



CENTENARIO DEL 98

LA ÚLTIMA POLÉMICA SOBRE EL MAINE

«La isla de Cuba, casi visible desde nuestras playas, ha llegado a ser un objeto de transcendencia e importancia tan grandes para los intereses políticos y comerciales de EE.UU. que, probablemente, llegará un día en que la anexión de Cuba será indispensable para el mantenimiento de la integridad de la Unión.»

John Quincy Adams, 6.º presidente de los Estados Unidos, 1823.

Una carta clarificadora



S City of Washington. La Habana, Cuba. 16 de febrero de 1898

Querida esposa: imagino que habrás leído la noticia de nuestro naufragio, y supongo que el doctor Greer te habrá informado que estoy bien. La explosión me sorprendió cuando estaba de oficial de guardia. No puede uno imaginarse un naufragio más repentino y completo. Todos los que quedamos con vida trepamos hasta la popa, y entonces miramos a nuestro alrededor para ver si podíamos hacer algo. El buque se hundió hasta quedar apoyado en el fondo, comenzando entonces un violento incendio. Cuando el comandante vio que nada más podía hacerse dio la orden de abandonar el

buque. Nosotros teníamos dos botes en el agua; el buque de guerra español (crucero *Alfonso XII*) envió cinco botes más, y el mercante *City of Washington* prestó otros dos. Todos los que estábamos con vida nos subimos en ellos, unas 80 personas, los que quedábamos de 340. Así que perdimos 260 hombres. La mitad de los que se salvaron estaban malheridos, y algunos murieron posteriormente. Los supervivientes fuimos al *City of Washington*, donde fuimos tratados cortésmente. Sé que saldremos esta tarde para Cayo Hueso e imagino que estaré en casa pronto.

Dos oficiales perdieron la vida, Jenkins y Merrit, buenos amigos y excelentes compañeros. En lo que se refiere a mí, estoy ileso. He perdido todo excepto la ropa puesta. Dile a Jack (hijo) que tenía su carta acabada, pero la perdí en el naufragio.

Gracias a Dios, querida, que he salvado la vida. Recibe todo mi cariño. Jack. (T. N. John J. Blandi, del USS *Maine*).

P. D. Nadie se explica qué pudo haber causado la explosión. No creo que los españoles tengan nada que ver con ello.

Los dictámenes norteamericano y español

La Habana del USS *Mangrove* a 21 de marzo de 1898.

«...este tribunal entiende que la pérdida del *Maine* no se debió a falta ni negligencia alguna de parte de los oficiales y tripulantes del citado buque.

A juicio del tribunal, el *Maine* fue destruido por la explosión de un torpedo submarino que ocasionó la explosión parcial de dos o más de sus pañoles de proa. El tribunal no ha conseguido obtener pruebas que fijen la responsabilidad de la destrucción del *Maine* en ninguna persona o personas...»

Firmado: W. T. Sampson, capitán de navío. Presidente.

A. Marix, teniente de navío. Fiscal.

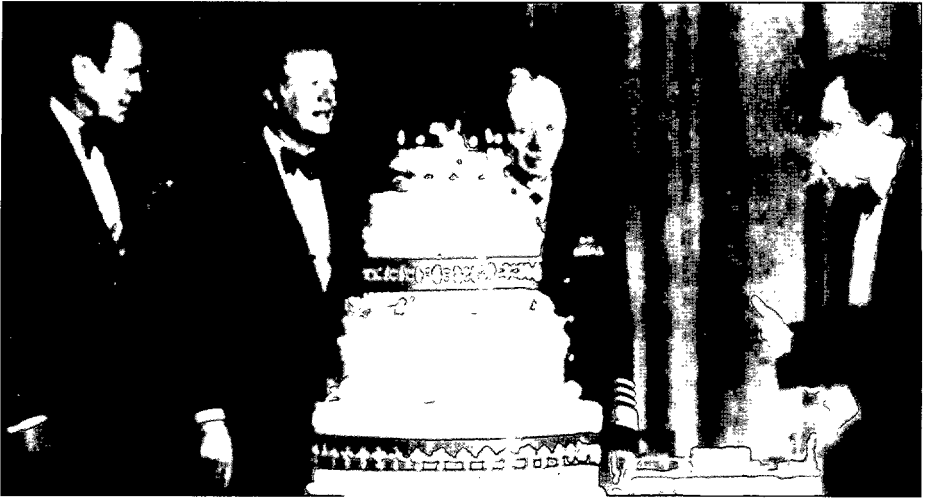
La Habana a 22 de marzo de 1898.

«...por los propios planos del barco se comprueba que los pañoles de pólvoras y granadas de diversos calibres estaban rodeados a babor y estribor y parte de popa por carboneras que contenían carbón bituminoso, y se encontraban en compartimentos inmediatos a los referidos pañoles y, al parecer, simplemente de ellos separados por mamparos metálicos.

Que repuesto en todos sus instantes por testigos, el hecho apreciable de la explosión en sus manifestaciones externas, y acreditado con esos testigos y peritos la ausencia de todas las circunstancias que precisamente acompañan a la detonación de un torpedo, sólo cabe honradamente asegurar que a causas interiores se debe la catástrofe...»

Firmado: capitán de fragata Pedro Peral y Caballero. Juez instructor.

Teniente de navío Javier de Salas. Secretario.



El almirante Rickover con tres ex presidentes de los Estados Unidos, antiguos subordinados suyos: Ford, Carter y Nixon.

El año del centenario

Con la finalización de 1998 acabarán posiblemente las polémicas sobre la causa del hundimiento del *Maine*, causa que todos creíamos clarificada con la publicación en 1976 de la documentada obra «How the battleship *Maine* was destroyed», del almirante Hyman G. Rickover, creador de la Marina nuclear de los Estados Unidos, hombre de reconocido prestigio y sólida formación científica como ingeniero nuclear.

Esta obra sería traducida en 1985 por la Editorial Naval con el título «Cómo fue hundido el acorazado *Maine*», edición que, agotada, ha sido de nuevo impresa por una editorial civil.

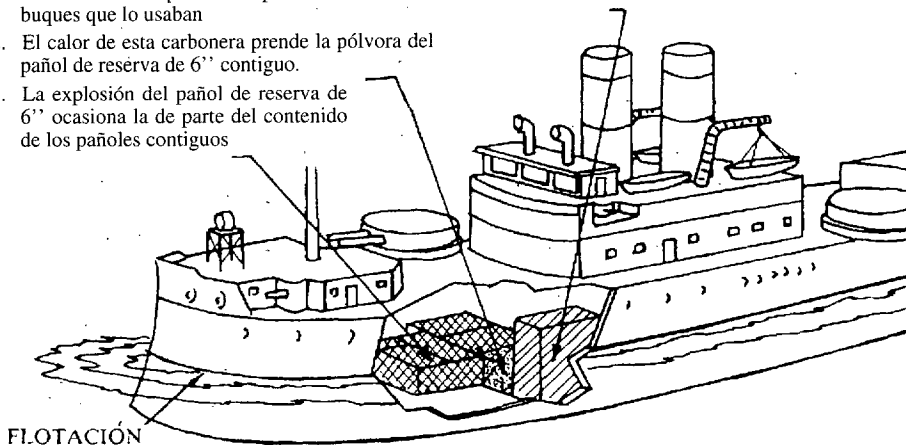
Con motivo del centenario del 98, un conocido periodista, Agustín Remesal, corresponsal de TVE en Nueva York, ha investigado profusamente en los archivos nacionales, biblioteca del Congreso y de la Marina de los Estados Unidos, además de los archivos militares españoles, con lo que ha podido exhumar 60 teorías más o menos pintorescas y originales sobre el hundimiento del desgraciado buque. Teorías que pueden resumirse en sólo dos: hundimiento fortuito o hundimiento intencionado.

En este último caso, la culpa podría atribuirse a tres sospechosos principales: a los propios norteamericanos, que encuentran así un motivo para declarar la deseada guerra a España; a los españoles, que quieren eliminar a un buque de guerra de la nación que los está acosando y ayudando a los insurrectos cubanos, y a estos últimos, que pretenden que los Estados Unidos les apoyen plenamente en su guerra de independencia.

LA EXPLOSIÓN DEL MAINE

En un análisis realizado en 1975, Hansen y Price postularon los siguientes hechos, conducentes a la explosión del *Maine*:

1. Combustión espontánea del carbón bituminoso de la carbonera A-16 debida a ventilación inadecuada para este tipo de carbón. Incendios similares habían ocurrido en otros buques que lo usaban
2. El calor de esta carbonera prende la pólvora del pañol de reserva de 6'' contiguo.
3. La explosión del pañol de reserva de 6'' ocasiona la de parte del contenido de los pañoles contiguos



En el primer caso, no creemos sinceramente que haya ninguna marina capaz de buscar un pretexto de forma tan bastarda, hundiendo un acorazado nuevo y masacrando a su dotación, aunque fuese para arrebatar a una agotada España impunemente los restos de su disminuido imperio.

En el segundo caso, la teoría también es absurda, pues los menos interesados en ir a la guerra eran los propios españoles y, en lo que se refiere a su Marina de guerra, sabía que no tenía ninguna posibilidad de éxito, ya que la guerra significaba ir a una muerte y destrucción segura, como así fue.

Por último, los rebeldes e insurrectos desconfiaban de los norteamericanos y presuponían que una vez pusiesen los pies en la isla los marginarían y no se irían, como sucedió.

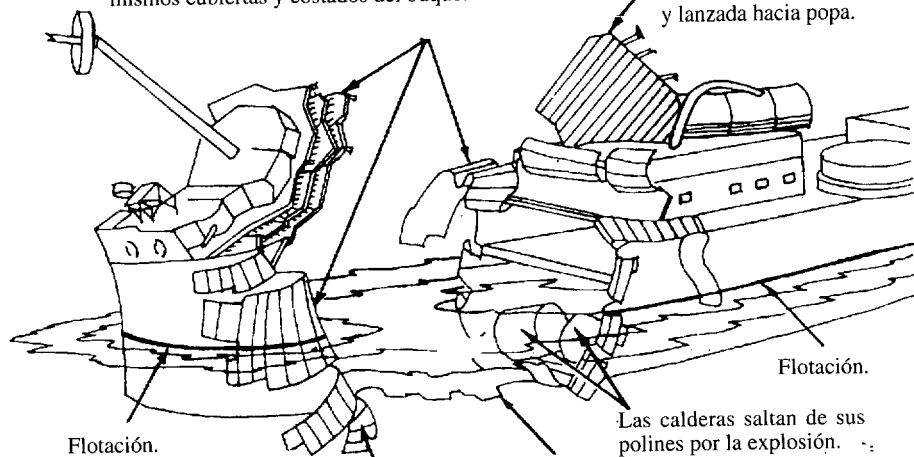
El «National Geographic» reaviva la teoría de la mina

La Marina de los Estados Unidos no ha vuelto a pronunciarse oficialmente desde diciembre de 1911, cuando el *Maine* fue reflotado, para ser hundido unos meses más tarde en las costas de La Habana, el 16 de marzo de 1913, en una fosa de 1.000 m. En esta ocasión, la comisión dirigida por el contraalmirante Charles E. Vreeland, volvió a reafirmarse en los resultados de la investigación llevada a cabo en 1898 por el entonces capitán de navío Sampson, y

LA EXPLOSIÓN DEL MAINE

La explosión rompe y dobla sobre sí mismos cubiertas y-costados del buque.

Una gran sección de cubierta resulta arrancada y lanzada hacia popa.



Flotación.

Flotación.

La mayor parte de las planchas del fondo quedan dobladas hacia afuera.

Las calderas saltan de sus polines por la explosión.

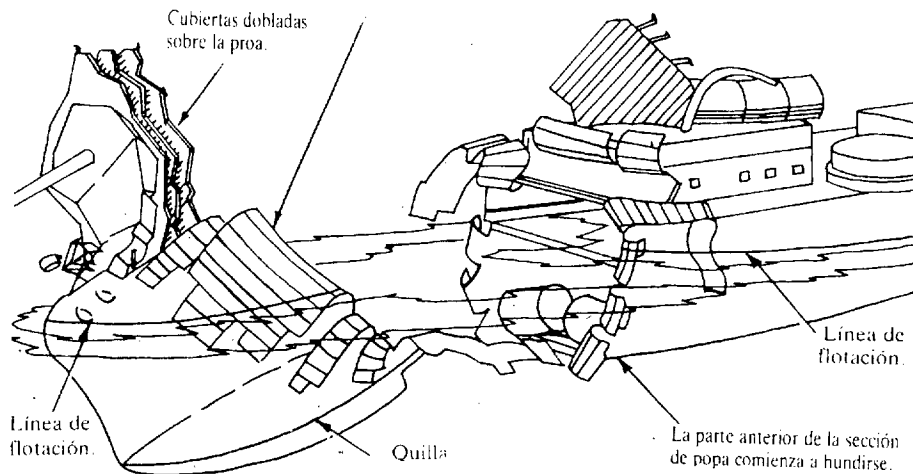
Sólo la quilla dañada parcialmente y algunas estructuras inmediatas del fondo quedaron, uniendo las secciones de proa y de popa.

que dictaminó que la causa de la explosión había sido externa. Con esta reafirmación hacía oídos sordos a las tesis del teniente coronel británico, John Townshed Bucknill, ingeniero experto en explosivos. Este oficial ya había echado por tierra en 1898 las conclusiones de Sampson, pues personalmente había realizado una serie de pruebas en el buque HMS *Oberon*, sin que éste llegase a explotar, pese a hacer detonar diferentes cargas en su casco. Una serie de documentados artículos publicados en la revista «Engineering», probaban la inexactitud de las aseveraciones de Sampson y su comité, finalizando su primer artículo, publicado en mayo de 1898, con la siguiente frase: «si consigo probar la inexactitud del trabajo de la comisión de investigación, habré hecho un buen trabajo, pues de esta forma el pueblo americano eliminará sus sentimientos anti-españoles». Desgraciadamente su riguroso trabajo fue silenciado por la prensa amarilla, que vio en la guerra una mina de oro, al agotar sus ediciones diariamente.

La investigación llevada a cabo por el almirante Rickover, 76 años más tarde, ayudado por el equipo de ingenieros Hanse-Price, y basado en las fotografías, gráficos e informes realizados por la comisión presidida por Vreeland, llegó igualmente a unas conclusiones sorprendentes, pudiendo rebatir punto por punto a las dos comisiones de investigación anteriores y demostrando claramente que la explosión fue interna, gracias a las modernas técnicas de investigación y estudio de materiales a su alcance. De esta forma y tácitamente

LA EXPLOSIÓN DEL MAINE

El aumento de pesos altos en la sección de proa del buque por la carga y elevada posición de las cubiertas dobladas sobre ella, la inestabilizan y vuelcan a babor al hundirse.



te, al ser editado su libro por el US Naval Institute, pues tal era el prestigio de Rickover, España y su Marina de guerra eran descargadas de las sospechas que la prensa amarilla de Hearst y Pulitzer se encargó de sembrar y acrecentar después de la explosión del acorazado el 15 de febrero, hasta conseguir la declaración oficial de guerra el 25 de abril de 1898.

Pero hete aquí que una revista de gran tirada y difusión internacional, el «National Geographic», que no se distingue precisamente por su hispanidad, pues no hay más que recordar un reciente artículo sobre Gibraltar cuestionando los derechos históricos españoles sobre el Peñón, u otro reportaje sobre el país vasco refiriéndose a los terroristas como simples *separatistas*.

Esta revista, que desde 1997 se publica también en español, omitía taimadamente, en febrero de 1998, el artículo que en la versión inglesa aparecía con el título *Remember the Maine*?

En un tendencioso texto, eso sí, con excelentes fotografías y dibujos, el «National Geographic» afirmaba que «utilizando tecnología de ordenadores inaccesible a investigadores anteriores, el hundimiento del *Maine* pudo deberse a una mina o a un fuego accidental». Este estudio está realizado por una tal *Advanced Marine Enterprises* (AME), que según la revista «realiza diseños de buques para la Marina de los Estados Unidos», con lo que quiere darle una pretendida oficialidad. Según este AME, una simple mina de pólvora negra colocada bajo los pañoles de munición, e iniciada por contacto o a distancia



Los autores del informe yanqui sobre las causas de la catástrofe del *Maine*. De izquierda a derecha: W. P. Porter, oficial especialista; F. E. *Chadwick*, comandante del *New York*; E. T. comandante del *Iowa*, y A. Marix, 2.^o comandante del *Maine*.

por un cable eléctrico, pudo hacer saltar el barco, además, y esto es lo sorprendente del *avanzado ordenador* utilizado; atribuye el atentado a los *peninsulares*, es decir, a los que apoyaban al gobierno español. (Creemos que para la obtención de este dato AME debe contar con una conexión con el ordenador del FBI, ya que esta aseveración va más allá de la simple investigación técnica).

El desmontaje de la teoría de la mina

Afortunadamente, otras prestigiosas revistas norteamericanas, de la talla de la «*Smithsonian*», «*Army Times*», «*Military History*», etcétera, desmontan la teoría de la mina española. El investigador Tom Miller, en el «*Smithsonian*» de febrero de este año, apunta que el suicidio del 2.^o jefe de Máquinas, John R. Morris, acaecido algunos años más tarde, se debió a su creencia de que la explosión del buque se debió a un cable eléctrico mal aislado en el pañol de pólvoras.

Desafortunadamente, el «Naval History», editado por el US Naval Institute, se hizo eco de la teoría del «National Geographic» en su número de abril con el artículo: *What really sank the Maine?*, avalándola con un extenso estudio de un tal Thomas B. Allen sobre la transferencia del calor del compartimento de las carboneras A-16, donde se produce la combustión espontánea, y el pañol de munición de 6" contiguo, para concluir con que no había evidencia de tal combustión instantánea, pero que una simple mina de 100 libras de pólvora negra podía haber causado el desastre, apoyándose además en el hecho de que hubiese algunas planchas del forro externo curvadas hacia dentro.

Afortunadamente, el «Naval History» es una publicación donde se permite disentir de las opiniones expresadas en sus artículos, así que en el número siguiente, junio de 1998, publicaba una extensísima carta al director, firmada por Ib S. Hanse, ingeniero de origen danés, autor de medio centenar de estudios sobre los efectos de las explosiones en los buques, y colaborador principal en el libro del almirante Rickover.

Hanse, en su carta, desmonta totalmente las teorías del «National Geographic» y de Thomas B. Allen, explicando que una mina de pólvora negra, dada su baja velocidad de deflagración (1.400 pies por segundo frente a los 21.000 del TNT), nunca puede actuar de carga iniciadora, incluso la onda expansiva que produciría en un casco de doble forro remachado, como el del *Maine*, jamás hubiera incendiado los pañoles de munición, además el desgarró en el casco no se correspondía con el agujero que realiza una mina, que normalmente es circular.

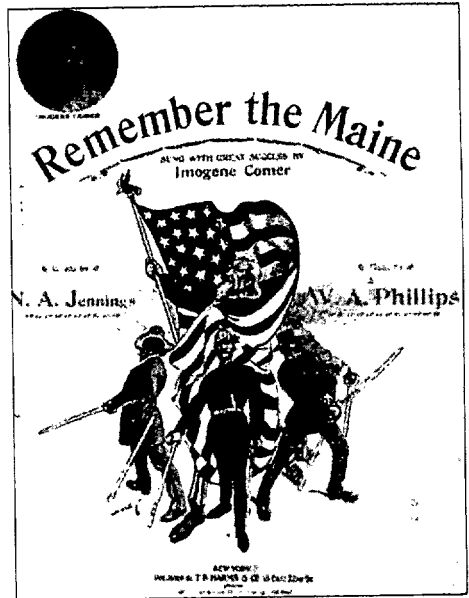
No paran aquí las disensiones, pues en el número de agosto, el historiador Dana Wagner, colaborador igualmente en el trabajo de Rickover, rebate documentalmente las teorías del «National Geographic» desde el punto de vista histórico, mostrando los errores de concepto de la revista, sobre todo el que no demostrase *cómo* se podía haber colocado una mina bajo un barco cuya llegada a La Habana se desconocía, que se hallaba amarrado a la gira, que el día de la explosión tenía una proa que no había mantenido en toda su estancia, su dotación a guardias de mar no permitía acercarse a ninguna embarcación y que la primitiva técnica de entonces no permitía construir ingenios capaces de situarse bajo el buque por sí solos o permanecer 22 días sumergidos a siete m (recordemos que la mina Bustamante, reglamentaria en la Marina española, resultó un fracaso durante la guerra al fallar en las defensas portuarias de Cuba y Filipinas).

Además nunca nadie encontró restos de la supuesta mina, cables eléctricos, etcétera, y la explosión no causó la mortandad lógica de peces en las pobladas y calientes aguas de la bahía cubana.

No hay que olvidar tampoco que la comisión norteamericana no permitió que en ningún momento la comisión española cooperase con ellos, ni el gobierno estadounidense quiso que una comisión internacional realizase las investigaciones.

Los buzos norteamericanos reconocieron que no veían nada en el fondo, dada la espesa capa de fango existente en el puerto, y que sus inmersiones las hacían a ciegas. Un simple alférez de navío, Wilfred V. N. Powelson llevó el peso de la investigación, aventurando la teoría de la mina, al comprobar que la quilla presentaba la forma de una V invertida. Teoría desmontada por Rickover, al demostrar que una simple mina de pólvora negra no podía haber hecho eso, pero la explosión de todo el pañol de 6" sí había levantado completamente la proa, sacándola del agua y quebrando la quilla en forma de V invertida al caer.

Cuando el mayor experto en minas y explosivos que tenía la Marina de los Estados Unidos en 1898, el profesor Philip Alger, expresó públicamente sus dudas de que la explosión fuese debida a una mina, creyendo más bien que se debía a una combustión espontánea de las carboneras, fue silenciado inmediatamente, sin permitirle participar en la investigación, olvidándose así una larga lista de accidentes similares en la Marina de los Estados Unidos, que comenzaba con el *Demologos* en 1814; ya en épocas más recientes, el *Missouri*, que explotó en 1885 cuando se encontraba fondeado en Gibraltar; en 1891 el *Atlanta* sufrió una explosión en sus carboneras; un año más tarde era el *Philadelphia* el que explotaba en dique seco; en 1896, el *Cincinnati*, estando fondeado en Cayo Hueso con altas temperaturas, sufrió un incendio espontáneo en sus carboneras y, gracias a un atento centinela, sus pañoles de munición fueron inundados cuando sus mamparos se encontraban al rojo; ese mismo año el crucero *New York*, insignia de Schely, sufría un incendio similar, y una vez declarada la guerra, cuando el acorazado *Oregon* se dirigía desde San Francisco hasta Cayo Hueso, al cruzar el paralelo de El Callao el 27 de marzo, tuvo un incendio en sus carboneras, que fue sofocado por la guardia, algo que le pasaría también al crucero auxiliar *St. Paul* el 16 de mayo. En Europa la Marina británica había sufrido cinco accidentes similares (HMS *Captain*, HMS *Vanguard*, HMS *Triumph*, HMS *Victoria* y HMS *Doterel*) contra uno de la alemana, el acorazado *Kurfurst*. Por ello, los marinos británicos siempre se inclinaron más por la teoría del accidente que por la de la mina.



«Remember the *Maine*». composición musical.
Autor W. A. Phillips, letra de N. A. Jeningo
Nueva York 1898.

Conclusiones

A esta altura de la historia nadie en su sano juicio puede dudar que el hundimiento del *Maine* fue un desgraciado e inoportuno accidente, bien recibido por los que buscaban un pretexto para declarar la guerra a una agotada España. El *Maine* era un acorazado de 2.ª que había nacido anticuado dada la poca experiencia de los astilleros estadounidenses en 1889 sobre este tipo de buques. La disposición de su artillería principal descentrada, así lo demuestra, y el tremendo error de situar las carboneras unidas a los paños de munición para proteger a éstos de un impacto de la artillería, no había previsto el peligro de la combustión espontánea con las altas temperaturas tropicales de La Habana. El accidente cambiado a incidente por la prensa amarilla, que ya el 17 de febrero anunciaba en su primera página que una bomba o torpedo había hundido al acorazado, eso sí vendiendo el «Journal», 863.956 ejemplares gracias al infundio, y consiguiendo que todo el que no corease la teoría del atentado fuese considerado un traidor. Gracias a esa campaña *patriótica*, el indeciso presidente William Mckinley fue acusado ante el Congreso por un agresivo Theodore Roosevelt, subsecretario de Marina, de tener un carácter blando como el chocolate. Por lo que la declaración inicial de Mckinley, el 11 de abril de 1898, de que «la responsabilidad por la destrucción del *Maine*, no había podido ser determinada», fue completada injustamente con «en todo



caso la destrucción del *Maine* por una causa exterior cualquiera es una prueba patente y manifiesta de un intolerable estado de cosas en Cuba, en el que el gobierno español no puede garantizar la seguridad de un buque de la Marina de los Estados Unidos en visita amistosa a La Habana». De nada había servido el mensaje del 3 de abril del embajador de los Estados Unidos en Madrid, Stewart Woodford: «Si las condiciones en Washington permiten a Vd. darme el tiempo necesario, estoy seguro de conseguir la paz en Cuba antes de octubre, con justicia para Cuba y protección para nuestros grandes intereses. Me consta que la Reina, sus ministros y el pueblo español desean la paz». Tarea diplomática inútil, pues al día siguiente de la explosión del *Maine* el jingo Roosevelt, aprove-



Comandante y oficiales del *Maine*. El comandante del buque, Charles Sigsbee, es el tercero por la izquierda en la primera fila.

chando la ausencia del secretario de Marina John D. Long, ordenaba al comodoro George Dewey alistar la escuadra asiática para destruir la escuadra española de Filipinas, y el 6 de abril era el propio Long el que daba las mismas órdenes a Sampson para que hiciera lo mismo en el Atlántico.

Con ese ambiente la suerte estaba echada; de ahí se explica la negativa a la propuesta española de que la investigación se realizase conjuntamente o por medio de una comisión internacional. Paralelamente, todos los componentes de la comisión de investigación fueron premiados, y Sampson fue ascendido a contraalmirante, asignándosele el mando de la escuadra del Atlántico, aunque el destino paradójicamente quiso que llegase tarde al combate de Santiago de Cuba, teniendo que disputarle la gloria de la victoria al comodoro Schley.

El historiador y profesor de la universidad John Hopkins, Horace Edgar Flack, escribiría en su obra «Spanish American Diplomatic Relations Preceding the War of 1898»: «Tenemos que reconocer que la conducta de nuestro gobierno respecto al *Maine* fue indefendible. Creemos poder decir, en conclusión, que la intervención a causa de la destrucción de nuestro acorazado no tuvo justificación, ni jurídica ni moral, y que el futuro condenará la conducta de nuestro gobierno en esta ocasión».

Tres cuartos de siglo más tarde, los residuos de esa justicia y un falso patriotismo perseguirían a Rickover por tener la valentía de defender la

verdad del hundimiento. Así hubo no pocas voces del *stablishment* que recordaron su nacimiento en Makowa, Polonia, su religión judía, y que sus ascensos se habían debido más al Congreso que a la junta de selección. Así, el almirante, ya octogenario pero trabajando 16 horas diarias y en una forma física envidiable para su edad, sería destituido pocos años más tarde por un joven *yuppie* y *wasp* (*white anglo-saxon protestant*), representante del *stablishment* y a la sazón subsecretario de Marina.

Con la visión que da la historia a los 100 años de un suceso (recordemos el célebre proceso de Alfred Dreyfus, hoy totalmente exonerado por el gobierno francés), hemos esperado inútilmente a lo largo de 1998 un gesto en ese sentido de los que hoy son nuestros más firmes aliados y amigos, pero, por el contrario, hemos contemplado la salida de tono del servicio postal estadounidense emitiendo un sello con el grito de guerra de hace 100 años lanzado por el «Journal», *Remember the Maine!*, y la efigie del acorazado.

Una declaración oficial por parte de la Marina de los Estados Unidos sería lo adecuado en estos casos, despejando para siempre las sospechas que durante 100 años han enturbiado la mente del pueblo norteamericano, que merece se le saque de su engaño de una vez por todas.

José María TREVIÑO RUIZ

