



## LAS ISLAS FILIPINAS



# CENTENARIO DEL 98 LA VOLADURA DEL MAINE



las 2140 de la noche del martes 15 de febrero de 1898, el acorazado de la Marina de los Estados Unidos *Maine* explotó cuando estaba fondeado en el puerto de La Habana. De su dotación de 354 hombres, 266 perdieron la vida y otros 59 resultaron heridos. El trágico hecho tuvo decisivas repercusiones en la vida de muchos pueblos, no sólo del estadounidense o del español, sino del cubano, del filipino y del portorriqueño, por citar los más evidentes,

aunque, tal vez, las repercusiones del hecho se prolonguen más aún al incidir en la trayectoria de todas estas naciones.

## El buque

El *Maine* había nacido por el acta de 3 de agosto de 1886, que también autorizó el del *Texas*, primeros buques de entidad de lo que daría en llamarse la «New Navy», tras el bache de construcciones posterior a la guerra de Secesión, que sólo desde 1883 estaba empezando a ser cubierto.

El buque, clasificado primero como crucero acorazado y después como acorazado, intentaba asemejarse al *Riachuelo*, construido para Brasil por la

H. G. RICKOVER

## CÓMO FUE HUNDIDO EL ACORAZADO MAINE



HOMBRES, HECHOS E IDEAS  
EDITORIAL NAVAL · MADRID

compañía británica Samuda. Diseñado en una época de transición, reflejaba las dudas de técnicos y marinos sobre lo que debía ser el buque de combate, y el cambio de clasificación es un síntoma bien notorio.

El casco medía 97,23 metros de eslora, 17,37 de manga y 6,55 de puntal, con un desplazamiento de 6.682 toneladas, que se convertían en 7.180 a plena carga. Sus máquinas, dos de triple expansión y verticales, podían dar 9.000 HP, imprimiendo una velocidad de hasta 17 nudos. Su capacidad de carboneras alcanzaba las 896 toneladas.

Una faja blindada de espesores, entre 305 y 152 mm, se extendía por

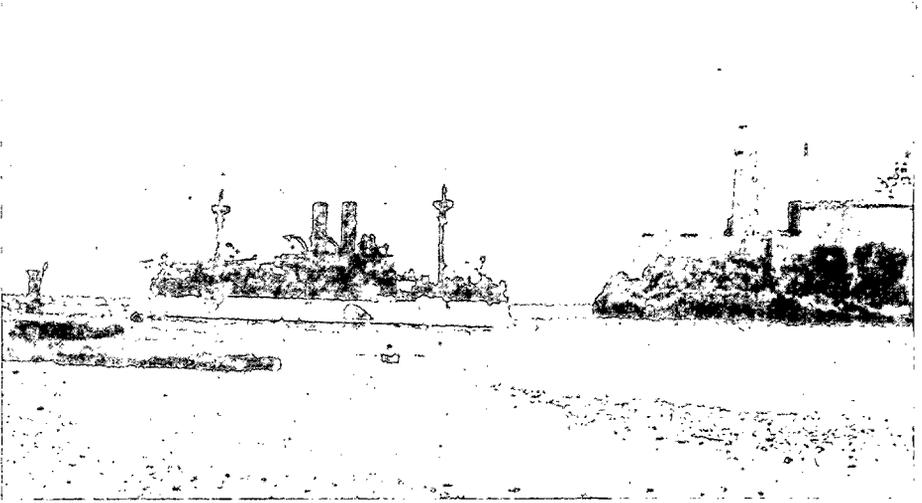
algo más de la mitad de su flotación, dejándola sin protección a proa y popa. La cubierta protectriz tenía entre 51 y 76 mm, las barbetas de la artillería principal eran de 305 mm, las torres de 203 mm y el puesto de mando blindado por 254 mm, siendo todos los blindajes de aceros Harvey y al níquel.

Su armamento consistía en cuatro cañones de 254 mm, pareados en dos torres, situadas excéntricamente con respecto al eje del buque, la de proa a estribor y la de popa a babor, en una disposición que no tardaría en abandonarse en futuras construcciones. La artillería secundaria consistía en seis piezas de 152 mm, situadas en los extremos de proa y popa y en el centro del buque, completando el armamento la batería ligera con 7 X 57 mm y 8 X 37 mm, así como cuatro tubos lanzatorpedos.

Si el diseño básico era discutible: demasiado lento para resultar un buen crucero acorazado y demasiado pequeño para ser un auténtico acorazado, con una andanada de sólo cuatro piezas de 254 y tres de 152, el ser un modelo experimental le añadió nuevos defectos.

Construido en el arsenal de Nueva York, el buque se resintió de la falta de experiencia de los fabricantes, en concreto eran las primeras máquinas de triple expansión verticales construidas para la «Navy» y la nueva tecnología en blindajes supuso nuevos problemas y retrasos. Su quilla se puso el 17 de octubre de 1888, y casi exactamente siete años después entraba en servicio. Es decir, resultó algo más larga que la de nuestros cruceros clase *Vizcaya*, pese a los avatares de su construcción.

De hecho, el buque nació anticuado y casi inmediatamente superado por sus hermanos de las clases *Indiana* y *Iowa*, el primero de los cuales entró en servicio sólo dos meses después que el *Maine*.



El *Maine* entrando en el puerto de La Habana el 25 de enero de 1898.

Desde el principio fue un barco con mala suerte: tuvo un incendio durante su construcción, varó en 1896, al año siguiente perdió dos hombres en un golpe de mar, y otros dos por una explosión. Ya al mando del que sería su segundo y último comandante, el capitán de navío Sigsbee, estuvo a punto de provocar una catástrofe al remontar hasta Nueva York sin práctico, para evitar abordar a un vapor lleno de excursionistas, el *Maine* no tuvo otro remedio que embestir al muelle número 46, con los daños consiguientes, pero con el alivio que cabe imaginar.

### El comandante

Charles D. Sigsbee era un veterano de la guerra de Secesión, y había destacado por trabajos oceanográficos, publicó un libro sobre sondeos y dragados e ideó un aparato eléctrico para dichos trabajos en aguas profundas. En la guerra con España mandó un crucero auxiliar, el *Saint Paul*, con el que averió al destructor *Furor* en aguas de San Juan de Puerto Rico, el 12 de junio.

Hay, sin embargo, dos notas desfavorables en su expediente personal que pueden ser muy significativas, aparte de la desdichada decisión de navegar por el East River sin práctico: en 1886 una junta inspeccionó al *Kearsarge*, buque de su mando, encontrándolo sucio, con fallos en el mantenimiento de artillería y torpedos y en la instrucción de los «marines» de la guarnición. Entonces la disculpa fue que se acababa de sufrir un temporal, pero el caso se repitió en 1899, cuando mandaba el acorazado *Texas*.

Nada de aquello influyó en su carrera, que culminó como contralmirante, gracias a un ascenso por «heroísmo extraordinario»; se retiró en 1907, falleciendo en 1923.

Las anécdotas anteriores parecen llevar a la conclusión de que Sigsbee, aunque dotado de otras virtudes y capacidades, no se preocupaba en exceso por ciertas cuestiones. En el libro del almirante norteamericano Rickover, «Cómo fue hundido el acorazado *Maine*» (Editorial Naval, 1985), a quien hemos seguido en este trabajo, aparece como un individuo «poco familiarizado con su buque», que, al informar a la comisión que debía analizar las causas de la pérdida del *Maine*, no recordaba cuándo se había inspeccionado el carbón antes de embarcarlo, ni cuánto quedaba en las carboneras de proa, y tampoco podía decir cuándo había inspeccionado los paños de municiones, aunque aseguraba haberlo hecho en los últimos tres meses.

Si los buques a su mando presentaban herrumbre y suciedad en cubierta, parece poco probable que se molestara mucho en averiguar lo que pasaba debajo de ella.

## La misión

A comienzos de 1898 la guerra ardía por cuarto año en Cuba, y el nuevo presidente McKinley estaba siendo presionado desde diversos sectores para intervenir en ella. El gobierno español de Sagasta había hecho lo posible para desanimar esa intervención: había retirado del mando al general Weyler, calificado de «carnicero» por la prensa sensacionalista de los Estados Unidos, y había suspendido la «reconcentración» de población rural ordenada por éste como estrategia básica para acabar con la guerrilla, que fue calificada de «genocidio», aunque ha sido utilizada desde entonces reiteradamente ante parecidos retos por diversos países, entre ellos los Estados Unidos poco después para controlar la insurrección de Filipinas de 1899-1902.

Es más, se había concedido un gobierno autónomo a la isla, que entró en funciones el 1 de enero de aquel año, y la guerra había entrado en un «impasse» evidente, que luego se acentuó al decretar España por su parte un armisticio el 10 de abril.

Pero bastó un incidente en La Habana para que se pensara que la actuación española era o torpe o malintencionada. El hecho se redujo a que un periódico crítico a uno de los ayudantes de Weyler, con motivo de su vuelta a España, y algunos oficiales asaltaron su redacción.

Aquello pareció suficiente motivo al gobierno de Washington para enviar un buque de guerra a La Habana para cuidar de los súbditos e intereses norteamericanos en la isla, mientras el resto de la escuadra hacía maniobras en clara actitud intimidatoria.

Lo curioso del caso es que no se informó al gobierno español de la fecha de la supuesta «visita de cortesía», por lo que su llegada fue una sorpresa, aunque realmente poco agradable, y se decidió devolverla con la del crucero *Vizcaya* a Nueva York.

El sorprendido práctico de La Habana llevó al *Maine* hasta el fondeadero habitual de los buques de guerra, dejándolo junto al insignia español *Alfonso XII* y próximo al *Legazpi*, teniendo inmediato al *City of Washington*.

Las medidas de seguridad ordenadas por Sigsbee no tenían nada que ver con las usuales en actos de esa índole, pues aparte de un severo control de las visitas a bordo y de prohibir a la marinería que visitara la ciudad, estableció guardia reforzada y ordenó tener listas las piezas de pequeño calibre para abrir fuego y dar el alto a cualquier bote que se acercara.

La oficialidad sí pudo bajar a tierra y hasta se les ofreció una corrida de toros, siguiendo actos protocolarios, corteses pero fríos.

Mientras, otro buque de guerra norteamericano se desplazó a aguas cubanas, el *Montgomery* que fondeó en Matanzas, informando seguidamente su comandante de los horribles efectos en la comarca de la reconcentración. Al mismo tiempo que el secretario de Marina Long y su subsecretario, Roosevelt, presionaban a McKinlay para que considerara como un «casus belli» el envío a aguas cubanas de la escuadrilla de torpederos de Villaamil, entonces preparándose en Cádiz.

De hecho, las primeras órdenes para movilizar a la flota se dieron a fines de enero, con la consigna de no licenciar a los marineros cuyo período de enganche hubiera finalizado.

## La explosión

En esta atmósfera cargada de tensión, las consecuencias de la explosión del *Maine* fueron decisivas no a la hora de marcar una línea de actuación, que ya estaba decidida, sino a la de apresurar los acontecimientos.

Era sumamente improbable, por no decir imposible, que se hubiera preparado una mina con antelación en el fondeadero del *Maine*, ya que se desconocía su fecha de llegada; situarla después hubiera sido de nuevo muy difícil por la estrecha vigilancia a que se vio sometido el buque por su dotación.

El remolcador armado *Antonio López* (que tuvo luego una destacada actuación durante la guerra al defender el puerto de Cárdenas) tuvo que remolcar al *Alfonso XII* y al *Legazpi*, que había perdido sus amarras, para alejarlos del destrozado acorazado estadounidense.

Todos ellos eran más que indicios de que la responsabilidad no era española, como si se deseara una intervención que justamente se estaba tratando de evitar con toda clase de concesiones.



Vista por babor del buque hundido. El palo y el proyector hacia popa. Una de las chimeneas se ve delante del palo mayor. Un bote de vigilancia español patrulla alrededor. Fotografía tomada poco tiempo después del desastre.

Había además el hecho de que no se había visto columna de agua, usual en explosiones submarinas, ni los habituales peces muertos, ni que los accidentes debidos a combustión espontánea de carbón bituminoso en la Marina estadounidense eran entonces muy numerosos.

Rickover menciona que desde 1895 se habían producido tres incendios en el *Olympia*, cuatro en el *Wilmington*, varios en el *Brooklyn*, *Cincinnati*, *New York* y *Oregón*, y al menos uno en el *Petrel*, *Lancaster* e *Indiana*. Si las carboneras estaban, como en el caso del *Maine*, contiguas a los pañoles de munición, el desastre estaba asegurado, y de hecho, se rozó en varias ocasiones.

Pero Long y, sobre todo, Roosevelt, no querían oír hablar de nada semejante, y apoyaron a Sigsbee en su poco fundada opinión (aunque obviamente interesada) de que la explosión se debía a un atentado.

## La investigación

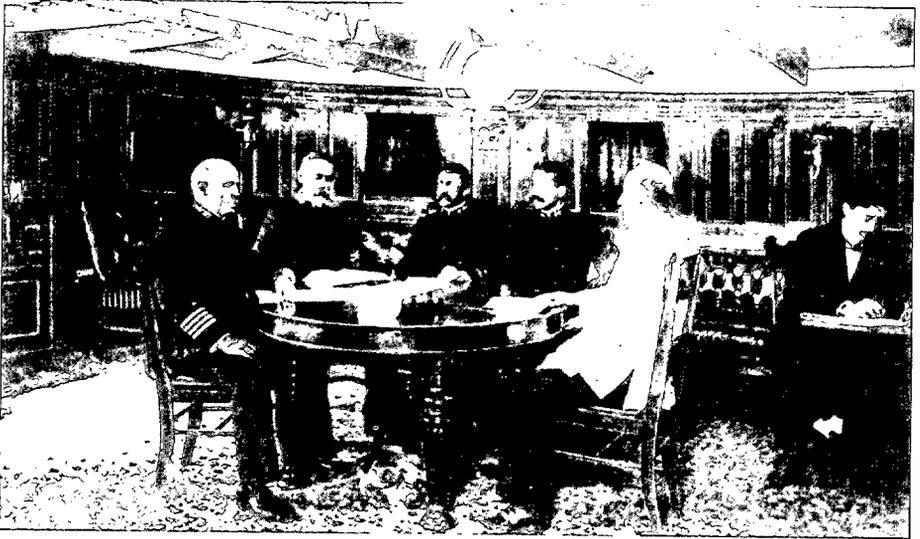
Señala Rickover que la Comisión estadounidense encargada de analizar las causas de la explosión no tenía la capacidad técnica suficiente para la investigación, y que se prescindió del concurso o asesoramiento de otros mandos y técnicos navales que sí la tenían. También de que pesó el deseo de evitar el sonrojo para la institución cuando la prensa ofrecía hasta recompensas para quien denunciara a los culpables, de reconocer que todo se debía a un accidente.

Igualmente resulta curioso que casi todos sus integrantes tuvieran mandos directos en la guerra que siguió casi inmediatamente a sus conclusiones: Sampson Chadwick, comandante de su buque insignia, el *New York*, y Marix, del *Scorpion*; Converse, del *Montgomery*, de quien se recabó su opinión, era el autor del informe de Matanzas sobre los horribles efectos de la reconcentración.

Las autoridades españolas se ofrecieron, desde el primer momento, a realizar una investigación conjunta, pero las norteamericanas decidieron negarse a ello y declararon que el buque era territorio nacional, por lo que los españoles no podrían examinarlo. Pese a ello, otra española, bajo la dirección del capitán de fragata e ingeniero naval Pedro Peral y Caballero, hermano mayor del ilustre inventor, concluyó en que la explosión había sido interna y, por tanto, accidental.

El gobierno español insistió al conocer el dictamen del gobierno estadounidense, en que se deberían examinar conjuntamente, y en caso de contradicción someter la cuestión a un arbitraje internacional, en su memorándum de 25 de marzo, y en notas diplomáticas dirigidas al norteamericano en 31 de marzo y 10 de abril, obteniendo en todo caso el silencio.

McKinley informó al Congreso el 11 de abril, declarando que la explosión fue externa, y obra, por tanto, de un atentado, y aunque los autores no habían podido determinarse, afirmó que «... en todo caso, la destrucción del *Maine*



La Comisión de investigación de 1898. De izquierda a derecha: capitán de navío French E. Chadwick, vocal; capitán de navío William T. Sampson, presidente; capitán de corbeta William P. Potter, vocal; alférez de fragata Wilfred V. N. Powelson, que dirigió las operaciones de buceo de la Marina; capitán de corbeta Adolph Marix, auditor; y un taquígrafo civil. Fotografía tomada a bordo del *Mangrove*.

por una causa exterior cualquiera es una prueba patente y manifiesta de un intolerable estado de cosas en Cuba». Es decir, no se puede acusar directamente a España por falta de pruebas, pero aduce que el hecho termina siendo responsabilidad española por no mantener el orden en Cuba.

Pero la opinión pública no entendía de aquellas argucias de abogado, y el sentimiento común fue el de ¡Recordad al *Maine*! Y ya se había encargado la prensa amarilla de informar a todos de que los españoles eran capaces de hacer cosas mucho peores que volar un acorazado, así que la mayoría lo dio por supuesto.

Tras la guerra hubo de firmarse la paz, y los negociadores españoles que fueron a concertarla a París llevaban el encargo del gobierno de que, una vez perdido todo, se salvara al menos el honor, solicitando a los estadounidenses que aceptaran crear una comisión internacional para juzgar los hechos, lo que no mereció sino una nueva negativa.

Aún hubo la última cuando el presidente de la delegación española, Montero Ríos, al enterarse de que McKinley había vuelto a afirmar la responsabilidad española en su discurso de 5 de diciembre, volvió a proponer una comisión integrada por Gran Bretaña, Francia y Alemania, pero la delegación norteamericana se negó incluso a discutir la propuesta.

## Conclusión

No vamos aquí a reproducir las conclusiones de la nueva junta que examinó los restos al ser reflotados en 1911, ni las opiniones de tantos técnicos imparciales que han dejado suficientemente clara la cuestión, ni las poco serias hipótesis que hacen responsables de la explosión a conspiradores cubanos o a españoles incontrolados.

Creemos que ningún serio estudioso puede ya dudar que la explosión del *Maine* fue accidental, e incluso que fuera el motivo fundamental de una guerra que ya se estaba preparando y que tenía causas muy anteriores y profundas.

Pero una cosa es que lo sepan los expertos o los interesados en la cuestión, y otra cosa es que esa verdad haya calado en amplios sectores de la opinión pública norteamericana. Recordemos el pasado centenario de la mal llamada «Armada Invencible» y los comentarios que se permitieron algunos diarios, incluso el serio «The Times», sobre las verdades puestas de manifiesto por los historiadores británicos que contradecían algunos mitos más patrioterros que patrióticos.

Y es el caso que nos separan ya cien años de los hechos, y que durante casi la mitad de ese tiempo España y los Estados Unidos han sido y siguen siendo aliados. Tal vez no haya mejor momento para retirar una acusación injusta.