

## LA VOLADURA DEL MAINE

Guillermo G. CALLEJA LEAL  
Doctor en Historia

### *LOS ANTECEDENTES*

**E**N el mes de enero de 1898, pronto iba a cumplirse el tercer aniversario del «Grito de Bayate», dado el 24 de febrero de 1895 por don Bartolomé Masó y Márquez, General Mayor del llamado Ejército Libertador y Presidente de la «*República de Cuba en Armas*» desde el 30 de octubre de 1897. Mientras tanto, la guerra continuaba llevando la muerte y la destrucción en el suelo cubano. El general don Ramón Blanco y Erenas, había sustituido al general don Valeriano Weyler y Nicolau en el mando de la Capitanía General, precisamente en unas circunstancias deplorables para España, ya que la situación militar era nefasta; y además, las fuerzas conservadoras se oponían a cualquier político y permanecían aferradas a la idea absurda del todo o nada.

Una de las primeras acciones gubernamentales del Consejo de Ministros, que estaba presidido por don Práxedes Mateo Sagasta, fue nombrar Capitán General de Cuba al general don Ramón Blanco para que fuese él quien llevase a cabo la implantación de la Autonomía como única vía y solución para la crisis de Cuba. De este modo, el General Blanco, consecuente con esta misión que se le había encomendado, desde su llegada a la Isla se puso a trabajar tenazmente en este sentido, y cuando creyó que había llegado el momento oportuno, decretó la vigencia de la autonomía a partir del mismo día 1 de enero.

Uno de los resultados del nuevo sistema político fue que los periódicos comenzaron entonces a manifestar sus opiniones con una mayor libertad; lo cual, aunque no era precisamente lo más importante, al menos sí era lo más aparente del cambio que se había experimentado con el inicio del año. Aquel mismo día en que había nacido la autonomía para Cuba, se fundó un nuevo diario habanero, «El Reconcentrado», cuyo nombre ya indicaba de por sí, que iba a ser muy crítico con el sistema que se había mantenido hasta entonces.

El día 12 de enero, «El Reconcentrado» publicaba su página editorial bajo el título «Fuga de Pícaros», en el que comentaba la partida hacia España de uno de los últimos colaboradores más directos del general Weyler. Esto encendió los ánimos de los conservadores y especialmente del estamento militar. Ante esta circunstancia, un grupo de oficiales españoles tuvo la desgraciada idea de responder al editorial marchando a la redacción del periódico y, así lo hicieron, destrozando los muebles y las cajas de imprenta. Inmediatamente, este suceso convirtió La Habana, día y noche, en un hervidero de manifestaciones callejeras tanto a favor como en contra de la Autonomía. Aquellos sentimientos encendidos que hasta entonces habían estado reprimidos, no causaron afortunadamente ni muertos ni heridos; todo se redujo a algunas pedradas y gritos de «viva» o «muera Weyler».

El cónsul general de los Estados Unidos en La Habana, el general Fitzhugh Lee, de carácter exaltado y eterno partidario del intervencionismo norteamericano en Cuba, cablegrafió a Washington explicando cómo se estaban desarrollando estas manifestaciones y la inviabilidad del plan autonómico debido a que iba a encontrar una fuerte oposición en toda la Isla. Por su parte, la «yellow press» de los Estados Unidos, que en las últimas semanas había permanecido ligeramente dormida, aprovechó los disturbios para salir de su letargo, y lo hizo empleando el siguiente lema: *«la autonomía cubana era tan sólo una farsa»*.

Una vez terminados los disturbios callejeros en La Habana, don Pío Gullón, Ministro de Estado, se apresuró en dar a Washington toda clase de explicaciones, afirmando que la autonomía quedaría instaurada en Cuba sin dudas ni dificultades. Sin embargo, lo cierto es que dichas manifestaciones mostraban claramente que eran numerosos los partidarios del fin de la unión de Cuba a España y que tanto los funcionarios civiles como militares eran contrarios a las reformas introducidas por los liberales, sin llegar a comprender que la cuestión no era conceder o no la autonomía, sino aceptarla o perder la Isla de Cuba para siempre. Por otra parte, otra cuestión que parece clara



Excmo. Sr. D. Ramón Blanco y Erenas, Marqués de Peña-Plata, Gobernador de la isla de Cuba.

es que la postura adoptada por el Gobierno de Sagasta era sincera y que jamás podrá saberse la viabilidad del nuevo sistema instaurado el día 1 de enero de 1898, ya que el Presidente McKinley no dio el tiempo necesario para su posible consolidación; no obstante, aunque así fuera, a medio o largo plazo, la independencia de Cuba era algo irremediable para España. Y por último, tampoco llegaría a verse el resultado de las negociaciones comerciales que, bajo el nuevo régimen autonómico, se iba a desarrollar en Washington sobre la agenda redactada por los propios Estados Unidos y según la cual se preveía una situación de privilegio para aquel país, como principal cliente de Cuba.

El cónsul norteamericano, Fitzhugh Lee, en los días 11 y 12 de enero solicitó insistentemente el envío de un buque de guerra para defender los intereses norteamericanos en Cuba, señalando que debería de atracar en el puerto de La Habana una semana después para coincidir con la visita de dos buques alemanes; y además, que debería de hacerse con el pretexto de que tenía que abastecerse de carbón.

Los disturbios ocurridos en La Habana provocaron el que el día 19 de enero se debatiese en el Congreso de los Estados Unidos el reconocimiento de beligerancia entre Cuba y España. En la Cámara de Representantes, Ferdinand Brucker (de Michigan), propuso la resolución de dicho reconocimiento y a pesar de que la administración McKinley y sus defensores consiguieron bloquear la propuesta de Brucker, pudo comprobarse que habían suficientes votos republicanos para aprobarla mientras que la soberanía española continuara hundiéndose paulatinamente. William Alden Smith (igualmente de Michigan) se encargó de informar al Presidente McKinley de que los congresistas republicanos pedían la solicitud para que la plataforma del partido aprobara la independencia de Cuba.

Poco después, el día 24 de enero, con el supuesto fin de celebrar las buenas relaciones existentes con España, McKinley decidió el envío de un buque de guerra a La Habana como un gesto de amistad. Al dar la noticia al Gobierno español, el Presidente norteamericano explicó que tan sólo pretendía iniciar una costumbre que desgraciadamente se había interrumpido hacía tres años; por ello, no debería de pensarse en modo alguno que tal acción pretendiera defender las vidas y las haciendas de los norteamericanos, puesto que la paz ya reinaba en La Habana.

Horas después de que Washington comunicase a Madrid tal decisión, el acorazado «Maine» se encontraba echando el ancla en el puerto de La Habana

para no izarla más. Por otra parte, el Gobierno español quiso hacer caso omiso de la auténtica significación de la llegada del buque de guerra norteamericano y contestó que igualmente enviaría otro buque como cortesía y para devolver la visita (1).

### *La llegada del «Maine» a La Habana*

«El Maine», que había regresado procedente de las islas Tortugas, zarpó de Key West la noche del 24 de enero y llegó al amarradero del puerto de La Habana el día 25 a las 11 de la mañana. Entró en la bahía con un piloto español de nacimiento, y, por orden del Capitán de Puertos (otro español), ancló en el muelle n.º 4, a tan sólo 200 metros del crucero español «Alfonso XIII» y, en otra dirección, a 400 metros del acorazado alemán «Gneisenau».

Este buque era un vapor de 6.682 toneladas de desplazamiento, dos hélices, 96 metros de eslora, un calado de 6,6 metros, y podía alcanzar una velocidad de 18 nudos. Estaba además dotado de diez cañones, dos mástiles y dos chimeneas. Su casco estaba pintado de blanco y la superestructura era de color ocre. Realmente, el «Maine» era un acorazado que, a pesar de estar considerado como un buque de guerra de segunda clase, posiblemente era el más grande que jamás se había visto atracado en el puerto de La Habana. Era como una gran fortaleza a las mismas puertas de la ciudad.

La población habanera permanecía tranquila y expectante, y parecía que el Capitán General, don Ramón Blanco, controlaba la situación a la perfección. Por otra parte, a pesar de que el «Maine» tuvo un «gélido» recibimiento por parte de las autoridades españolas, Ramón Blanco y el capitán del navío, Charles Dinight Sigsbee, simpatizaron desde el primer momento y se hicieron amigos. Pocos días después, se produjo la marcha del acorazado «Gneisenau».

El «Maine» estaba perfectamente vigilado día y noche por hombres apostados con rifles, y cuando los pequeños botes se le acercaban, recibían inmediatamente la voz de alto; además, los motores estaban permanentemente

---

(1) El 18 de febrero, tres días después de producirse el hundimiento del «Maine», hizo su entrada en el puerto de Nueva York el buque de la Armada Española «Vizcaya». Se trataba de un crucero de 7.000 toneladas de desplazamiento y que estaba armado con: dos cañones de 11 pulgadas, 10 de 5,5, 22 de 2,25 y ocho tubos lanzatorpedos. Sin embargo, el atracar en el puerto, el comandante del «Vizcaya» fue inmediatamente informado de que durante su travesía se había producido la voladura del acorazado norteamericano; por ello, la visita oficial del «Vizcaya» quedó suspendida.

funcionando con el fin de que los cañones de las torretas pudieran disparar en cualquier momento si ello fuera necesario. Con estas medidas adoptadas, Fitzhugh Lee pasaba la mayor parte del tiempo a bordo del buque, ya que allí se sentía completamente seguro; por ello, apenas pisaba el consulado.

Mientras tanto, las salidas de la tripulación eran bastante reducidas y estaban siempre muy controladas; y los oficiales norteamericanos eran invitados a comer por las autoridades españolas, y viceversa. Precisamente en este ambiente en el que reinaba la cortesía, tanto por parte de los oficiales del «Maine» como por las autoridades civiles y militares españolas, Donald Barr Chidsey cuenta (2) que el propio Capitán Sigsbee asistió incluso a una corrida taurina junto a las autoridades españolas en calidad de invitado de honor, y a pesar de que aquel espectáculo le pareció de un gusto pésimo, se cuidó muchísimo en manifestarlo.

Puede decirse que prácticamente esto fue todo cuanto sucedió durante aquellas tres largas semanas anteriores al siniestro. Conviene señalar que en un principio, con motivo de las enfermedades y de la suciedad del puerto de La Habana (había una gran epidemia de fiebre amarilla), se pensó que era conveniente que el «Maine» regresase a Key West en la primera o segunda semana de febrero. Luego, cuando llevaba veinte días anclado en el puerto cumpliendo su aparente misión de cortesía, aunque en realidad su misión real era la de controlar la situación, alguien en Washington pensó que aquella «comedia» no servía para nada y que lo mejor era que el «Maine» regresase inmediatamente a los Estados Unidos.

El cónsul norteamericano, Fitzhugh Lee, supo que su Gobierno tenía intención de suspender la visita de cortesía del «Maine», por lo que envió su enérgica protesta en lo que consideraba una decisión muy desafortunada:

«El barco o los barcos deben quedarse aquí todo el tiempo. No podemos abandonar este control pacífico de la situación... Si (el "Maine") se va, deberá reemplazarse por otro, que sirva de lección práctica.»

Así pues, el «Maine» se quedaba anclado en el muelle mientras sus oficiales y marineros continuaban aburriéndose a bordo o dando paseos por La Habana; por cierto, esto último salvó la vida de algunos. Mientras tanto, en Key West, destructores y torpederas norteamericanos estaban siendo concentrados en agrupaciones de combate. También por entonces, Theodor Roosevelt,

---

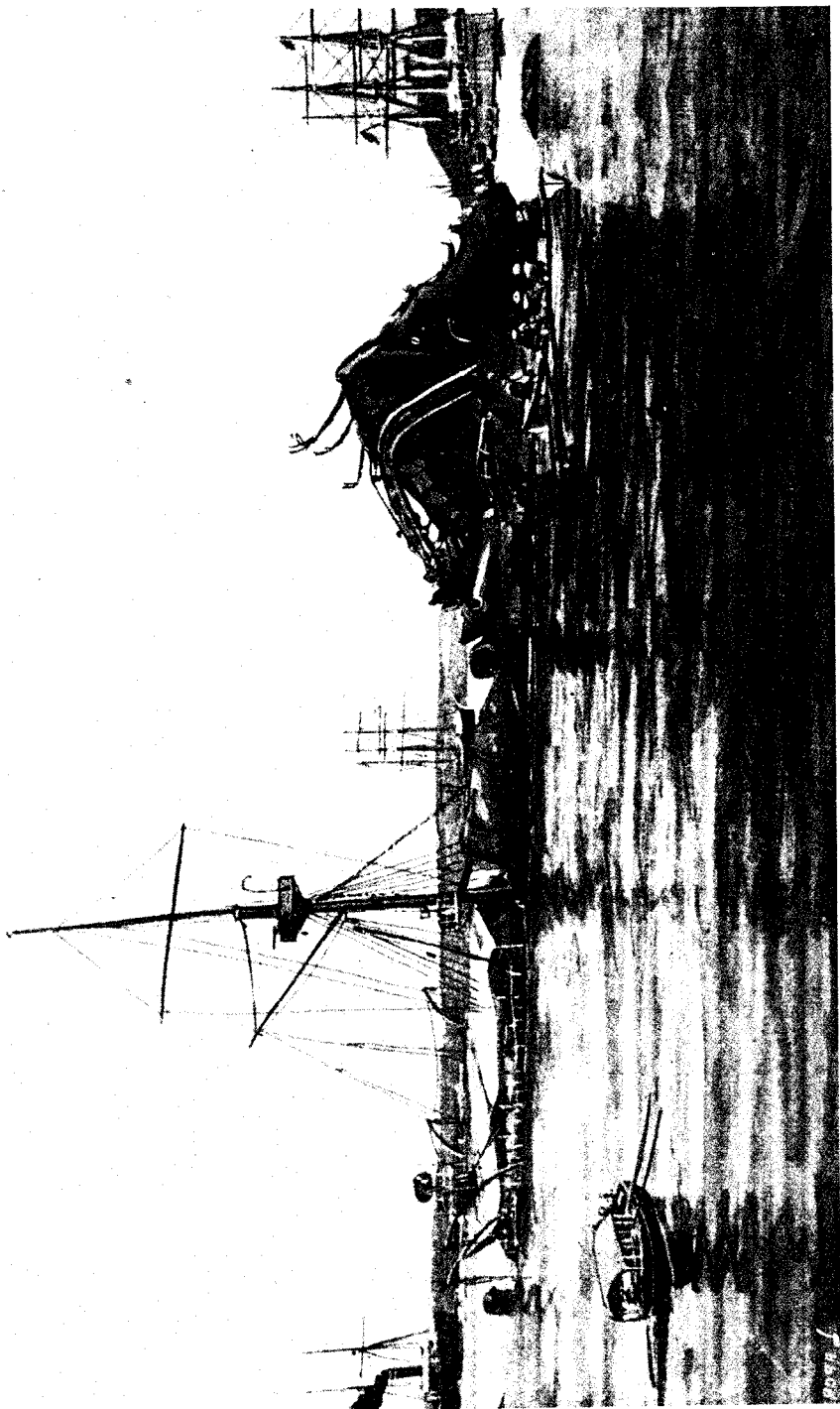
(2) CHIDSEY, págs. 61 y 62.

Subsecretario de Estado para la Marina, escribía a John Long, el Secretario de la Marina, sobre la organización de una unidad acorazada y para recordarle que en un solo mes, la Armada tenía que estar ya preparada para intervenir militarmente. Todo ello pone de relieve que todos estos preparativos bélicos norteamericanos y la prisa con que se estaba trabajando venían justificados por la idea de que los insurrectos cubanos tenían ganada la guerra, y si los Estados Unidos tardaban demasiado, perderían la oportunidad de intervenir. Esto, si el plan autonómico fracasaba, pero si triunfaba, supondría exactamente lo mismo; de ahí que había llegado ya la hora de la intervención.

### *EL HUNDIMIENTO DEL «MAINE»*

El siniestro ocurrió el día 15 de febrero a las diez menos cuarto de la noche. En aquel momento había en cubierta una reducida guardia nocturna formada en su mayoría por marines y algunos oficiales se hallaban en el sotavento de la torreta mayor. En cuanto al Capitán Sigsbee, estaba en su camarote escribiendo una carta a su esposa en la que le expresaba su optimismo sobre la crisis de Cuba, a pesar de que la situación era muy tensa debido a la creciente concentración de buques de la Armada norteamericana en Key West. Mientras tanto, la mayoría de los oficiales del «Maine» se hallaban de permiso, unos se encontraban asistiendo a una representación en el teatro Albizu y otros, estaban tomando copas y jugando al bridge en algunas viviendas elegantes del barrio residencial del Cerro.

Algunos afirmaron haber escuchado tan sólo una gran explosión, mientras que otros manifestaron haber escuchado dos explosiones casi simultáneas. La mitad del buque saltó por el agua y una de las chimeneas cayó sobre la cubierta. La profundidad en donde estaba anclado el «Maine» era de doce a quince metros, y el fondo era de barro blando. La proa desapareció muy pronto, mientras que la popa fue hundiéndose muy lentamente. En cuanto a las explosiones, la primera (suponiendo el hecho de que hubo dos explosiones) tuvo lugar en el lado del puerto que se hallaba más cercano a donde el buque se encontraba amarrado; y la segunda, se produjo en la proa a estribor. Los botes salvavidas del «Maine» se encontraban en buenas condiciones, especialmente los de popa, por lo que el Capitán Sigsbee ordenó que bajaran inmediatamente uno para recoger a todos los hombres que



Los restos del Maine tras su destrucción



hubiesen saltado o caído al mar. En aquel momento, una a una fueron estallando las santabárbaras más pequeñas.

Pronto empezaron a llegar botes de socorro procedentes del «Alfonso XIII» y del buque de línea Ward, «City of Washington». Tanto los marineros norteamericanos como los españoles mostraron un gran valor en aquellos momentos dramáticos, ya que las municiones del «Maine» estallaban por doquier y precisamente cuando llegaron al costado del buque, la popa estaba ya casi completamente sumergida. El Capitán Sigsbee fue el último en abandonar el «Maine», siendo rescatado por el «City of Washington». Una vez a bordo, escribió un breve comunicado al Secretario de Marina, John Long, en el que, sin rasgos emocionales, le aconsejaba que no debería de notificarse nada a la prensa hasta que recibiera el próximo informe. Dicho comunicado urgente fue llevado por un corresponsal de prensa, quien a su vez cometió la indiscreción de sacar él mismo una copia para su periódico.

El balance del siniestro fue de 264 marineros y dos oficiales muertos, 50 heridos y 100 supervivientes (incluyendo los heridos mencionados). Sin pérdida de tiempo, el general don Ramón Blanco como Capitán General de Cuba, comunicó al Capitán Sigsbee a través de su ayudante, que ponía a su servicio todo cuanto necesitase: soldados, marineros, policías, dinero, provisiones, médicos, enfermeras, etc. Todos los hospitales habaneros acogieron a los tripulantes del «Maine», que dispusieron además de salas especiales con médicos que hablaban en inglés para facilitar la labor. Luego apareció Mrs. Clara Barton, Presidenta de la Cruz Roja de los Estados Unidos y que se encontraba en La Habana con el fin de encargarse personalmente de la supervisión de las provisiones que estaban destinadas a los damnificados de la guerra, desarrollando una labor extraordinaria a sus 76 años de edad.

Mientras emprendían estas acciones mencionadas, el Gobierno de Madrid enviaba cables de condolencia, plenamente convencido de que este fatal incidente podría provocar una acción ilimitada en los Estados Unidos. Y en esto no se equivocaba.

La descripción que nos dan los contemporáneos sobre el hundimiento del «Maine» es la de un verdadero infierno, algo dantesco. Un ejemplo lo tenemos en la que nos ofrece don Emilio Castelar (3) en el siguiente relato:

---

(3) CASTELAR, págs. 287 y 288.

«Parece imposible; mas a cada minuto surge una incidencia fatal y funesta en las relaciones entre nuestra patria y los Estados Unidos. El buque *Maine*, de cuya visita se hablara tanto en la última quincena, por un caso fortuito e inevitable, acaba de cortarse, a una explosión, en fragmentos, de los cuales, unos han volado por los aires, otros se han sumergido en el mar. Eran las nueve y media de tranquila noche, y comenzaban a tomar su correspondiente reposo las tripulaciones marineras, cuyos dormitorios estaban en la proa del magnífico acorazado, cuando un trueno enorme como el estallido colosal de cien tempestades, un enorme incendio semejante a erupciones volcánicas, unos remolinos análogos con las trombas de alta mar, un sacudimiento que sólo puede compararse con los terremotos, una catástrofe como las catástrofes naturales, sucedieron en nuestra espléndida bahía de La Habana, donde anclaba el buque americano, perdido y destrozado sin remedio. Atribúyese la causa del incendio al mismo impulso determinante del célebre incendio que causó tantas víctimas en la feria celebrada para socorrer y auxiliar el Hospital de la Caridad en París; atribúyese al dinamo de la electricidad, el cual pegó fuego a la pólvora y a los cartuchos, que se hallaban almacenados muy cerca. Trescientos hombres han muerto en este horrible caso (4), y un buque magnífico se ha borrado de la marina militar americana como si lo borrara un sople de cólera infernal. Nadie pudo atender a un buque tan sigilosamente vigilado por sus propias tripulaciones, y sólo explosivos internos, almacenados en sus bodegas y encendidos a una eléctrica corriente, han causado tan enorme desgracia, en la cual han procedido nuestras gentes con su caridad ardorosa y su heroísmo legendario, socorriendo a los infelices que aún permitían socorro y salvando a los náufragos que aún permitían salvación, bajo amenazas a sus propias vidas, porque los estallidos parciales, tras el gran estallido, han menudeado mucho, y las inmersiones han sido lentas, terribles, numerosas. Ni una sombra de sospecha puede haber a nadie respecto de nuestra lealtad. Pero como los jingoes se han empeñado en que ha de rabiar el perro, ya promoverán alguna reclamación, ya suscitarán alguna dificultad. Descansemos nosotros en la pura y serena conciencia española.»

Al día siguiente, 16 de febrero, todas las banderas de Cuba estaban ondeando a media asta en señal de duelo, y también los edificios públicos como muchos de propiedad privada lucían crespones negros de luto por las víctimas del «*Maine*». El Capitán Sigsbee se puso en contacto con Key West

---

(4) Emilio Castelar comete dos inexactitudes en su relato: la hora del hundimiento del «*Maine*» era las diez menos cuarto de la noche; por otra parte, habla de 300 muertos y en realidad fueron menos. El almirante Rickover con las fuentes oficiales norteamericanas, Philip S. Foner (ver su libro citado en «Bibliografía» pág. 266) y otros muchos investigadores, han señalado que fueron 266 muertos en total; sin embargo, José Manuel Allendesalazar (ver su obra citada en «Bibliografía», pág. 67) ha manifestado que fueron 270, y Hugh Thomas ha señalado que fueron 260. De cualquier forma, la cifra ofrecida por Castelar es sensiblemente superior y quizá la tomó directamente de la prensa de entonces cuando en un principio se desconocía el número real.

y solicitó aprovisionamientos; no obstante, dejó bien claro que era preciso que bajo ningún concepto fuese enviado algún buque de la Armada norteamericana. El día 17 tuvo lugar un funeral apoteósico para los marineros fallecidos y fue presidido por el propio Obispo de La Habana en el cementerio de Colón.

Conviene señalar que tanto el cónsul norteamericano, Fitzhugh Lee como el Capitán Sigsbee, comunicaron que la causa de la explosión era indeterminable; sin embargo, estaban plenamente convencidos de que había sido un accidente. Dicha opinión fue compartida por la mayoría de la oficialidad del Departamento de Marina creyéndose que la voladura había sido debida a una combustión espontánea en los depósitos de carbón, situados muy próximos a la munición, y separados por tan sólo unas gruesas mamparas que al recalentarse provocaron la explosión.

Parece ser que este razonamiento de la oficialidad de la Armada norteamericana tenía unas bases muy sólidas, ya que efectivamente existían muchos precedentes en los que se habían dado esta clase de combustiones. Tal como afirma Philip S. Foner (5), el «New York», el «Oregón», el «Philadelphia», el «Boston», el «Cincinnati» y el «Atlanta», habían tenido una combustión; aunque, el «Indiana» había tenido siete combustiones, lo cual constituía todo un record.

Conviene señalar que esta posibilidad fue más tarde rechazada, ya que en cada una de las numerosas carboneras del «Maine» había un termostato que era regularmente inspeccionado. En realidad, fueron pocos los que desde un principio atribuyeron la explosión a causas externas (una mina, un torpedo, una «máquina infernal», un explosivo —como dinamita— que haya sido colocado en Key West, etc.).

La explosión del «Maine» fue inmediatamente manipulada por la prensa norteamericana; especialmente, por el «World» de Joseph Pulitzer y el «New York Journal» de William Randolph Hearst. El día 16 de febrero, el «New York Journal» titulaba así su primera plana: «*El Maine partido en dos por una máquina infernal del enemigo*»; y cuatro días más tarde, pedía abiertamente la intervención militar de los Estados Unidos. Sin embargo, el «World» iba aún más lejos: «*La destrucción del Maine es razón suficiente para dar orden a nuestra escuadra de zarpar hacia La Habana y exigir una*

---

(5) FONER, págs. 301 y 302.

*indemnización en un plazo de veinticuatro horas bajo amenaza de bombardeo*». Mientras tanto, el «World» y el «Journal» aumentaban su tirada por encima del millón de ejemplares, cifras entonces fabulosas.

Por otra parte, Theodor Roosevelt era también partidario, en el fondo, de enviar una flotilla de destructores a La Habana; no obstante, su vehemente deseo de intervención era frenado por el presidente William McKinley y el Secretario de Marina, John Long.

### LOS TRABAJOS DE LA PRIMERA COMISION DE ENCUESTA NORTEAMERICANA

#### *Las primeras investigaciones*

Las autoridades españolas de Cuba solicitaron permiso a los Estados Unidos para que sus ingenieros pudieran tener acceso a los restos del «Maine» a investigar su casco y su interior; de esta forma, podrían conocerse las causas de aquel lamentable siniestro. Sin embargo, el Secretario de Marina, John Long, denegó el permiso debido a que era contrario a la creación de una comisión investigadora española.

Ante esta negativa, las autoridades españolas enviaron buzos más o menos improvisados para investigar los restos sumergidos del «Maine», mientras que los ingenieros permanecían en botes próximos; por ello, conviene señalar que se trató de una investigación a distancia. El día 20 de febrero se creó un tribunal de instrucción que dictaminó que no se había encontrado nada que indicara que hubo una explosión exterior.

A continuación, las autoridades españolas se dirigieron nuevamente a Washington e hicieron una contra-propuesta, solicitando la formación de una comisión mixta hispano-norteamericana que se encargase de investigar conjuntamente las causas del siniestro; pero Long replicó que no era necesario, ya que una comisión formada por oficiales de la Armada de los Estados Unidos estaba ya en camino hacia La Habana para hacerse cargo de los trabajos de investigación.

Aquel mismo día 20 de febrero llegó la comisión de encuesta norteamericana y, tras asegurarse de que a la comisión española no se le permitiría acercarse siquiera al buque hundido, se puso inmediatamente a trabajar. Su investigación duró 22 días, practicándose interrogatorios entre los 77 testigos (marineros y gente que se encontraba igualmente próxima al siniestro) y estudiando a fondo todos los informes realizados por los buzos. Esta comisión estaba formada por tres jueces y un secretario y entre ellos figuraban Sampson (que estaba al frente de la misma) y Chadwick, que volverían a encontrarse a bordo del «New York» el día del combate de Santiago, el uno como almirante y el otro como comandante del buque.

Según confesión del propio Chadwick, él y otros dos miembros de la comisión norteamericana desde un principio habían pensado que la explosión causante del hundimiento del buque «Maine» había sido interna, pero *«aquellos otros dos quedaron luego convencidos en sentido contrario a sus primeras impresiones»*.

A pesar de las fortísimas presiones a que estaba sometida la comisión con el fin de que llegase a un rápido veredicto que echase la culpa a un motivo externo —lo cual exoneraría de responsabilidad a sus compañeros de armas— y de la enorme campaña desatada por la prensa norteamericana desde el día de la explosión, parece indudable que los miembros de la comisión trabajaron con detenimiento y sus conclusiones no fueron en modo alguno precipitadas por las circunstancias. De ahí que los interrogatorios y las investigaciones de los buzos se prolongasen durante bastantes días.

En cuanto a la prensa norteamericana, el «World» de Pulitzer no estaba absolutamente seguro de que España fuese culpable del siniestro, aunque no descartaba la posibilidad de que las causas fueran externas, como un torpedo o la colocación de una mina en el casco del buque. Mientras tanto, el «Journal» de Hearst, durante días, dedicaba nada menos que ocho páginas al «Maine» y su slogan era: *«Recordad al Maine y al infierno con España»* (6).

Naturalmente, los anexionistas vieron que ésta era la ocasión que tanto habían esperado. Así por ejemplo, Fitzhugh Lee, de ideas marcadamente

---

(6) El día 9 de enero de 1898, la tirada del «Journal» era de 416.885 ejemplares, mientras que el día 18 de febrero era nada menos que de 1.030.140. La diferencia entre ambas tiradas es muy elocuente.

anexionistas, muy pronto cambió de opinión y antes de que la comisión norteamericana se ocupase del caso, acusó directamente a España de hundir al «Maine» con un torpedo o mediante la colocación de barriles de algodón llenos de pólvora para que el buque estallara al chocar con los mismos.

Roosevelt, encontrándose Long ausente, avisó al Capitán Dewey, en Hong Kong, de que la guerra era inminente, por lo que debería tener todos los barcos cargados de carbón y vigilar constantemente los movimientos de la flota española en Asia con el fin de evitar que ésta avanzase rumbo al Caribe; el segundo paso sería la defensa de Filipinas. Cuando John Long regresó a Washington, Roosevelt fue severamente reprendido por haberse excedido en sus funciones; sin embargo, no fue destituido del cargo de Subsecretario de Marina debido a que el Gobierno de McKinley estaba ya decidido por la ruptura de hostilidades con España.

### *Teorías sobre causas internas*

El primer problema que la comisión de encuesta norteamericana tenía que resolver era el determinar si de hecho algún accidente ocurrido dentro del buque había desencadenado una explosión interna. Con un fundamento indiscutible se descartó la posibilidad de que hubieran sido las calderas, ya que precisamente tan sólo se encontraban encendidas las de popa, mientras que la explosión tuvo lugar en la proa. También resultó convincente el que tampoco pudieron haberlo provocado pinturas, trementinas y otros materiales igualmente combustibles (como el alcohol y otros productos inflamables de la enfermería), pues se encontraban almacenados en la popa del buque.

No obstante, cabía la posibilidad de que el accidente fuese provocado por el calor producido por una combustión espontánea en el carbón almacenado en algunos de los paños de proa; lo cual era el origen de frecuentes explosiones en los buques de aquella época. Una avería de los termostatos, hecho también bastante frecuente, podría perfectamente provocar que esta ignición pasase desapercibida durante días hasta que el carbón alcanzase una temperatura tal que se transmitiese a los cercanos paños de munición, provocándose así la explosión. Precisamente cuando se produjo la explosión, uno de estos paños —concretamente el A-16—, estaba lleno de carbón; sin embargo, esta posibilidad finalmente fue descartada por la comisión norteamericana debido a que el propio Capitán Sigsbee había pasado junto a

dicho pañol «*uno o dos días antes*», por lo que si ya entonces hubiera existido dentro una combustión en marcha, las mamparas del pañol hubieran estado calientes y él lo hubiera notado (7).

Por otra parte, la comisión manifestó que los demás pañoles de carbón estaban vacíos porque recientemente los habían pintado; no obstante, resulta extraño que la comisión no se percatase en la posibilidad de que la pintura, altamente combustible, hubiese ardido.

### *Teorías sobre causas externas*

Tras determinar así que la causa no había sido interna, la comisión empezó a estudiar la otra posibilidad. De ahí que surgiera la cuestión clave de si habían sido una o dos explosiones.

Según la opinión de los jueces de la comisión norteamericana, si realmente fueron dos las explosiones, la primera habría sido provocada por una mina o por un artefacto submarino que, «desde fuera», ocasionaría la otra, más grande, al hacer explosión las municiones del buque.

El Capitán Sigsbee y el segundo de a bordo, Teniente Wainwright, junto con muchos marineros de la tripulación del «Maine», declararon haber escuchado tan sólo una explosión. Sin embargo, por el contrario, otros manifestaron haber oído dos, aunque aportando versiones muy diferentes. Unos decían que la primera explosión fue «como un disparo», lo cual era imposible, ya que una explosión ocurrida bajo el agua tendría que haber tenido un ruido sordo. Hubo quien aseguró que había sido herido por un cascote de metal, «antes de la segunda explosión», lo cual también resulta muy difícil de imaginar teniendo en cuenta que la primera había tenido lugar bajo el casco del buque.

Al final, la comisión se inclinó por la explicación de las dos explosiones: una pequeña producida en el exterior, que había desencadenado a su vez la grande, interna. No obstante, contra esta tesis existían numerosos argumentos convincentes:

---

(7) Walter Millis, gran especialista en temas militares, señaló en 1931 (ver su libro citado en «Bibliografía», pág. 129) lo siguiente: «*La explicación más probable parece ser de que la Maine se destruyó por sí mismo sin la intervención de ningún agente exterior, salvo la voluntad de Dios*».

Primero. Nadie, ni desde La Habana ni desde el «City of Washington», que en aquel momento también se encontraba anclado, declaró haber visto levantarse una columna de agua, ni producirse el menor oleaje, lo cual hubiera ocurrido necesariamente, de haber explotado algo en el agua.

Segundo. Los testigos que habían manifestado haber escuchado dos explosiones, aseguraron que el buque no se había movido entre la primera y la segunda.

Tercero. A pesar de que la bahía de La Habana estaba llena de peces, no se había encontrado ni un solo pez muerto en los alrededores, tal como ocurre en cualquier explosión producida en el agua.

Cuarto. El «Maine» había llegado a La Habana sin previo aviso —la notificación del viaje llegó a Madrid sólo horas antes de que arribase a La Habana—; por ello, resultaba extraño suponer que, sin saber esto, las autoridades españolas hubiesen mandado colocar una mina en el interior de su propia bahía. Por otra parte y, según el Capitán Sigsbee, se había mantenido una vigilancia permanente desde que el barco echó el ancla, precisamente para que nadie pudiera acercarse al mismo. Por ello, aún suponiendo que un pequeño bote hubiera podido conseguirlo al amparo de la oscuridad de la noche, la operación de fijar una mina al casco del «Maine» hubiera sido tan larga y laboriosa que el centinela menos avisado hubiera tenido que darse cuenta.

#### *Conclusiones de la comisión de encuesta norteamericana*

El trabajo realizado por los buzos tampoco aportó explicaciones definitivas. Se dijo que la quilla del «Maine» estaba doblada en forma de «V» invertida, lo cual bien podría haber sido causado por una explosión exterior, o también (según declaró más tarde un técnico inglés) por el golpe recibido en el casco contra el fondo de la bahía al ser proyectado hacia abajo por una explosión interna. También se encontraron chapas dobladas hacia dentro, lo cual podría interpretarse igualmente de las dos maneras.

El informe de la comisión militar norteamericana, a pesar de las presiones antes mencionadas y también de las incógnitas y contradicciones que se han planteado, en sus conclusiones séptima y octava decía que el «Maine» había sido destruido a causa de una mina submarina que provocó la explosión de



863,956

The



World.

863,956

COPIES CIRCULATED YESTERDAY

ESTABLISHED 1857

NEW YORK, THURSDAY, FEBRUARY 11, 1904.

ESTABLISHED 1857

COPIES CIRCULATED YESTERDAY

# MAINE EXPLOSION CAUSED BY BOMB OR TORPEDO?

## Capt. Sigsbee and Consul-General Lee Are in Doubt--The World Has Sent a Special Tug, With Submarine Divers, to Havana to Find Out--Lee Asks for an Immediate Court of Inquiry--Capt. Sigsbee's Suspicions.

CAPT. SIGSBEE, IN A SUPPRESSED DESPATCH TO THE STATE DEPARTMENT, SAYS THE ACCIDENT WAS MADE POSSIBLE BY THE EMPLOY-

MENT OF DR. F. C. PENDLETON, JUST ARRIVED FROM HAVANA, SAYS HE OVERHEARD TALK THERE OF A PLOT TO BLOW UP THE SHIP CAPT. ZAKUSKI, THE DYNAMITE EXPERT, AND OTHER EXPERTS REPORT TO THE WORLD THAT THE WRECK WAS NOT

ACCIDENTAL--WASHINGTON OFFICIALS READY FOR VIGOROUS ACTION IF SPANISH RESPONSIBILITY CAN BE SHOWN--DIVERS TO BE SENT DOWN TO MAKE CAREFUL EXAMINATIONS.



Portada del neoyorquino *The World* con la noticia del hundimiento del «Maine».

dos o más santabárbaras de proa, pero que no había podido obtener evidencia alguna que fije la responsabilidad de la destrucción del «Maine» en una o más personas. Este veredicto constituyó un instrumento decisivo para acelerar al máximo la creciente oleada de indignación nacional y la del propio Congreso de los Estados Unidos, con vistas a la guerra inminente (8).

### *El informe de la comisión*

El presidente McKinley guardó el informe elaborado por la comisión en la Casa Blanca durante casi una semana para estudiarlo detenidamente. Luego, el día 28 de marzo, envió su mensaje al Congreso adjuntando este informe, interrumpiendo éste sus sesiones al remitirlos al Comité de Asuntos Exteriores de la Cámara.

He aquí un extracto del informe realizado por la comisión de encuesta norteamericana (9) que entregó Mr. Woodford, Ministro de Legación de los Estados Unidos en Madrid a don Pío Gullón, Ministro de Estado del Gobierno español, por orden del presidente McKinley:

Legación de los Estados Unidos = Madrid, 28 de marzo de 1898. = Excmo. Señor = Muy Señor mío = Correspondiendo al deseo expresado por V.E. y cumpliendo órdenes del Presidente, tengo la honra de comunicarle el siguiente extracto, que por telégrafo he recibido de mi Gobierno, del informe emitido el 21 de marzo de 1898... por la Comisión Americana de Investigación en el asunto del crucero de los Estados Unidos «Maine».

El «Maine» llegó a La Habana el 25... de enero de 1898. La noche anterior el Cónsul General de los Estados Unidos avisó la llegada de dicho crucero a las Autoridades de La Habana siendo conducido dicho buque por el práctico titular del puerto hasta la boya núm. 4 situada en cinco y media a seis brazas de agua. La disciplina a bordo era completa cumpliéndose todas las órdenes

---

(8) John E. Weems (ver su libro citado en «Bibliografía», pág. 178), uno de los investigadores de mayor prestigio que trabajó sobre el «Maine», declaró: *«En mi opinión, cualquiera que dedique algún tiempo a estudiar aquel desastre, llegará a la conclusión de que lo más probable es que el buque estalló por causas internas a pesar de los indicios aducidos en contra y, en todo caso, si se produjo por un factor externo, la explosión ha tenido que ser forzosamente un accidente».*

(9) Ministerio de Asuntos Exteriores. Archivo General de Estado. Sección Política. Estados Unidos. Legajo 2.423.

El embajador norteamericano ha traducido «timbers» como «cuadernos». En realidad se trata de las «cuadernas» del buque, puesto que es un error de traducción al castellano.

y reglamentos. Las municiones se hallaban debidamente almacenadas y cuidadas. Cuando se abrían los pañoles y depósitos de granadas siempre volvían a quedar cerrados bajo llave y después de la voladura fueron halladas las llaves en el lugar correspondiente de la cámara del Comandante. Diariamente se tomaba la temperatura de los pañoles de municiones y depósitos de granadas dándose parte de la misma a la superioridad. El único pañol de municiones en que se notó una temperatura sobradamente ese fue el de las granadas de diez pulgadas a popa y precisamente éste no voló. Las cabezas de los torpedos estaban almacenadas debajo de la cámara de los oficiales y no hicieron explosión. Los estopines y detonadores de algodón-pólvora se guardaban en la cámara de popa a una distancia remota de la explosión. Sobre los desperdicios del cuarto de máquinas se ejercía una esmerada vigilancia en virtud de órdenes especiales del Comandante. Los barnices, secantes, alcoholes y otras materias combustibles análogas estaban almacenadas en el puente principal o más arriba y los medicamentos a popa debajo de la cámara de los oficiales. No se hallaban depósito alguno de sustancias peligrosas en ningún almacén situado en la parte inferior del barco.

Las carboneras sufrían una inspección diaria; de las contiguas al pañol de municiones de proa, cuatro estaban vacías y una llena de carbón. Antes de subirse a bordo se sometía el carbón a minuciosa inspección y el mismo día de la voladura visitó la carbonera el maquinista jefe del día. Jamás ocurrió caso alguno de combustión espontánea en el carbón a bordo del «Maine» y los timbres de alarma para el caso de incendio instalados en las carboneras se hallaban perfectamente en orden.

Al ocurrir el siniestro estaban en uso dos calderas de las de atrás, pero solamente para trabajos auxiliares, trabajando a una temperatura relativamente baja y convenientemente vigiladas, lo que no pudieron causar la explosión. Las cuatro de avance las hallaron los buzos en buen estado.

La destrucción del «Maine» tuvo lugar a las 9.40 de la noche del 15 de febrero. A las ocho se había dado parte de estar todo en orden, reinando a bordo la más completa tranquilidad.

Las explosiones fueron dos, separadas por un breve intervalo. La primera, cuya detonación se asemejó a la de un cañonazo, levantó el buque de una manera perceptible, la segunda fue más abierta, más prolongada y de mayor volumen, causándola la voladura parcial de dos o más de los pañoles de proa.

Los datos recogidos por los buzos acerca del estado de los restos del buque son más o menos incompletos, pero parece que la parte posterior se anegó intacta. En cuanto a la parte de proa, las pruebas obtenidas establecen los hechos siguientes.

La parte del lado de babor de la cubierta protectora que se extiende aproximadamente desde los cuadernos 30... a 41... voló hacia arriba hacia atrás, inclinándose ligeramente a estribor y doblando la parte anterior de la otra superior

central por encima de la posterior. La causa de estos estragos fue, en concepto de la Comisión, la explosión parcial de dos o más pañoles de proa.

Pero en el cuaderno 17... el casco exterior, a partir desde un punto situado a once pies y medio de la línea central del buque y a seis pies de la normal, la quilla fue torcida hacia arriba quedando sobre el agua a unos 34... pies por encima de su posición normal. Las planchas exteriores del fondo están plegadas hacia dentro y dobladas sobre sí mismas en una extensión de 15... pies de ancho y 32... de largo. La quilla vertical se quebró en el cuaderno 18... y la quilla plana está doblada hasta formar un ángulo análogo al de las planchas. Esta ruptura se halla en la actualidad a unos seis pies por debajo de la superficie del agua y a 30... por encima de su posición normal. Este resultado en concepto de la Comisión no ha podido producir sino la voladura de una mina submarina debajo del fondo del buque.

En conclusión, la Comisión declara que la pérdida del «Maine» no fue debida a la culpa o descuido de sus oficiales o tripulantes sino a la explosión de una mina submarina que dio lugar a la voladura parcial de dos o más de los pañoles de municiones de proa.

A pesar de este resultado, no se recogió, sin embargo, prueba alguna determinando la responsabilidad de una persona o personas determinadas.

Comunicado así a V.E. el anterior extracto del informe de la Comisión Investigadora de los Estados Unidos en el asunto del crucero «Maine», me incumbe el deber de manifestarle lo siguiente en virtud de órdenes recibidas de mi Gobierno.

En vista de los hechos de esta suerte revelados, parece corresponder una grave responsabilidad al Gobierno de España. El «Maine», llevando una misión pacífica con el conocimiento y consentimiento de dicho Gobierno, entró en el puerto de La Habana confiando en la seguridad y protección de una Nación amiga, permaneciendo abiertamente sometido a la jurisdicción de su Gobierno de España y éste, como soberano del lugar del siniestro, tenía la obligación de proteger las personas y los bienes que en el mismo se hallaban y más particularmente una nave pública y los marineros de una Potencia amiga.

El Gobierno de los Estados Unidos no ha dejado de recibir con el debido aprecio las manifestaciones de simpatía transmitidas a los Estados Unidos por el Gobierno de S.M. la Reina Regente con motivo de la destrucción del barco y de sus tripulantes. La circunstancia sólo puede aumentar el sentimiento que le inspira el hecho de que las circunstancias del suceso reveladas por el informe de la Comisión Investigadora sean tales que exijan del Gobierno de España la acción debida habiendo sufrido una agresión los derechos soberanos de una Nación amiga dentro de la jurisdicción de otra Potencia.

El Presidente no quiere abrigar duda alguna acerca de que el sentido de recta justicia de la Nación española impondrá las resoluciones que sugieren las amistosas relaciones que existen entre los dos Gobiernos.

Aprovecho A ç a

El mensaje del presidente William McKinley al Congreso no aprobó ni reprobó el informe emitido por la comisión, es más, no hacía ninguna recomendación al respecto; sin embargo, decía que *«era necesaria una decisión»*, lo cual demuestra que en aquel momento McKinley seguía adoptando una aparente actitud de precaución, aunque la realidad es que la Administración McKinley estaba firmemente decidida por la guerra contra España.

#### 1911. NUEVAS INVESTIGACIONES SOBRE EL «MAINE»

El informe redactado por la comisión militar norteamericana en 1898 declaró no haber podido obtener evidencia alguna sobre la responsabilidad del hundimiento del «Maine», por lo que quedaba el argumento supremo de que España no estaba interesada en crear un incidente de esta clase con los Estados Unidos. Sin embargo, luego, los Estados Unidos culparon a España sin haber obtenido más pruebas, y todo esto a pesar de que el Gobierno de Madrid se había ofrecido a someterse a un arbitraje neutral sobre el «Maine», que el Gobierno de Washington nunca aceptó,

El «Remember the Maine» (recordad al Maine) como grito de beligerancia en 1898, se pasó después a un intento de olvidarlo por muchos norteamericanos debido a un sentimiento de culpabilidad.

Pablo de Azcárate recoge un severo juicio del propio Horace E. Flack, que los posteriores historiadores han confirmado:

«Tenemos que reconocer que la conducta de nuestro gobierno en el asunto del Maine fue indefendible. En conclusión, creemos poder aclarar que la intervención a causa de la destrucción de nuestro acorazado no tuvo justificación jurídica o moral, y que el futuro condenará la conducta de nuestro gobierno en este caso.»

También el Ministro de los Estados Unidos en España, Mr. Woodford, escribía el 2 de marzo al Presidente McKinley:

«¿Podrá darle (a la intervención armada) su aprobación el sano juicio de nuestro pueblo y el juicio definitivo de la Historia? Esta preocupación me oprime...»

En 1911 fueron los cubanos quienes se decidieron a desempolvar el tema del «Maine» cuando se consideraba ya como un caso completamente cerrado en los Estados Unidos. Los motivos de esta iniciativa eran los siguientes:

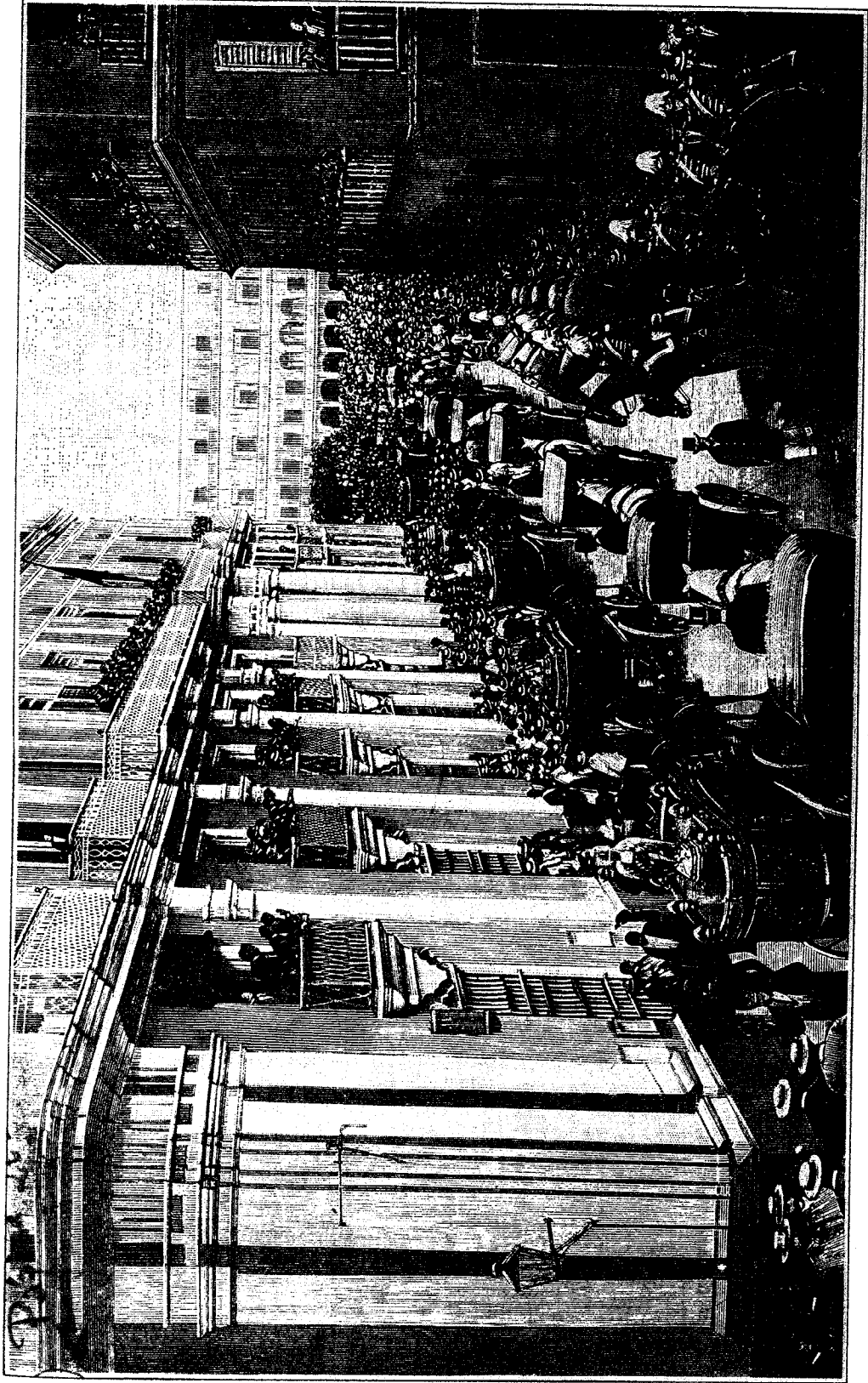
- Retirar los restos del buque, ya que éstos habían formado un banco en las propias aguas de la bahía de La Habana.
- Determinar las verdaderas causas del siniestro.
- Recuperar los cadáveres de los marineros fallecidos para poder enterrarlos en su patria.

El Gobierno de Washington, de acuerdo con el Gobierno de La Habana asumió la iniciativa y decidió encargarse de sacar a flote el casco del «Maine», proceder a la investigación de las causas de su hundimiento y de dar sepultura en suelo norteamericano a los numerosos cadáveres que habían quedado aprisionados en el buque desde aquel día 15 de febrero de 1898.

Los trabajos de investigación fueron encomendados a la «Scientific America», que formó una comisión de encuesta. Sin embargo, lo cierto es que esta comisión investigadora tan sólo hizo un informe vaguísimo que concluía con la determinación de causas externas, pero que prácticamente dejó todo igual sin aportar nuevas luces en torno al misterio del «Maine». Puede decirse que la comisión se limitó a repetir las conclusiones anteriores salvo una sola excepción y ésta era que el boquete producido por la explosión resultó finalmente no tan a proa como en un principio se había creído, lo cual nos hace dudar de la exactitud de los trabajos de investigación realizados por los buzos norteamericanos en 1898 (10).

---

(10) El informe de la comisión formada por las autoridades españolas en 1898 nunca pudo ser exacto. El Gobierno de los Estados Unidos se negó a prestar su colaboración y las investigaciones tuvieron que ser a distancia, tal como se ha señalado; además, hubo que elegir a buzos que no estaban preparados para esta clase de investigaciones, todo se hizo de forma improvisada debido al carácter urgente de la investigación de los hechos.



LA HABANA. Manifestación de duelo con motivo del entierro de las víctimas del «Maine».  
(De la «Ilustración Española y Americana»)

Una vez sacados los cadáveres, el casco destrozado fue remolcado hasta alta mar, sus restos dinamitados y hundido allí, con máximos honores militares. De este modo, jamás se podrá volver a investigar el asunto del «Maine» con pruebas tangibles en la mano. En cuanto a los cadáveres, fueron llevados al cementerio de Arlington, donde se encuentran en la actualidad.

### *EL ALMIRANTE H. G. RICKOVER SE OCUPA DEL HUNDIMIENTO DEL «MAINE»*

El día 2 de agosto de 1964, el ataque a dos destructores norteamericanos en el golfo de Tonkín, produjo la Resolución del mismo nombre, por la que el Senado autorizó al Presidente a poder emplear en el Vietnam cuantas fuerzas armadas de los Estados Unidos creyera necesario. Así fue como se inició la famosa «escalada» del presidente Johnson en el Vietnam a pesar de que hubieron protestas ante la probabilidad de que ambos buques de la Armada norteamericana hubieran estado espionando; y además, se acusó al Gobierno de los Estados Unidos de querer explotar este incidente para usarlo en su propia conveniencia.

En 1968 aumentaron las propuestas y fue cuando el morse (de Oregón) pronunció las siguientes palabras:

«El (asunto del) golfo de Tonkín fue una copia exacta del hundimiento del Maine... No tuvimos razón en el golfo de Tonkín. Fuimos unos provocadores. Estuvimos allí tan equivocados como con relación al hundimiento del Maine...»

Respecto a la Resolución del golfo de Tonkín, el periodista Joseph I. Puentes envió una carta al director del «Evening Star» de Washington, que fue publicada el 15 de febrero de 1968 y que terminaba diciendo: «*La verdad sobre el Maine nos es conocida cincuenta años después, pero la sabía ya el Departamento de Estado en 1898*».

La Resolución del golfo de Tonkín trajo el amargo recuerdo del «Maine» al pueblo norteamericano; por otra parte, en cuanto a la afirmación reseñada del periodista mencionado cabría preguntar: ¿Fue realmente el Departamento de Estado o bien el de Marina quien creyó la teoría de la mina submarina?



En un principio, el Capitán Sigsbee, y el Cónsul Fitzhugh Lee, estaban plenamente convencidos de que la voladura del «Maine» se produjo por un accidente; luego, Lee cambió de opinión antes de que la comisión investigadora se ocupase del caso. En cuanto a la comisión de 1898, en un principio tenemos a Chadwick y a otros dos miembros de la misma que están convencidos de que había sido un accidente, aunque luego, se convencen de que el buque se hundió por una mina submarina. Por otra parte, si bien el informe de la comisión de 1898 establecía que el hundimiento fue debido a una mina, no se habían encontrado evidencias por las que se pudiera reclamar responsabilidades a nadie.

Vistos estos sucesos, todo parece que en un principio existió una actitud prudente por parte del Gobierno, que parecía no estar dispuesto a ir a la guerra contra España a no ser que lo obligaran las presiones ejercidas por los grupos financieros, el Congreso y especialmente el pueblo norteamericano, agitado por la prensa.

Quizás podría establecerse la hipótesis de que el Departamento de Estado mantenía un enfrentamiento oculto con el de Marina; y aunque es muy cierto que el Secretario, John Long, era un hombre muy prudente que sabía medir los pros y los contras de cualquier acción, la Armada contaba entonces con numerosos «jingoístas» como Roosevelt. También podría pensarse que la comisión de encuesta norteamericana de 1898 tardó excesivamente en sus investigaciones debido a que esperaba órdenes de Washington antes de dar su informe definitivo. En cuanto a McKinley, adopta una postura muy cauta cuando envía su mensaje y el informe de la comisión al Congreso, aunque ya está decidido por la guerra. ¿Por qué tanta cautela? Porque es un rasgo muy característico en William McKinley, tan sólo está estudiando cómo reacciona el Congreso y el pueblo norteamericano para asegurarse de que va a hacer lo que quiere la mayoría. Como quieren ir a la guerra, McKinley cambia de actitud y se convierte en un decidido «jingoísta» y para ello acusa a España de haber volado al buque «Maine» a pesar de que no ha obtenido una sola prueba que lo justifique.

Conviene tener en cuenta otros aspectos. En primer lugar, las investigaciones llevadas a cabo por los buzos norteamericanos no fueron en modo alguno exactas, tal como pudo demostrarse en 1911; y en segundo lugar, el informe de la comisión dictaminó que el «Maine» fue hundido por una mina, a pesar de las contradicciones de muchos de los testigos que aseguraron haber escuchado dos explosiones, y de que los argumentos que conducen a la

determinación de las causas externas e internas son realmente poco sólidos. De ahí que ni la actitud de Washington en lo que respecta al «Maine» ni el propio informe eran realmente claros y que no se quiere verdaderamente profundizar en la materia ni decir la verdad de los hechos; de este modo, el asunto «Maine» podría convertirse en un instrumento manipulable y susceptible de servir para culpar o no a España según la conveniencia política de Washington en un momento dado. En un principio, los departamentos de Estado y de Marina tenían que ponerse de acuerdo, había que dar tiempo al tiempo; pero luego, el presidente McKinley, siguiendo su costumbre, hará lo que quiera el Congreso, que en aquel momento era la voz fiel de aquel pueblo norteamericano profundamente irritado y belicista, que clamaba venganza por sus muertos del «Maine».

El Almirante H. G. Rickover, que era jefe de la sección nuclear de la Armada de los Estados Unidos y asesor del presidente norteamericano James Carter, publicó en 1978 un libro titulado *«Cómo se destruyó el Maine»*. En su presentación, Rickover afirmó haber intentado escribir toda la verdad sobre el acorazado «Maine».

Puede decirse que el Almirante Rickover se había encargado de dar una opinión oficial de los sucesos, no sólo por la posición que tenía con su cargo, sino también por el hecho de que su estudio sobre el «Maine» fue impreso precisamente en las imprentas gubernamentales.

Rickover, en colaboración con un conocido ingeniero naval, S. Hause, y un importante físico del Centro de Armas Navales de Superficie, Robert Price, analizó las evidencias disponibles sobre el «Maine» llegando a la conclusión de que este buque fue hundido por una explosión interna y no externa; de ahí que España no hundió al «Maine».

Para el almirante, a pesar de que la comisión creada en 1911 había llegado a la misma conclusión, los análisis realizados por su equipo y él no apoyaban precisamente las conclusiones de aquel informe, *«pues la encuesta ante el Senado no parecía tener otra justificación que la de reunir todo un dossier contra España»*. Para él, se había necesitado una excusa para declarar la guerra a España y el «Maine» la suministró. Señala que España era completamente inocente en los sucesos del siniestro como también lo eran los propios Estados Unidos, puesto que en España desde siempre se ha dicho que los norteamericanos habían volado al acorazado «Maine» en busca de una justificación moral al intervencionismo militar y a la declaración de guerra contra España.

Rickover quiso explicar los hechos del siguiente modo: «Todos los datos muestran las características de un tipo de explosión interna. Posiblemente ésta se inició con la detonación de unos cuantos peines de municiones en la proa del buque, que hicieron detonar otros polvorines, hasta volar las bandas y cubiertas del acorazado. Pero no hay evidencia de una rotura o deformación debida al contacto con una mina, como entonces se dijo.»

En cuanto al hecho, que tenía muy intrigados a los expertos, de cierta doblez hacia dentro del fondo del buque, el almirante opinaba que esto no era necesariamente debido a una explosión exterior:

«Hay ciertas explicaciones. Como, por ejemplo, el fuego de una de las calderas acorazadas, del tipo que llevaba el Maine, puede provocar esta clase de irregularidades en el casco.»

Puede afirmarse que lo más importante que hizo Rickover con sus investigaciones fue que, a través de la publicación de su obra *«Cómo se destruyó el Maine»*, los Estados Unidos reconocían oficialmente, aunque con 68 años de retraso, que España no tuvo arte ni parte en el hundimiento del acorazado norteamericano. Se trataba realmente de un reconocimiento muy tardío, pero un reconocimiento oficial de esta clase en un asunto precisamente tan delicado y que venía siendo hasta entonces una espina dolorosa y profundamente clavada en las relaciones hispano-norteamericanas, era algo que compensaba con creces la tardanza.

Por otra parte, también conviene recordar que la publicación de la obra del almirante H. G. Rickover no podía ser más oportuna y con más sentido político. En efecto, no había mejor ocasión que aquella, a la sombra del Tratado suscrito entre ambas naciones y de la visita oficial de Sus Majestades los Reyes de España, para corregir los errores del pasado.

#### *UNA PERSPECTIVA NUEVA SOBRE EL «MAINE»: LA CONEXION CUBANO-PERUANA*

##### *Discrepancias en la Armada Norteamericana con la obra del Almirante Rickover*

En «Proceedings», importante publicación de la Armada de los Estados Unidos, apareció (febrero 1988) un número dedicado especialmente al estudio

del empleo de las minas en las guerras marítimas. En el mismo, el Capitán de Navío John F. Tarpey hacía una reseña del historial de algunas de ellas y, al referirse al acorazado «Maine», afirmaba:

«En 1898 (febrero, 15), el U.S. Maine se hundió en la bahía de La Habana a consecuencia de la explosión de una mina española.»

Esta declaración del Capitán Tarpey en «Proceedings» resulta de gran interés puesto que denota que las investigaciones que fueron realizadas por el Almirante Rickover y su equipo sobre el «Maine», no han tenido mucha aceptación entre los oficiales de la Armada norteamericana que mantienen con fundamentos válidos que la obra oficialista de Rickover es muy tendenciosa y que la primera explosión fue sin duda de origen externo.

Al no ser recuperables los restos del «Maine» y al disponerse tan sólo de fotografías de cuando el casco fue puesto a flote en 1911 y de informes cuyos argumentos son muy discutibles además de haber sido realizados con evidentes presiones políticas, las investigaciones que actualmente se vienen realizando con vistas al centenario de la Guerra del 98 se están centrando en nuevas fuentes de información y en el estudio de aspectos que intencionadamente han quedado en el olvido o no han sido estudiados. Entre estas nuevas investigaciones figura el importante estudio que actualmente está realizando Jorge Navarro Custín y del que nos adelanta una síntesis en el «*Diario de las Américas*».

La tesis de Jorge Navarro, así como la de muchos investigadores, es que la causa de la voladura del «Maine» fue una mina, tal como opina la mayoría de la oficialidad de la Armada de los Estados Unidos; sin embargo, no se trató de una mina española ni tampoco norteamericana, sino de una mina cubano-peruana. En efecto, era una mina cubana al haber sido realizada y colocada por cubanos; y también peruana, porque para su elaboración se siguieron las indicaciones y los planos que don Federico Blume, ingeniero naturalizado peruano, le entregó al agente cubano acreditado en Perú, don Arístides Agüero.

#### *El «padre» de la mina: don Federico Blume y Othon*

Don Federico Blume y Othon nació en la isla de Santo Tomás. Su padre era alemán y su madre venezolana de Cumaná. Se llamaba María Manuela Othon y Alcalá y era prima hermana del Mariscal Antonio José de Sucre, el vencedor en la batalla de Ayacucho (9 diciembre, 1824). Federico Blume

estudió ingeniería en la Escuela Industrial de Berlín y en el Instituto Politécnico de Hanover; sin embargo, no ejerció su profesión en Alemania, sino en Venezuela, los Estados Unidos, Puerto Rico y Cuba. En 1855 viajó a Perú, y su cercano parentesco con Sucre le facilitó su nombramiento como ingeniero del estado peruano; por lo que desde entonces fijó definitivamente su residencia en Perú.

Federico Blume trabajó destacadamente en el trazado y la construcción de los ferrocarriles peruanos; sin embargo, siendo un gran entusiasta de los temas marinos y con motivo de la guerra entre Perú y España que cesaría tras el bombardeo del Callao por la flota española dirigida por Méndez Núñez (1866), proyectó y comprobó teóricamente la construcción de un submarino, proponiendo dicho proyecto al Gobierno peruano. Pero, debido a la retirada española, nada se hizo en este sentido y Blume desistió temporalmente en sus empeños de construir un submarino para la Armada peruana.

En 1879, Perú entabló una infortunada guerra contra Chile y para la que no estaba debidamente preparado desde el punto de vista naval. En aquel entonces, Federico Blume era dueño y operador del ferrocarril de Paita, y decidió entonces construir su submarino utilizando sus propios talleres y sin contar con la ayuda del Gobierno peruano, aunque le tuvo al tanto de sus planes.

El submarino de Blume fue probado navegando por superficie y sumergido. Los oficiales de la Armada peruana consideraron que la prueba había tenido unos resultados muy satisfactorios y dieron fe de la demostración. Pero, a pesar de que este submarino había pasado las pruebas con éxito, recibió poco crédito salvo en Perú y en los Estados Unidos (gracias a los informes del investigador norteamericano Stewart).

Como resultado de la demostración, el General Mendiburu, Ministro de Guerra y de Marina, ordenó que el submarino fuese remolcado hasta el Callao por el capitán de navío don Ezequiel Otoya con el fin de que fuese probado nuevamente con el mayor secreto. Finalizadas las pruebas con éxito, se decidió modificarlo mediante la instalación de un equipo motriz activado por aire comprimido y una ventilación similar a la de los «snorkels» que luego utilizaron los alemanes en la II Guerra Mundial. El General Mendiburu, asesorado por marinos de su confianza, quiso equiparlo ofensivamente con un torpedo; sin embargo, Blume se opuso, ya que lo había diseñado especialmente para que transportase una mina hidrostática capaz de adherirse al costado o debajo del casco de un buque enemigo.

El submarino quedó preparado para su empleo en la guerra, pero al vencer Chile a Perú, sus equipos fueron inutilizados y a continuación fue hundido. Luego, fue reflotado por el enemigo y llevado a Chile, donde se pierde definitivamente su rastro.

Tal como señala Jorge Navarro, la captura del buque «Huáscar» en el combate de Angamos (1879), al norte de Antofagasta, y la pérdida de otras unidades de la Armada peruana, forzó a Perú a pasar a la defensiva y para combatir a la Armada chilena se procedió al uso de minas y otros artefactos explosivos como armas ofensivas. Don Federico Blume contó con el eficaz asesoramiento del oficial peruano don Bernabé Carrasco, así como de otros oficiales y civiles peruanos (como el Sr. Cuadros) para diseñar minas y otros artefactos muy sutiles y eficaces con los que los peruanos lograron destruir y hundir unidades de la Marina de Guerra de Chile, como el «Loa» y la corbeta «Covadonga»; y también fueron equipadas lanchas torpederas con torpedos adquiridos en Inglaterra.

La mina que más nos interesa es la hidrostática, que consistía en dos envases de forma cilíndrica cargados con dinamita y articulados por dos balancines lo suficientemente arqueados como para poder ajustarse a la curvatura de las planchas del pantoque de los buques de aquella época. Un dispositivo eléctrico, activado con baterías, detonaba las cargas a las que estaba unido mediante cables. La mina se adhería temporalmente al casco del buque enemigo debido a la propia flotabilidad que se le daba; y es muy posible que esta clase de mina diseñada por Blume fuera la que se empleó para hundir al acorazado «Maine».

#### *Máximo Gómez viaja a Perú y conoce a Blume*

Años después, a finales de 1887, Máximo Gómez, el Generalísimo del ejército «mambí», alentado por su amigo don Antonio Alcalá, que fue también quien sufragó casi todos los gastos del viaje, marchó a Perú en busca de ayuda para la guerra que se avecinaba.

Una vez en Lima, trató en vano de entrevistarse con el presidente don Andrés Avelino Cáceres, que se negó a recibirle. Sin embargo, Máximo Gómez no perdió el tiempo y logró entrevistarse con personalidades y elementos de gran valía, tanto militares como civiles; entabló relaciones con el cubano don José Payán, que era ya entonces un personaje prominente en los círculos

financieros de Lima; y conoció a don Federico Blume, que también estaba relacionado con Alcalá, el animador y promotor del viaje de Gómez. Por otra parte, Gómez, antes de partir de Perú, designó a don Manuel Portuondo como agente cubano para cumplir funciones de enlace.

Máximo Gómez en su carta (25 enero, 1888) dirigida al general don Francisco Carrillo, le dice:

«Aquí (Panamá) llegué el 21 de regreso del Perú, me parece que le veo dar un brinco y exclamar, ¡cáspita! Sí, señor, del Perú vengo ahora. Allí me fui en cubierta y vine lo mismo, pero tengo la satisfacción de que dejé mucho hecho por Cuba, pues me fui derecho a las altas regiones. Un amigo me alentó a dar ese paso y creo que hemos hecho algo.»

Con su natural desconfianza, Gómez no le dice que tal amigo es Alcalá, aunque en su diario sí lo consigna; pero lo que verdaderamente aquí nos interesa es que Blume comenzó a interesarse por la causa independentista cubana a raíz del viaje realizado por Gómez a Perú y que fue por la intervención de Alcalá. Por otra parte, tras el viaje realizado por Gómez, el general don Antonio Maceo también fue a Perú; sin embargo, no hay constancia de que hubiera llegado a conocer al ingeniero Federico Blume.

### *Federico Blume y el agente cubano Arístides Agüero*

El Perú de 1895 presidido por don Nicolás de Piérola, a diferencia del Perú presidido por don Mariano Ignacio Prado en los años 70 (11), no mostró un gran entusiasmo por la independencia de Cuba; no obstante, los cubanos exiliados en Lima sí se volcaron en su totalidad y apoyaron de un modo efectivo la causa cubana. Dicho apoyo se incrementó con la llegada de Arístides Agüero como agente de los insurrectos cubanos en Ecuador, Perú, Bolivia y Chile.

En aquel tiempo, funcionaban en Lima tres clubes: el «Leoncio Prado», el «Independencia de Cuba» y uno integrado exclusivamente por mujeres

---

(11) Nicolás de Piérola fue Presidente de Perú en los años 1879-81 y 1895-99. En cuanto a Mariano Ignacio Prado, lo fue en los años 1865-79; fue además quien mandaba las tropas peruanas en el combate del Callao.

y que se llamaba «Mártires del Virginius» (12). Federico Blume hizo amistad con Arístides Agüero y le mostró todo lo que conservaba de sus trabajos en la pasada guerra con Chile, así como su correspondencia con el Presidente Piérola sobre la influencia del poder naval en relación con Perú y los planos del submarino. Ante el gran interés manifestado por Agüero, Blume le hizo entrega de copia de todo, incluyendo los planos del submarino, la fabricación de minas y la relación de los ataques perpetrados a las unidades navales chilenas.

Arístides Agüero, entusiasmado, envió toda la documentación que le entregó Blume a la Junta Revolucionaria Cubana de Nueva York. Aquí fue cuando terminó la intervención de Blume en el asunto del «Maine» y en la Guerra del 98, ya que el desarrollo y la colocación de sus minas corrió a cargo de los propios cubanos. Por otra parte, el hecho de que la relación existente entre Blume y los revolucionarios cubanos fuera silenciada, cabe pensar que fuera debido a que Blume además de amigo era pariente del Presidente Piérola, por lo que una indiscreción en este sentido podría crear un incidente diplomático. Posiblemente Federico Blume prestó su colaboración con la condición de que su nombre fuera absolutamente silenciado.

### CONCLUSIONES

El hundimiento del «Maine» ha venido siendo un enigma al que se le han dado distintas interpretaciones pero ninguna lo suficientemente satisfactoria. Además, los Estados Unidos decidieron hacer desaparecer sus restos dinamitándolos y dejando que se hundieran en alta mar, por lo que desde 1911 nadie podría ya investigar el siniestro sobre pruebas de primera mano.

Tal como se ha señalado en este estudio, las comisiones investigadoras del desastre llegaron a conclusiones diferentes; la española mantuvo que las explosiones eran de origen interno y fueron producidas por combustión espontánea debidas al calor excesivo de los paños; en cuanto a las comisiones

---

(12) En 1873, el buque de guerra español «Tornado», apresó en alta mar al «Virginius», que, ondeando ilegalmente el pabellón norteamericano, y cargado de armas y de hombres, se dirigía a Cuba para sumarse al movimiento independentista. Conducido el buque a Santiago de Cuba, se inició un juicio sumarísimo, en el que los propios acusados reconocieron sus intenciones. En brevísimo plazo se fueron dictando las sentencias y, ocho días después de producirse el apresamiento, 53 de los prisioneros, muchos de ellos ingleses y norteamericanos, habían sido fusilados. Desgraciadamente, los insurrectos habían cortado el cable telegráfico con Santiago, por lo que llegó demasiado tarde el frenético telegrama del Gobierno de Madrid ordenando que se suspendieran inmediatamente las ejecuciones.



norteamericanas (1898 y 1911), sostuvieron que eran de origen externo y ocasionadas por una mina.

Luego, en la década de los años 70, el Almirante H. G. Rickover y su equipo estuvieron investigando utilizando las fotografías del «Maine» que fueron realizadas cuando quedó en seco. Rickover llegó a la conclusión de que la causa que provocó la voladura del buque fue de origen interno; sin embargo, en el fondo lo que probablemente trató de demostrar fue la incompetencia de los oficiales norteamericanos de aquella época para anotarse unos puntos más, en su lucha contra el «establishment» de la Marina de Guerra de los Estados Unidos. Todo esto, además de los evidentes intereses políticos en juego.

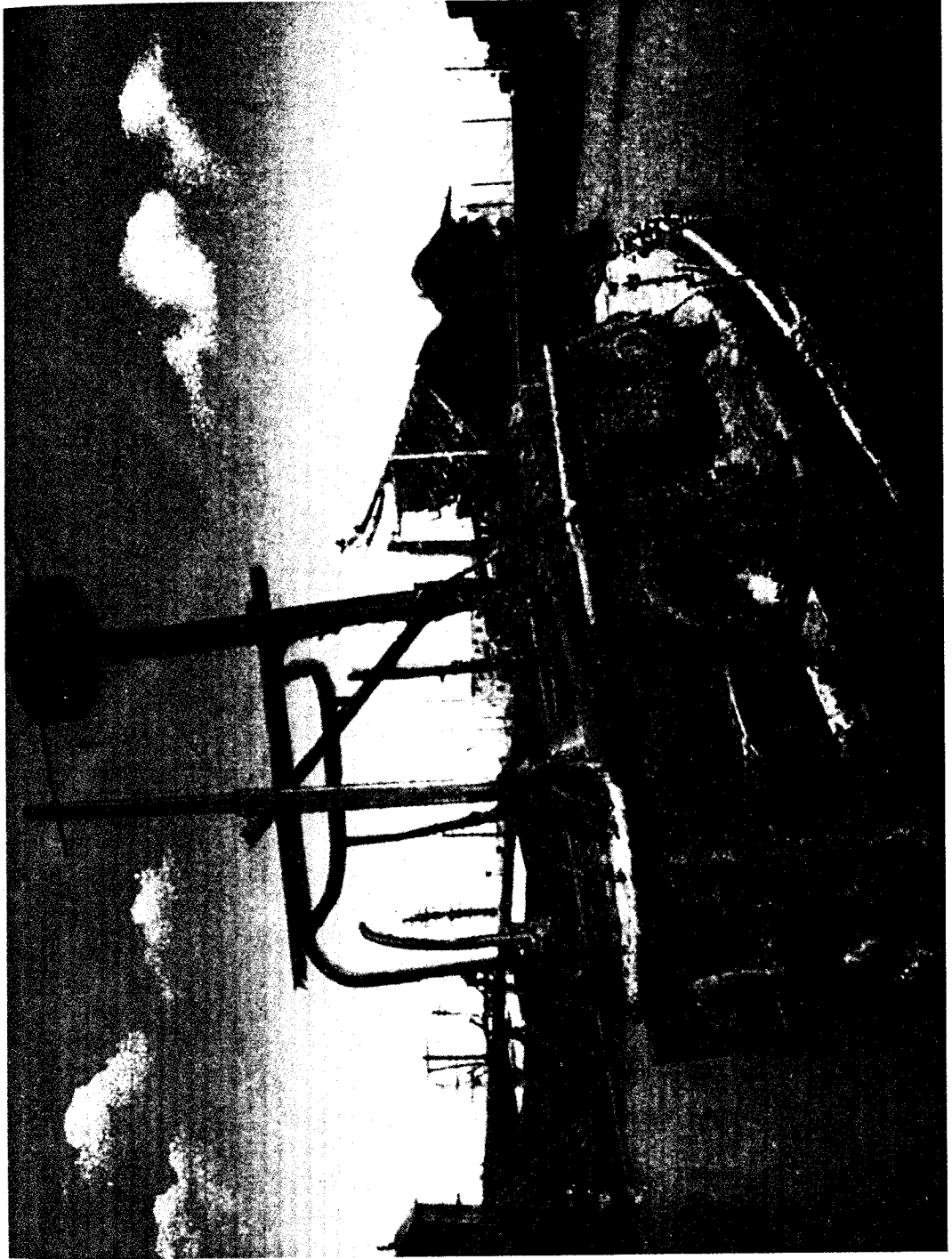
Conviene recordar que el propio Capitán Sigsbee consideró en sus investigaciones anteriores a la formación de la primera comisión de encuesta norteamericana sobre el «Maine», que había podido lanzarse una mina desde una gabarra que pasó rozando el casco del buque y este hecho parece ser bastante factible debido a que entonces la mayoría de los buques cargaban fondeados en la bahía y el tráfico marítimo era sumamente intenso.

Si se estudian las fotos realizadas por la comisión investigadora de 1911, puede apreciarse perfectamente que fue en el costado de babor del «Maine» y en la curvatura del pantoque donde se produjo la primera explosión. De este modo, la explosión tuvo que ser de origen externo y se utilizó la mina hidrostática, de lo cual existen antecedentes muy interesantes en la propia guerra de Cuba.

En efecto, por vez primera, unidades navales españolas fueron atacadas, destruidas y dañadas por los cubanos. En el río Cauto, bajo el mando del Comandante García Vélez y la dirección técnica del ingeniero cubano José Portuondo Tamayo, fue volado el cañonero español «Relámpago» y averiado el «Santocildes». En esta acción fueron utilizados depósitos cargados con dinamita y accionados eléctricamente. En Vueltabajo, los cubanos insurrectos hundieron a un mercante dedicado al cabotaje, y en tierra, se multiplicaron las destrucciones de ferrocarriles empleando métodos similares; produciéndose tal euforia que hasta se llegó a comentar que pronto le tocaría el turno al buque de guerra «Pelayo».

Veamos pues ahora las teorías que ofrecen los defensores de las causas externas.

Primero. La teoría de la mina. Se trata de una teoría muy difundida y mantiene que el Gobierno de España fue quien ordenó colocarla. Ello resulta



El Maine, parcialmente reflotado en 1911, visto desde popa (tarjeta postal de la época)

absurdo, dado que precisamente los españoles sabían perfectamente que la menor provocación o error de cálculo acarrearía la intervención armada de los Estados Unidos, lo cual significaría la pérdida de la soberanía española en Cuba.

Segundo. La teoría de que fueron oficiales del General Weyler quienes provocaron el siniestro (teoría defendida por François Lainé y Fitzhugh Lee). Se trata de una teoría bastante improbable dado que, a pesar de que los oficiales seguidores de Weyler eran enemigos decididos de la autonomía cubana y de cualquier clase de reforma política para Cuba, eran además un grupo de patriotas españoles que por resentimiento jamás hubieran provocado una acción «suicida» de tal magnitud; por otra parte, conviene recordar que difícilmente pueda demostrarse tal teoría puesto que el propio General Weyler ordenó destruir su correspondencia mantenida con sus amigos y partidarios.

Tercero. La teoría según la cual fueron los «jingoos» o Hearst (teoría defendida por Ferdinand Lundberg). Se basa en que con el hundimiento del «Maine», la intervención militar norteamericana ya estaba garantizada y lo cual provocaría un gran incremento de las tiradas del «Journal». Sin embargo, un estudio objetivo del año 1898 basta para demostrar fácilmente que la suerte de Cuba ya estaba echada y que el Gobierno autonomista presidido por el General Ramón Blanco, tenía ya sus días contados; puesto que los Estados Unidos terminarían interviniendo militarmente más tarde o más temprano, evitando ante todo que la victoria fuera del movimiento insurrecto cubano, lo cual era lógico al tener los «mambises» más posibilidades de resistir una guerra de desgaste, incluso diez años más.

Por ello, con la voladura del «Maine», Hearst no iba precisamente a asegurar una intervención militar que ya era segura; además, aún en el caso de que la Administración McKinley se opusiera a dicha intervención, parece claro que no hubiera podido resistir las presiones del Congreso y de la casi totalidad del pueblo de los Estados Unidos, que exigían la declaración de guerra contra España. A pesar del carácter aventurero y arriesgado de Hearst, era lo suficientemente inteligente para evitar inmiscuirse en un asunto de tal gravedad que, de descubrirse su complicidad, podría costarle muy caro.

Cuarto. La teoría de que fueron los propios rebeldes cubanos. Según los defensores de esta teoría que tanto eco ha tenido en la historiografía norteamericana, fueron los rebeldes cubanos quienes hundieron al «Maine» con el fin de implicar a los Estados Unidos en la guerra y provocar su inmediata intervención armada. Esta teoría es muy interesante y no deja de tener bases muy sólidas si se hacen algunas aclaraciones previas.

Los soldados rebeldes o «mambises», nunca pudieron estar implicados en la voladura del «Maine», a pesar de que el generalísimo Máximo Gómez, conoció personalmente a Federico Blume en su viaje a Perú. Conviene tener en cuenta que los «mambises» tenían verdadero pánico a una intervención armada de los Estados Unidos, pues estaban convencidos de que ello significaría la pérdida de la independencia. Baste recordar la entrevista mantenida por Bronson Rea, corresponsal del «Herald» con Máximo Gómez en la manigua; o también, los recelos de los «mambises» hacia los cubanos residentes en los Estados Unidos, como el caso del General Antonio Maceo quien nunca vio con buenos ojos a Tomás Estrada Palma.

Parece claro que la voladura del «Maine» difícilmente podría haber sido realizada por los «mambises», pero no así por los cubanos rebeldes que residían en los Estados Unidos.

Si nos olvidamos de la «yellow press» norteamericana y de la prensa española, y leemos la prensa responsable de entonces en los días siguientes al siniestro (especialmente la prensa alemana) podemos comprobar que habla del agente Arístides Agüero y de nueve cubanos pertenecientes a la «*Junta Revolucionaria Cubana de Nueva York*» que recibieron instrucción por parte de anarquistas seguidores de Garibaldi que residían en los Estados Unidos. Conviene señalar que el anarquismo de aquellos años estaba muy comprometido con la causa independentista cubana. Precisamente, una de las razones por las que Angiolillo asesinó al presidente don Antonio Cánovas del Castillo, fue precisamente en venganza de los revolucionarios cubanos, víctimas de la «tiranía» de la monarquía española; por otra parte, los anarquistas italianos residentes en Baltimore, Boston y Nueva York, disponían de verdaderos especialistas en el arte del sabotaje y de la colocación de explosivos.

Teniendo en cuenta que las autoridades españolas mantenían un perfecto control del puerto y de la bahía de La Habana debido a la presencia del acorazado «Maine» y al intento de evitar cualquier clase de provocación, pudiera parecer poco probable que un grupo de rebeldes cubanos fuera capaz de burlar los cinturones de seguridad establecidos en el puerto; a no ser, claro está, de que se trate de un comando que hubiera recibido un entrenamiento y una instrucción adecuada para acciones como ésta.

Quizás, la «*Junta Revolucionaria Cubana de Nueva York*» estuviera ajena y la acción de fabricar y colocar la mina en el casco del «Maine» fuera obra de unos exaltados que habían tenido acceso a la documentación enviada por Arístides Agüero desde Perú, lo cual es factible. Por otra parte, en cuanto

a la fabricación de la mina hidrostática, en la bahía de La Habana habían bastantes talleres de reparaciones navales en donde trabajaban muchos cubanos capaces de fabricarla y armarla.

También parece indudable que esta clase de mina era incapaz de destruir al acorazado «Maine»; aunque sí dañarlo de consideración como para provocar un incidente lo suficientemente serio para España. La primera explosión fue causada por la mina hidrostática y, por simpatía, como en el caso de «La Couvre», se produjo la segunda en los pañoles de municiones, lo cual ocasionó la destrucción completa del buque norteamericano. En cuanto al número de muertos en la tripulación del «Maine», puede decirse que fue superior a los militares norteamericanos fallecidos en las campañas de Santiago y Manila juntas.

En cumplimiento del Tratado de París (1 octubre, 1898) y según lo convenido por las comisiones militares de evacuación, el día 10 de enero de 1899, a las doce del día, cesó la soberanía de España en Cuba y se inició el gobierno militar norteamericano con carácter provisional que duraría hasta la instauración de la República de Cuba (20 mayo, 1902). Los Estados Unidos impusieron la famosa Enmienda Platt y ejercieron una influencia extraordinaria sobre Cuba; por otra parte, las propias relaciones políticas y económicas entre Washington y La Habana no permitían desvelar la autoría de la voladura del «Maine», de ahí que, posiblemente, entre otros motivos, tanto el gobierno de La Habana como el de Washington tenían especial interés en hacer desaparecer los restos del «Maine» en 1911. Puede decirse que el desastre del «Maine» selló los labios de todos cuantos conocían la verdad de los hechos.

Teniendo en cuenta que la prensa responsable hablaba en 1898 de Agüero y de nueve cubanos que habían confesado ser los autores de la voladura del acorazado «Maine», aportando además toda clase de detalles, parece un tanto paradójico el que esta fuente de información tan preciosa haya caído en olvido de muchos.

Según Jorge Navarro Custín, el material documental que Blume entregó al agente Aristides Agüero y que fue enviado por este último a la «Junta Revolucionaria Cubana de Nueva York», jamás fue devuelto una vez que finalizó la guerra. Pero asegura que los documentos originales estaban en manos de la familia de Federico Blume, en Lima, hace unos veinticinco años. También don Julio Lobo, quien llegó a ser el «rey» del azúcar, poseía en su archivo documentos muy importantes sobre el «Maine» y, entre ellos, las declaraciones juradas de algunos de los revolucionarios cubanos que volaron este acorazado.

Con toda seguridad, en los próximos años aparecerán nuevas fuentes documentales que contribuirán en dar nuevas luces en torno al hundimiento del «Maine».

## BIBLIOGRAFIA

- ALLENDESALAZAR, José Manuel, «*El 98 de los Americanos*». Madrid, EDICUSA. Divulgación Universitaria, n.º 70.
- AZCARATE, Pablo de, «*La guerra del 98*». Madrid, Alianza Editorial, 1968.
- CALLEJA LEAL, Guillermo G., «*La Diplomacia Europea ante el intervencionismo de los Estados Unidos en Cuba (1896-1898)*». Madrid, trabajo de investigación inédito.
- CASTAÑEDA, Tiburcio, «*La explosión del Maine y la guerra con los Estados Unidos*». La Habana, La Moderna Poesía, 1925.
- CASTELAR, Emilio, «*Crónica Internacional*». Madrid, Editora Nacional. Colección Clásicos para una Biblioteca Contemporánea, 1982.
- CHADWICK, Franch Ensor, «*The Relations of the United States and Spain: Diplomacy*». New York, Russell & Russell, 1968; T. I.
- CHIDSEY, Donald Barr, «*The Spanish-American War*» New York, Crown Publishers, 1971. (Esta obra ha sido traducida al castellano por Grijalbo, Barcelona-Méjico, 1973).
- FONER, Philip S., «*La guerra hispano/cubano/americana y el nacimiento del imperialismo norteamericano (1895-1902)*». Madrid, Editorial Akal, Colección Manifiesto, Serie: Historia, 1975, T. I.
- MILLIS, Walter, «*The Martial Spirit: A Study of Our War with Spain*». Boston Houghton Mifflin Co., 1931.
- MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES. Archivo General de Estado. Sección Política. Estados Unidos. Legajo 2.423.
- NAVARRO CUSTIN, Jorge, «*Nuevas luces en torno a la voladura del Maine*». Diario de las Américas. Miami, 11 de febrero de 1988.
- PEREZ LANDA, Rufino, «*Bartolomé Masó y Márquez*». La Habana, Imprenta El Siglo XX, 1947.
- PORTELL VILA, Herminio, «*Historia de Cuba en sus relaciones con los Estados Unidos y España*». Miami, Mnemosyne Publishing Inc. 1969.
- PRATT, Julius, «*Expansionists of 1898*». Baltimore, The Johns Hopkins Press, 1936. «*Proceedings*». U.S. Naval Institute, febrero 1988.
- SPEARS, John R., «*Our Navy in the War with Spain*». New York, Charles Scribner'Sons, 1898.
- WEEMS, John E., «*The Fate of the Maine*». New York, Henry Holt and Co., 1958.