañonearon los enemigos y prueba evidente de la eficacia de sus proyectiles, son los agujeros que en su casco abrieron y que, días después, ví yo mismo, mandado allí por mi Jefe, el entonces Comandante de Marina de la Provincia, hoy general Pedemonte.

Otra prueba para terminar. El Cristóbal Colón, sin embargo de no tener sus cañones de torre, y el Vizcaya, no obstante su poquísimo andar, llegaron; el primero, á Turquino, á más de 40 millas de Cuba, y al Aserradero el segundo, situado á unas 27. Si todos los buques hubieran estado protegidos como el primero y hubiesen alcanzado mejor andar, posible es hubiesen escapado algunos, si no todos. De noche, creo no hubiera salido ni uno solo del puerto y hubiesen sucumbido todos sin combatir. Tal, por lo menos, es mi leal opinión y apelo de ella á todos los marinos que conozcan la bahía de que se trata.

XXVI

3.º—Por qué se batió en retirada y no atacó de frente al enemigo.

Toda operación militar tiene un objetivo y obedece á un fin determinado. Si se desea ocupar una posición cualquiera, se ataca de frente, ó de flanco, ó por retaguardia, ó como estime oportuno y adecuado el que la dirige: en cambio, cuando se trata de abandonarla, hay forzosamente que batirse en retirada, y creer que esa palabra implica debilidad ó entraña cobardía ó significa deshonor y vergüenza, es un error crasísimo que denota completo desconocimiento de lo que son la estrategia y la táctica y las operaciones que á un Ejército ó á una Escuadra convienen é interesan. La retirada de los « Diez mil » inmortalizó á Jenofonte y es, tal vez, la operación militar más difícil y admirable que se conoce.

Esto sentado, ¿qué deseaba la Escuadra de Cervera? ¿cuáles eran su plan y su objeto? Indudablemente, uno solo. Romper el bloqueo que sufría por espacio de 43 días, é impedir que los buques fuesen destrozados ó aprehendidos por la enemiga, ya que eran los únicos con que contaba la Nación, para no tener que entregarse indefensa en manos de los Estados Unidos y á completa merced del vencedor; pues si su objeto hubiera sido combatirla, hubiéralo hecho al llegar á las Antillas y en mejores condiciones que saliendo uno á uno los buques de un puerto, exponiéndose, como sucedió, á ser batidos sucesiva y parcialmente.

De lo dicho, dedúcese sin género alguno de duda, que aquella escuadra adoptó el único orden de combate posible y conveniente: el de batirse en retirada, y así lo hizo.

Mas para borrar todo género de duda y demostrar hasta la evidencia y la saciedad que con atacar de frente sólo se hubiese conseguido anticipar el fracaso, expondré algunas observaciones tan claras como lógicas.

Supongamos, por breves momentos, que la escuadra española hubiese embestido á la escuadra americana, como quieren y desean algunos, desde la poltrona de su despacho ó desde el sofá de su sala, ¿qué sucediera entonces? No es difícil el problema. Si á los pocos momentos del combate ardieron tres de los cruceros, presentando tan sólo un costado al enemigo (el otro, el de estribor, lo protegía la costa), ¿cuánto hubieran tardado en ser incen-

diados presentando los dos? El problema es tan sencillo que bien puede cualquiera resolverlo. Además, recuérdese que el Teresa y el Vizcaya enfilaron sus proas al Brooklyn y trataron de embestirle y ¿qué sucedió? Pues... sucedió lo que tenía que suceder: que el Comandante del Brooklyn, seguro y convencido de destrozar á sus enemigos con sus cañones, con toda impunidad, no quiso, como es natural, exponer su buque y las vidas de sus tripulantes sin verse obligado á ello, y rehusó el choque que su superior andar le facilitaba eludir. De consiguiente, atacar á un enemigo superior hasta en velocidad era tan inútil como peligroso, pues los buques, lejos de la costa de la que semejante táctica les habría alejado, hubieran tenido que hundirse en las aguas, pereciendo todos sus tripulantes en ellas, sin provecho para la Patria y muy expuestos á caer en poder del enemigo, que es lo más probable, si no se hubiesen ido á pique con suficiente rapidez.

La prueba de que el orden de combate fué el mejor, es que, como ya he dicho y repito aquí, el Colón pudo navegar más de 40 millas y 27 el Vizcaya, no obstante su poco andar.

Aseguran ó creen algunos, que el acto del General Cervera saliendo á combatir de día, se debió al despecho ó á la deseoperación. No conocen al General los que tal suponen ó imaginan; pero como no quiero hacer una pintura de su carácter y condiciones militares, que ofenderían su modestia y que, por otra parte, huelgan, cuando se pueden aducir hechos tan claros como la luz del sol, á ellos solos me referiré.

El día 3 de Julio, el General Cervera, no obstante conocer por experiencia la posición de los buques de las escuadras reunidas de Sampson y Schley que conservaban invariablemente frente al puerto, mandó á D. Víctor Concas, su Capitán de banderas y Jefe de Estado Mayor (1) de la Escuadra, á rectificar aquélla, y éste, al regresar, le manifestó que los americanos conservaban sus posiciones de costumbre y permanecían á la misma distancia de ordinario, añadiendo la inesperada agradable noticia de la ausencia del Massachusetts, uno de los cuatro potentes acorazados enemigos. Al mismo tiempo, ordenó también al Jefe de la Batería de La Socapa que, al salir la Escuadra, hiciese fuego sobre los cruceros Brooklyn y New York si se ponían á tiro, por

(1) D. Joaquín Bustamante, que lo era en propiedad, estaba herido en el Hospital Militar.

ser los de mayor velocidad y á los que descaba inutilizar, á ser posible, para evitar su persecución.

No dejó, en una palabra, nada á la casualidad y previó cuanto, en semejante caso, pudo preverse. Si el Jefe que tal piensa y hace, obra impulsado por el despecho ó la desesperación, hay que convenir en que, una y otra, influían en su ánimo de un modo particular y *sui-generis*.

XXVII

Que la destrucción de la Escuadra se debió á su ida á las Antillas, hánlo probado los hechos. Que el desastre lo previeron y al Gobierno se lo anunciaron repetidas veces los Jefes que en ella iban, demuéstrole la correspondencia entre su Almirante y el Ministro de Marina; y que con aquellos buques en España los sucesos hubieran cambiado y el desenlace hubiese sido muy diferente del que fué, es tan evidente que, para demostrarlo, bastarán pocas palabras.

No faltará quien crea ó finja creer que si la Escuadra fué destruída á causa de su inferioridad respecto de la enemiga, lo mismo hubiera sucedido estando en la Península. Semejante hipótesis, si hay quien de buena fe la sustente, es completamente errónea y de todo punto inadmisible.

Nuestra Escuadra en la Isla de Cuba, escasa de carbón y de víveres y con poco andar sus buques, que disminuía constantemente, como es natural, tenía que entrar en algún puerto, y ya dentro, sucederle lo que le sucedió; verse bloqueada y una de dos: ó salir á presentar combate y perecer, ó quedar reducida á la inmovilidad y á la impotencia y eso, lo mismo en Santiago, que en Cienfuegos, que en la Habana. Insistir más sobre el particular, después de lo expuesto y de lo que los hechos han demostrado, fuera pesadez imperdonable.

Veamos ahora á la ligera lo que, lógicamente pensando, hubiera sucedido de permanecer en España.

De suponer es, que declarada la guerra y curado el Gobierno de su inexplicable optimismo, se hubieran puesto á disposición de la misma todos los Arsenales y Astilleros, tanto del Estado como de particulares y que, con desusada actividad en este país, se hubiera trabajado día y noche en alistar el Pelayo, el Carlos V

y el Alfonso XIII y, si posible era, la Vitoria y la Numancia y en montarle sus cañones al Cristóbal Colón, siquiera fuesen malos, pues como dijo el Almirante Cervera, y dijo muy bien, mejores eran malos que ninguno.

Lo primero que hubieran hecho los buques, fuera limpiar sus fondos, con lo cual, y alcanzando un andar de 19 á 20 millas, hubiesen tenido mayor velocidad que los Acorazados Americanos, si exceptuamos el New York y el Brooklyn, que sólo eran cruceros, aunque mejores que los nuestros. Esa sola operación, fácil en la Península é imposible en Cuba, cambiaba por sí sola las condiciones de la Escuadra, ya que podía presentar combate, no cuando el enemigo quisiera ó le conviniese, sino cuando á ella le conviniera ó quisiese, y en el punto y hora que tuviese por conveniente.

Unidos á la misma los yates recientemente adquiridos en Alemania que, si como barcos de combate son inútiles completamente, armados en guerra y como avisos eran inapreciables á causa de su velocidad, siquiera hiciesen gran consumo de carbón, nuestra Escuadra podía conocer, gracias á ellos, la situación de la enemiga y obrar sobre seguro.

Más ó menos tarde (y los hechos lo han probado, pues salieron, aunque jamás llegaron, para Filipinas, á las órdenes del Almirante Cámara), aquélla se hubiera aumentado con el Pelayo, Carlos V y Alfonso XIII, con lo cual y montados los cañones grandes del Colón, no creo exagerar, antes bien creo quedarme corto, si digo que la Escuadra, compuesta del Pelayo, Colón, Teresa, Oquendo, Vizcaya, Carlos V y Alfonso XIII era dos veces más fuerte que la que se mandó á Cuba; y si se tiene en cuenta el superior andar de todos (excepción hecha del Alfonso XIII) y agregándoles también el Giralda, Normania y Germania, bien puede decirse que, con relación á andar, estaba en proporción inmensamente superior. Tenían, sobre todo, la inmensa ventaja de que, siendo diez (no contando la Numancia y Vitoria, que pudieran estar listos) podían dividirse en dos Divisiones en momentos dados, si conveniente era.

Inútil me parece decir que los buques, rellenos siempre de carbón y con víveres, que podrían reponer constantemente, estaban siempre en disposición de batirse y para cuantas operaciones fuera necesario llevar á cabo.

¿Qué hubiera hecho en semejantes circunstancias la Escuadra Americana? No es fácil asegurarlo; pero nada impide hacer hipótesis y aventurar suposiciones.

¿Se decidiría á venir á España?

XXVIII

Difícil es contestar á la pregunta. Sus Cruceros y Acorazados Iowa, Indiana, Oregon, Massachusetts, Texas, New York y Brooklyn, sin contar los demás de menor tonelaje, representaban ellos solos, como se ha visto, una potencia defensiva muy superior á la de nuestra Escuadra, aun aumentada con el Pelayo, Carlos V y Alfonso XIII: pero téngase en cuenta que la nuestra tenía en su favor la ventaja inmensa é inapreciable de la velocidad, que le permitía aceptar ó eludir el combate y empeñarlo tan sólo cuando lo creyese conveniente y oportuno, como varias veces he dicho y vuelvo á repetir.

El enemigo, sin base de operaciones, ó á 1,500 leguas de la suya, tendría que permanecer constantemente en la mar, expuesto á las averías y descomposiciones de sus máquinas, forzosas y naturales cuando aquéllas no se apagan para limpiar y recorrer. El consumo de combustible, que sería inmenso, dificultaría su reposición, teniendo que hacerlo en la mar, expuestos los buques á ser atacados en tales momentos por la Escuadra que, contando con todos los elementos y recursos del país, y con conocimiento de las evoluciones y situación del enemigo, podría siempre atacar y ofender.

El carbón de la Escuadra Americana que, forzosamente, debería ser conducido en vapores, expuestos siempre á caer en poder de los españoles ó ser por ellos destruidos, sería causa de perpetua zozobra y temor para los primeros, y posible es llegasen á carecer de él en momentos dados sus buques que, en caso tal, se verían privados de movimiento y en situación tan crítica como es de suponer.

Pero aun concediendo, y es cuanto se puede conceder, que lograran superar todas esas dificultades y otras cuya enumeración fuera larga, y superiores sus buques en poder á los nuestros consiguieran hostilizar á mansalva el litoral y bombardear los puertos, entonces nuestra Escuadra, superior á la suya en velo-

cidad, no tenía más que presentarse ante sus costas indefensas (por estar sus buques en las nuestras) y hostilizarlas también: ¿quién sufriría más? ¿quién causaría más perjuicios al enemigo? Fácil es la contestación. Compárense el número y la riqueza de sus ciudades con las nuestras y la importancia y extensión de su comercio con el de España y está contestada la pregunta. Por lo pronto, observarás que, aun en ese caso, por el mero hecho de permanecer nuestra Escuadra en la Península, hubiera bastado para alejar sus buques de la Isla de Cuba y la ida de nuestros Cruceros sirvió para todo lo contrario: consiguió tranquilizarlo completamente, ya que sabía donde estaba el peligro.

Si alguien duda de lo expuesto, no tiene más que recordar los sucesos ocurridos en las Antillas desde el 22 de Abril hasta que lo Escuadra de Cervera fué bloqueada en el puerto de Santiago; es decir, durante un mes largo: ¿qué hizo la enemiga? Lanzar algunos proyectiles sobre la Habana á *honesta* distancia, presentarse delante de Puerto-Rico y bombardearlo á la ligera (si se me permite la frase), hacer algunos reconocimientos sobre Cárdenas y Matanzas y querer cortar el cable en Cienfuegos sosteniendo un ligero fuego de cañón, y reconocimientos sobre Mariel, los Colorados y cruceros en toda la costa Norte de la Isla; pero, en realidad, sin emprender operación ninguna seria ó de importancia ó trascendencia. ¿Por qué? Porque ignoraban el paradero de nuestra Escuadra que, si muy inferior á la suya, podía atacarles en el momento en que, empeñados en alguna operación, menos esperasen el ataque. Los Americanos no estuvieron tranquilos y no fueron dueños de sus movimientos, hasta que la llegada de nuestros buques á la Isla de Cuba y su bloqueo en Santiago, les garantizaron la tranquilidad. Entonces y sólo entonces pensaron seriamente en invadirla por tierra, así como la de Puerto-Rico.

¿Pero hubiera venido á España la Escuadra Americana? Bien puede asegurarse que no; pues además de las razones expuestas y otras mil y mil más que pudieran aducirse, hay que considerar y tener muy en cuenta que extendiéndose entonces la guerra y las operaciones marítimas al Océano y Mediterráneo, con los consiguientes perjuicios al comercio de todas las Naciones de Europa, éstas no las hubieran sufrido con resignación y paciencia, aun haciendo caso omiso de razones de otro orden. Recuérdese

que Inglaterra, su aliada, fué la primera en mostrar su disgusto ante la amenaza, tantas veces repetida, de la presencia en nuestras aguas de la Escuadra de Wattson, y sabe Dios si hasta interpuso su veto.

Nuestros buques, listos constantemente para operar y amagando siempre, aun desde España, presentarse en las costas de los Estados Unidos, bastarían para que el enemigo no pudiera mandar sus buques á Cuba como los mandó, por lo menos con la impunidad que lo hizo.

Queda, pues, demostrado, aunque muy á la ligera, pues lo contrario fuera dar á estos apuntes una extensión excesiva, que la ida de aquéllos á las Antillas, y más en las condiciones en que lo hicieron, fué un error tan grande, que por sí solo decidió la campaña en favor del entemigo.

XXIX

Pero como si las faltas y los errores cometidos por aquellos hombres que dirigían la política y la guerra de España no fueran bastantes, no se dieron aún por satisfechos hasta decretar la salida de los buques de Santiago y su total destrucción, cuando de otro modo, las operaciones militares hubieran tenido otro desenlace muy distinto del que tuvieron y sabe Dios si también hubiese variado el de la campaña y, por ende, el de la guerra, que á veces, el suceso más insignificante, cambia la faz de las operaciones.

Fácil me será probar lo que digo; pues los hechos en que para ello á fundarme voy, son hechos consumados, hoy de todos conocidos, y la demostración se reducirá á un simple cálculo aritmético, á una sencilla proporción que cualquiera podrá resolver.

El Gobierno tenía conocimiento exacto, y diario, de cuanto en Cuba sucedía: supo, por consiguiente, la entrada de la Escuadra en Santiago, y la mejor demostración de que aprobó y hasta aplaudió aquélla, fué el siguiente cablegrama que el Ministro de Marina dirigió al General Cervera, y el de Blanco á Linares.

«Encargado Ministerio, felicito V. E. y Escuadra por hábil maniobra. Ordeno General Apostadero (Manterola) provéale de cuanto necesite. Proceda acuerdo Gobernador General y deme frecuentes noticias.»

Blanco á Linares:

«Sírvasse V. E. manifestar señor Almirante Cervera que le felicito por su *feliz llegada y habilísima derrota* y le ofrezco mi cooperación..... etc.»

Se vé, pues, que tanto el Gobierno como el Capitán General de la Isla, felicitaban al Almirante Cervera y creían hábil su maniobra de tomar el puerto de Santiago: luego hizo perfectamente. ¿Por qué se le quiso acriminar más tarde por lo que en un principio se aplaudió? Fácil es suponerlo: para achacar los sucesos posteriores á la entrada en el puerto de Santiago y no á la ida de los buques á las Antillas y á su salida de aquél.

Pero dejando consideraciones de ese orden y concretándome á la cuestión, diré que no se necesitaba ser un zahorí para comprender lo que todo el mundo en Cuba, aun los más lerdos, comprendieron desde luego, á saber: que los buques españoles atraerían sobre sí la tempestad que no tardó en estallar y que Santiago sería el objetivo del enemigo.

Sabíase ó debía saberse, que en Cuba había poquísimo carbón y ese, debido, no á la iniciativa del Gobierno, sí que á las gestiones del Sr. Pedemonte que, cual si previera los sucesos, no se dió punto de reposo hasta obtenerlo. Sabíase, ó debía de saberse, que el puerto contaba con poquísimos elementos y que darlos á la Escuadra había de ser, como fué, tarea lenta y difícil. Sabíase, ó debía saberse, que la plaza sólo contaba con artillería antigua y casi inútil y con poquísimos víveres y menos cartuchos Maüsser: y en condiciones tales, fácil era comprender que la Escuadra sería bloqueada, antes que pudiera salir, repuesto el carbón necesario y que mandarla á combatir, era condenarla á perecer.

¿Qué hacer en circunstancias tales? Prolongar por todos los medios posibles la resistencia de la plaza, que implicaba la salvación de los buques, proporcionándoles todos los auxilios necesarios al efecto. ¿Era posible hacerlo? Seguramente. Antes de indicar los medios de conseguirlo, forzoso me es recordar aquí, porque ello es importantísimo, que la División de Manzanillo, á las órdenes del hoy General Escario, recibió orden el *20 de Junio* de acudir á Santiago; que salió el 22 por la noche la vanguardia, y llegó á su destino toda la columna el *3 de Julio*, es decir, en diez días.

La Escuadra, como es sabido, entró en Santiago el 19 de Ma-

yo, y el Gobierno, que nada ignoraba, pudo y debió dar órdenes el 20, y el 21 cumplirlas el Capitán General.

Lo más necesario, ó por mejor decir, lo indispensable, era el envío de municiones Maüsser, harina (ó galleta), tocino y algún aguardiente. Carne, la proporcionaban los mismos bueyes del convoy y hasta las acémilas en último caso.

La Habana está, puede decirse, unida á las Tunas por medio de ferrocarril, si se exceptúa un trayecto de muy corta extensión. Es, pues, indudable que las raciones y cartuchos podían, enviándolos el 22, estar en el último puerto, el 27, á lo sumo. Reunidos con anticipación en las Tunas cuantos vapores y embarcaciones fuesen necesarios, las habrían trasportado á Manzanillo, entre cayos, en el espacio de cinco ó seis días, es decir, que llegarían el 2 de Junio, donde la columna Escario, de antemano advertida y lista, podría salir el 5 del mismo custodiando el convoy. Diez días tardó, como se ha visto, en llegar á Santiago y suponiendo tardara doce á causa de la impedimenta, que es cuanto puede concederse, hubiera alcanzado el término de su destino del 17 al 19, esto es, muchos días antes del 1º de Julio, en que tuvo lugar la batalla del Caney.

La Escuadra, que no debió recibir orden de salida, antes por el contrario, la de contribuir con todas sus fuerzas á defender la Plaza, habría desembarcado 500 hombres más, sus 34 cañones de tiro rápido de 37^m/_m. y sus 8 ametralladoras de 11^m/_m.

Ahora bien: si el día 1º de Julio, 520 hombres á las órdenes del heroico General Vara del Rey, sin un solo cañón, contuvieron por espacio de *diez horas* á las fuerzas americanas que atacaban el Caney, y lo mismo hicieron *dos compañías* con escasas reservas en las alturas de San Juan, causándole 1,600 bajas entre muertos y heridos y haciendo pensar seriamente al General Shafter en el reembarco de la expedición los días 2 y 3 como todo el mundo sabe hoy, ¿qué hubiera sucedido si el General Vara del Rey hubiese contado con 1,000 hombres más, por ejemplo, y seis ú ocho piezas de tiro rápido y con otros 1,000 hombres é igual número de piezas los defensores de San Juan y el General Linares dispuesto y tenido bajo su mano, por decirlo así, los 2,000 soldados y marineros restantes y los demás cañones desembarcados de la Escuadra? ¿Podrá tachárseme de optimista ó de crédulo, si aseguro que el Ejército americano se hubiera reembar-

cado? Porque no hay que olvidar, y ello está plenamente demostrado, que entre Shafter y Sampson surgieron diferencias, empeñado el primero en que el Almirante forzara la entrada del puerto y éste en que el General atacase por tierra las alturas del Morro y La Socapa. Además, Sampson había manifestado á su Gobierno, que el constante bloqueo de Santiago de Cuba, sin descansar día y noche las tripulaciones de los buques y sin apagar sus máquinas, concluiría por hacerse difícil y poco menos que imposible en época de huracanes. No hay que olvidar tampoco que los Estados Unidos sólo contaban con 25,000 hombres de Ejército regular y el resto eran voluntarios y, por último, que si en aquel país había *jingoes*, como los hay en otros, aunque bajo distinto nombre, no faltaba un partido fuerte y numeroso, amante del trabajo y de la paz y enemigo de la guerra y del imperialismo, cuyo espectro creía ver levantarse ya. En estas condiciones, fracasada la expedición terrestre de Santiago de Cuba, intactos y abastecidos de víveres nuestros buques y en plena época de ciclones ¿qué hubiera podido suceder? Sólo Dios lo sabe: pero de tener buques, buenos ó malos, á no tenerlos, hay la diferencia del día á la noche.

Si alguien pudiera objetar que el convoy de municiones y víveres de la Habana á Manzanillo no podía mandarse (aunque no creo tal), diré que bastaban los 3,600 hombres de Escario y los 500 más de la Escuadra y la artillería de tiro rápido para el reembarco de la expedición de Shafter, y que aquél pudo estar á tiempo en Cuba ¿puede alguien dudarlo? Con seis días de anticipación en ordenárselo se hubiera conseguido. En cuanto á los marineros y cañones de la Escuadra, no había sino disponerlos. Creo inoportuno y ocioso insistir más sobre lo que tan de manifiesto está.

XXX

Al conocerse en España en toda su verdad la importancia del desastre, tanto más triste y doloroso cuanto menos previsto y esperado, achacóse con imperdonable ligereza á los que en él fueron actores y culpóse á la Marina de no haber sabido combatir y al Ejército de no haber querido pelear.

¡No haber sabido combatir la Marina! Bastara por sí sola, si otras mil pruebas no existieren, para demostrar todo lo contrario, la salida del difícil puerto de Santiago de Cuba de aquellos buques, recibiendo, uno á uno y sucesivamente, el fuego de todos los enemigos, para poner muy alto el valor, la serenidad, la práctica y la inteligencia del Jefe que los mandó y de los Comandantes que los dirigían y la intrepidez y abnegación de sus dotaciones que, resignadas y serenas, fueron al sacrificio. Dificil y admirable operación que los extranjeros todos, haciéndonos justicia, han admirado y aplaudido. Pero sucédele á muchos españoles lo que á muchos maridos, que ignoran tienen mujer bonita, hasta que un extraño se encarga de demostrárselo hasta la evidencia, si bien á costa, las más de las veces, de la felicidad conyugal.

Fundáronse, para lanzar tan gratuita como torpe acusación, en que nuestra escuadra tuvo cerca de 500 bajas, entre muertos y heridos, y sólo uno de los primeros y otro de los segundos la americana, achacándose el suceso al pánico que se apoderó de todos, sin tener en cuenta que esos hombres, á los que así se acusa, se batiéron hasta el último momento en aquellos buques convertidos en horribles hogueras ó en inmensas piras hasta que se estrellaron contra la costa, y después, y sin arredrarse ante el peligro, ayudaron, aun á costa de sus vidas, á salvar á los heridos, á muchos de los cuales las llamas alcanzaban ya. La inverosimil desproporción entre nuestras bajas y las sufridas por el enemigo, se debió á que nuestros buques eran vulnerables á toda la artillería de los del enemigo, y los suyos, sólo á *seis* cañones de nuestros cruceros, á que sus proyectiles barrían, materialmente, nuestras baterías convirtiéndolas, como dijo el inolvidable Bustamante, *en salchicherías* y hasta á que nuestros mismos cañones se convertían por decirlo así, en enemigos, ya que sus cierres defectuosos constituían un serio peligro para los que los manejaban, á muchos de los cuales hirieron de gravedad. ¡Cuántos españoles ignorarán lo que dejo expuesto! No ha faltado también quien afirmara que los cabos de cañón no sabían apuntar. Si así fuese, que no fué, como demuestran los impactos (1) del Iowa, Oregon, New-York y demás buques enemigos, estaría justificado el hecho, que respondería á las eternas economías de Guerra y Marina,

(1) Impacto: señal, marca, desperfecto ó avería de proyectil al chocar.

que tantos millones, tantas lágrimas y tantas vergüenzas han costado después; porque el artillero (y perdóneseme el símil), no es *espontáneo* como las setas; el artillero nó nace, se hace: y en España como en Rusia, en China como en el Perú, y como en el mundo entero, se hace, á fuerza de práctica, es decir, haciendo ejercicio al blanco, que hoy, con la moderna artillería, es cosa cara, muy cara, carísima; pues seguro estoy que no todos saben que un disparo de un cañón Krupp de 30 ^c/_m. cuesta 3,000 *pesetas* y uno de un cañón de 30 ^c/_m. Ordóñez no baja de 1,700 *pesetas*. Así y todo, el celo y el buen deseo de los Jefes y Oficiales de aquella Escuadra hizo prodigios, y los artilleros, como queda demostrado, no tiraron al aire. Pero el combate entre los buques españoles y los americanos era, y me valdré de un ejemplo vulgar al expresarlo, para que todos puedan comprenderlo, lo mismo exactamente que si varios hombres se valieran de piedras contra otros que sólo contestaran con puñados de nieve. Pero ¿á qué continuar?; fuera tarea tan larga como inútil insistir más sobre el particular después de todo lo expuesto.

Si el Ejército quiso, ó no, batirse, lo dirán los cinco cablegramas oficiales y fidedignos que á continuación copio, mejor que cuanto pudiera aducirse, pues son bien claros, bien terminantes y bien explícitos.

«Habana 8 Julio 1898.

«Al General Correa, Ministro de la Guerra.—Madrid.

«El Ejército, siempre listo para cualquier sacrificio que demande la Nación, permanece intacto hasta el presente y está lleno de espíritu para mantenerse por sí mismo con vigor en Santiago de Cuba. Después de muchos combates brillantes, en los cuales, aunque se haya perdido algún terreno, se ha disputado cada pulgada de territorio con gran valor, se han causado al enemigo grandes pérdidas. Es mi opinión que la mayor parte de las clases militares oirían con poca paciencia proposición alguna de paz, y mucho menos para el abandono del territorio que el Ejército ha estado defendiendo tan valerosamente. Con víveres y municiones podemos nosotros mantener nuestras posiciones por muchos meses, y hasta vender muy cara la victoria á nuestros enemigos, aunque la absoluta posesión del mar, que gozan los americanos, haga la vida penosa por la falta de alimentos; los combates difíciles en extremo, por razón á la escasez de municiones, y emba-

racen al Gobierno considerablemente, á causa de las perturbaciones frecuentes de orden público que resultaron del estado de hambre por parte del pueblo. Resumiendo, pues, permítaseme decir que el Ejército en general desea la guerra, por el honor de las armas, como también por su propio honor, y que le sería excesivamente doloroso abandonar al enemigo, sin combatir, una tierra que ha sido conservada durante tantos años, á costa de su propia sangre. Esta es la opinión que yo también poseo y he poseído siempre. —BLANCO.»

«Madrid 12 Julio 1898.

Bancroft Library

«Al Capitán General Blanco.—Habana.

«Recibido su telegrama núm. 202. Estoy sorprendido de que estando ya salvado el honor de su indomable Ejército, como indudablemente lo ha sido con admiración del mundo entero, como también con gran gloria de la nación, persistan las fuerzas de Santiago en continuar la guerra, en la cual no pueden ganar, seguramente, más laureles, ni llegar tampoco á otro resultado que el de verse obligados á rendirse en breve plazo, por falta de víveres y municiones. No es de creer que estando el enemigo plenamente al corriente de las lamentables condiciones existentes entre las tropas de Santiago, se dé prisa alguna para sufrir ó arriesgar nuevas pérdidas, especialmente desde que puede, por medio del bloqueo, impedir que se mande ayuda alguna ahí, pudiendo posesionarse de la Isla, sin nuevos sacrificios de sangre por su parte. Ni tampoco me puedo explicar á mí mismo, su tenacidad en mantenerse en una tierra ingrata que nos repele y se hace odiosa á nosotros, por su deseo de separarse de la Madre Patria.

«Yo creería que el Ejército prefiriese la pena de abandonarla, antes que la ruína y desolación que tan desastrosa persistencia traería á esta infortunada Patria, que en vista del futuro que le espera, clama por una paz con honor, siendo ahora la ocasión en que puede asegurarse. Pero sea lo que sea, y sin dejar de sentir en el fondo de mi corazón el orgullo de un verdadero español y de un soldado, ante los exaltados sentimientos de su Ejército sin rival, yo concibo y deduzco que no permitirá que sus nobles miras sean un obstáculo á la disciplina, y que los soldados jamás olvidarán sus deberes de obediencia y sumisión á los decretos del Gobierno, concediéndoles atención tal, que se esté así seguro de conservar el honor del Ejército.

« Yo creo, por lo tanto, que sean los que fueren los decretos del Gobierno, el Ejército los ejecutará, y no pretenderá constituirse en un peligro para la Nación, trayendo de esta suerte sobre sí la gran desdicha de tener que rendirse por falta de víveres y demás medios para su sostenimiento.

« Yo creo, sin embargo, tener una seguridad absoluta de ello y ésta, usted solo puede dármela. Tenga usted la bondad de dármela tan pronto sea posible, porque estos son momentos críticos.—CORREA.»

« Madrid 12 Julio 1898.

« Blanco, Gobernador General.—Habana.

« Absolutamente dueños de la situación, conociendo los americanos por experiencia cuán costoso les ha sido entrar en combate con nuestros bravos soldados, se limitarían en lo futuro á extender y reforzar el bloqueo, y á bombardear puertos, destacando al mismo tiempo buques para atacar á Puerto Rico, Canarias, las Islas Baleares y aun las ciudades del litoral de la Península, esperando que ayudados por los indios, asegurarán la posesión de las Filipinas y también, seguramente, conseguir la alteración del orden público en la Nación. El deber indiscutible de todo Gobierno, es evitar males tan grandes é irremediables, buscando por todos los medios el fin de una lucha tan desigual y desastrosa. La paz se obtendría hoy en condiciones que serían aceptadas y honrosas para el Ejército. Pero una vez que Cuba haya sido rendida por hambre, Manila perdida, parte si no todo Puerto Rico ocupado, y las ciudades más importantes de nuestro litoral bombardeadas; no será posible pensar en la paz. La descomposición y ruina de este país tan lleno de calamidades, sería el resultado. Yo confío que en vista de estas razones, usted y los generales á sus órdenes, á quienes nuestras instituciones, y sobre todo, nuestra Patria, son tan queridas, sabrán responder á la disciplina del siempre valeroso Ejército, y rendirán obediencia á las resoluciones del Gobierno, con respecto á la paz. Espero con ansiedad su respuesta que le ruego me envíe con todo la premura posible.—SAGASTA.»

« Habana, 14 Julio 1898.

« Al General Correa, Ministro de la Guerra.—Madrid.

« La opinión dominante del Ejército, de la cual participamos todos nosotros, los generales, es que se continúe la guerra, cre-

yendo que no se ha hecho aún bastante para la conservación de su honor. Vería aquél por lo tanto con vergüenza el abandono de la Isla que está ocupando y defendiendo con tanto valor; pero puede usted estar seguro que respetará las órdenes del Gobierno, y no se opondrá á sus decisiones. Muchos de los Generales prometen esto á V. En las circunstancias más dificultosas, me complazco en asegurarle á V. mis mejores deseos.—BLANCO.»

«Habana, 14 Julio 1898.

«Al Sr. Sagasta, Primer Ministro.—Madrid.

«La opinión dominante en el Ejército de Cuba, de la cual participamos todos nosotros, los Generales, pide la continuación de la guerra. Nosotros creemos que el honor del Ejército pide algunos más sacrificios; pero el Ejército nunca presentará en sí mismo un obstáculo para la ejecución plena de las órdenes del Gobierno, que obedecerá, como es su deber hacer. Profundamente agradecido, por mi parte, por las frases tan lisonjeras que V. me dirige en su telegrama del 12, es excesivamente doloroso para mí informar á V. que yo no puedo continuar más tiempo al frente de este Ejército, en el caso que el Gobierno decida solicitar la paz.—BLANCO.»

XXXI

No faltan quienes, en su empeño y en su prurito de achacar á la Marina los desastres ocurridos, dicen que, ya que la culpa de los mismos fué porque los barcos eran pocos y malos, á ella y sólo á ella se debe, pues que no supo administrar ó aplicar con fruto los millones que para crear una escuadra se le dieron.

Punto es ese que, para aclararlo, fuera necesario escribir un volumen, porque el asunto se presta y la materia no se agotaría con facilidad; pero como no es tal el objeto de este escrito, contentaréme tan sólo con citar dos hechos muy recientes por cierto, entre muchos, para probar que la Marina no tiene la culpa ni puede tenerla de que su material sea deficiente y que no se emplee el dinero con el aprovechamiento que debiera; porque una cosa es *la Marina*, esto es la Corporación ó los individuos que la constituyen, y otra cosa es el Ministro de Marina, que en el mero hecho de serlo, es hombre político ante que todo y tiene que atender á las exigencias de la política y cumplir lo que creo ha

dado en llamarse disciplina de partido; pues sabido es que en España la política lo absorbe todo.

No una, muchas veces, los Capitanes Generales de los Departamentos marítimos han propuesto despedir del Arsenal un número de individuos de la maestranza del mismo que, por falta de trabajo, no eran necesarios. ¿Y qué ha sucedido siempre ó casi siempre? Que el ministro de la Gobernación ha sido el primero en oponerse á tan justa medida, alegando que su realización acarrearía un conflicto de orden público. La maestranza ha continuado en el Arsenal. ¿Tiene la culpa de ello la Marina?

Todos recordarán, pues bien reciente está *la cosa*, la compra de los trasatlánticos alemanes Rápido, Patriota y Meteoro, que si como buques de lujo, no dudo sean magníficos, como buques de guerra, siquiera sean avisos, son muy malos por mil razones, y, entre otras, por el inmenso consumo de combustible de sus máquinas. Y la prueba de lo expuesto es que después se han vendido ó tratado de vender en mucho menos dinero del que costaron.

Aunque lo ignoro y, por otra parte, no me importa, la opinión y la voz pública achacan al ex-ministro Sr. Moret la adquisición de semejantes buques. Fuera él ó fuera otro, que para el caso *tanto monta*, es lo cierto que el Gobierno es quien la llevó á cabo y la aprobó. ¿Es culpable de ello la Marina? No creo exista un solo Jefe ni ningún Oficial que no haya vituperado el hecho; el que con palabras más suaves ha calificado los buques de que me ocupo, ha dicho que eran *ridículos*. Lo expuesto creo basta y sobra para demostrar que aunque aquellos mal llamados avisos se adquirieron por la Marina (tal vez), y para la Marina (sin duda alguna), no fué la Marina la que aconsejó, ni menos aprobó su adquisición.

No faltará quien, al leer el párrafo anterior, diga que yo me contradigo con pasmosa facilidad, ya que los buques que ahora califico de inútiles, ó cosa así, los calificué antes de *inapreciables*. Voy á explicar lo que, á primera vista, parece un contrasentido.

Los buques, en realidad, son malos ¿quién lo duda? pues no reúnen condiciones ningunas. Si antes, al referirme á la Escuadra que pudiera reunirse en España, los calificué de *inapreciables* como avisos, es porque como dice un refrán vulgar, pero muy á propósito para el presente caso, «á falta de pan, buenas son

tortas». Esto es, que entre no tener avisos y tenerlos siquiera fuesen deficientes, es mejor, muchísimo mejor, tenerlos, y en ese sentido los llamé, y seguiré llamándolos en caso semejante, *inapreciables*.

Ese caso, es el mismo que el de los cañones de torre del Cristóbal Colón. Claro es que en tiempos y circunstancias normales, los cañones Armstrong de 254 m/m que quería darnos la casa Ansaldo, no debían tomarse porque no eran perfectos, y el ministro que los hubiera recibido, hubiese echado sobre sus hombros una responsabilidad inmensa. Pero próxima á estallar la guerra, debieron adquirirse malos y todo, porque como dijo el General Cervera, y dijo muy bien, mejor eran malos que ninguno. Y en efecto, con que sólo hubiesen podido hacer 25 ó 30 disparos, pues no hubieran podido disparar tantos durante el combate, esos mismos cañones que, realmente eran malos, hubiesen *resultado* magníficos en aquellas circunstancias.

Por si alguien no ha comprendido el ejemplo anterior, pondré otro más vulgar y más sencillo.

Supongamos á un viajero sorprendido en medio del campo por una tempestad de esas en que, como decirse suele, *parece se abren las cataratas del cielo*, y supongamos, también, que ese viajero encuentra á tiempo una choza pequeña, sucia, incómoda, baja de techo, llena de goteras y, en una palabra, todo lo mala y pobre que se quiera: ¿dejará de guarecerse en ella mientras dura la lluvia y dejará de encontrarla de perlas, aunque en realidad sea un albergue pésimo? Seguramente que no. Claro es que hubiera preferido una casa y mejor si era buena; pero ello no quita que la choza le viniera á las mil maravillas y se refugiara en ella sin titubear y diera gracias á la Providencia por habérsele deparado.

Si después de lo expuesto, no queda demostrado que no es la Marina, esto es, la corporación, la que tiene la culpa de las deficiencias del material que tenía que manejar y en el cual expuso su vida llegada la hora de exponerla, hay que convenir en que mis demostraciones son malísimas, ó en que no hay peor sordo que el que no quiere oír.

XXXII

¿Por qué esa prevención? ¿por qué esa malevolencia? ¿por qué esa inquina á los que, dando pruebas de completa buena fe y envidiable lucidez, anunciaron el cataclismo que pagaron con sus vidas y sellaron con su sangre? Fácil es la explicación.

Completamente obcecados los hombres que constituían el Gobierno con los planes elegidos y las medidas adoptadas, convencidos de que la concedida autonomía era la panacea que curar debía la larga enfermedad y cicatrizar las heridas causadas durante la tremenda lucha, cerraron los ojos á la luz y los oídos á toda suerte de consejos y advertencias, y con placidez seráfica y tranquilidad olímpica, propias de los pastores que en Belén dieron fin de la célebre torta, ó de los que habitan en el reino de Babia, esperaron que los Estados Unidos abandonarían sus solapadas intenciones y depondrían las armas los insurrectos de la Isla de Cuba que, por artes tales, iban á convertir, así como España, en otra Arcadia feliz, sin ver la tempestad que, lenta, pero incesantemente, se acercaba y que cubría todo el horizonte de negras y amenazadoras nubes; señales todas inequívocas de próximas desgracias que, naturalmente, no se cuidaron de prevenir ni de evitar. Cuando rugió el trueno, cuando estalló el rayo, cuando la duda fué ya imposible y la desgracia palpable y el error patente y difícil, si no imposible el remedio, á la tranquilidad y á la calma y al optimismo y al reposo, sucedieron la vacilación y la duda. Perdieron entonces aquellos hombres la razón y el tino, si alguna vez los tuvieron; trataron de acudir á todas partes y poner remedio á todo, sin acudir á ninguna ni remediar nada, ya que, divididas nuestras escasas y débiles fuerzas marítimas, presentáronse siempre inferiores á las del enemigo que las batió con absoluta impunidad, no obstante el valor y el heroísmo de que los españoles dieron pruebas tan brillantes como inútiles.

Cuando se sucedieron las terribles hecatombes y se multiplicaron los desastres y las desdichas no cesaban y no concluían las desgracias, y perdidos los últimos restos de aquel inmenso imperio que Colón y Magallanes descubrieron y Cortés y Legazpi conquistaron, y que ya no podíamos sostener, vióse también

amenazada la Patria, cuyas costas no tenían buques que las defendieran, entonces y sólo entonces, comprendiendo la inmensidad de la catástrofe y agobiados bajo el peso de la responsabilidad que sobre ellos pesaba y que no tuvieron la virtud de confesar ni el valor de asumir, trataron de arrojarla sobre sus propias víctimas, porque de sobra se les alcanzaba que aquellos hombres, destinados á sabiendas al sacrificio, muertos unos, heridos otros, enfermos y prisioneros los más y á inmensa distancia de España todos, no podrían sincerarse ni poner la verdad de manifiesto, aprovechando, además, para el logro de sus fines, el error en que vivían la mayoría de los españoles, extraviados por una parte de la prensa que, con el mejor deseo tal vez, pero con deplorables resultados, suponían á España con una potente y numerosa escuadra, gracias á la adquisición de poderosos buques de combate y á ciertos álbums ó cuadernos que alcanzaron gran éxito y circulación, y en los cuales se veían, hendiendo inmensas olas ó surcando tranquilas aguas, buques que aún tardarán años en navegar y otros que ni aun en proyecto creo existan. Con lo cual, convencidos de que los del enemigo eran pocos y débiles (como no faltó quien asegurara) y esperando, por ende, fáciles y decisivas victorias, no pudo menos de imaginar, al conocer las inesperadas derrotas, que éstas tenían, forzosa y necesariamente, que achacarse á impericia ó cobardía de los Oficiales de la Armada.

Más tarde, pasados aquellos tristes sucesos, enjugadas las lágrimas vertidas, y olvidadas las humillaciones, y el dinero gastado y los territorios perdidos, y las vidas sacrificadas, de sobra sabían ellos que los españoles, versátiles y olvidadizos, á fuer de nobles y generosos, no volverían á ocuparse de las pasadas tristezas, embargada su imaginación y excitada su curiosidad con hechos más recientes, siquiera fuesen ajenos á sus necesidades é intereses. Sólo así se explica cómo no se han depurado las tremendas responsabilidades contraídas, y que sus autores, pasados ya el terror y sobresalto que debieron embargarles, vuelvan á levantar la voz y hablen de virtudes que jamás conocieron y aspiren al Poder que, seguramente, no tardarán en escalar.

Mientras en España sigan turnando en él, con la misma regularidad y parsimonia que los arcaduces de una noria, el partido fusionista y el conservador, ó mejor dicho, sus eternos prohombres,

bres, de todos tan conocidos y á los cuales debe la Nación todas sus desdichas pasadas y su actual postración; el segundo dando lugar con sus extemporáneas cuanto ridículas economías en Guerra, al funesto alzamiento de Baire, que no se pudo reprimir por falta de soldados y que tantos millones y tantas vidas costó después; y el primero acarreando la inicua guerra que tantos desastres y tantas humillaciones nos ha costado y que terminó firmándose en París la mayor vergüenza que registran los anales diplomáticos, no serán posibles, ni la regeneración que tanto necesitamos y todos pedimos, ni la felicidad de este triste país que tan acreedor es á ella.

José Müller.

Barcelona, Junio 1900.

