

*La explosión del navío **Maine***

¿ Sabotaje, provocación o accidente ?

Quince de febrero de 1898. Son las nueve cuarenta / cuarenta y cinco de la noche. En la bahía de La Habana, el navío *Maine*, de nacionalidad estadounidense, salta por los aires. En medio del ambiente belicoso de la época, -luchas guerrilleras

FUENTES :

- Allende Salazar, José Manuel, *El 98 de los Americanos*, Editorial Cuadernos para el diálogo, S.A.- Madrid, 1974.
- Basoco, Richard M., « What Really Happened to the *Maine* ? », in *American History Illustrated*, 1, Junio 1966.
- Butler, Charles Henry, *The Responsibility of Spain for the Destruction of the United States Battleship Maine*, Evening Post Job Printing House.- Nueva York, 1902.
- Enciclopedia General del Mar*, Ediciones Garriga, S.A.- Madrid-Barcelona, s. f.
- Guerra Sánchez, Ramiro, *Historia de la Nación Cubana*, La Habana, 1952.
- Healy, David F., *The United States in Cuba 1898-1902*, The University of Wisconsin Press.- Madison, 1963.
- Naisawald, L. Vanloan, « Destruction of the USS *Maine*. Accident or Sabotage ? », *Proceedings 98* (United States Naval Institut), Febrero 1972, p. 98-100.
- Rickover, H. G., *How the battleship Maine was destroyed*, Naval Historical Division, Washington, D. C., 1976 (éd. 1995)., **fundamental**.
- Rollin, Leon, *Sous le signe de Monroe. Autour de la Méditerranée américaine*. Librairie Felix Alcan.- Paris, 1930.

Joseph M. Farré

por la independencia, represión, vociferaciones de los « jingos » americanos-, los Estados Unidos y España se enzarzan en una guerra de la que salió la independencia de Cuba, bajo custodia.

En el inconsciente colectivo de la mayoría de los españoles ha quedado gravada la grave acusación de una España responsable de la explosión y de la muerte atroz de 266 hombres.

Por múltiples razones, los posibles interesados en organizar el sabotage del *MAINE* eran numerosos, desde los « jingos », como R. Hearts y el millonario William Astor Chanle, hasta los voluntarios españoles o los patriotas cubanos. La explosión no significa que pasaran al acto, ni que tuvieran la oportunidad de ejecutar sus deseos.

En este trabajo mostraremos que tanto en artículos periodísticos, como en diccionarios, en manuales de historia o en la historiografía clásica, a pesar del tiempo transcurrido, no se ha llegado a la unanimidad de criterios de presentación, y menos aún de interpretación de las causas que provocaron la tragedia. Por otra parte intentaremos esclarecer el enigma.

1. Contexto histórico

Ciertos historiadores tampoco ayudan mucho cuando publican manuales como la *Breve Historia de los Estados Unidos*, escrita por Nevins, Steele y Morris en 1942 y revisada en 1992. En el capítulo dedicado a la guerra de Cuba podemos leer frases como « el gobierno español de Cuba, desde hacía tiempo, había sido corrupto, tiránico y cruel (...). La Iglesia, en manos de prelados españoles, era corrupta, ineficiente y no simpatizaba con la gente común (...). Ciudadanos estaounidenses padecieron pérdidas en su propiedad, libertad y vidas (...). En toda la isla, 400 000 mujeres y niños inofensivos habían sido reducidos a la condición de pordioseros y de animales salvajes, y morían por centenares, diariamente, de hambre y fiebre (...). El estúpido embajador español en Washington, Dupuy de Lôme, calificó a McKinley de 'político aficionado' » . Opiniones de este tipo oscurecen la historia y no ayudan a comprender el pasado.

1.1. Antes de la explosión

2 Weems, John Edward, *The Fate of the Maine*, Henry Holt, Nueva York, 1958.

« Jingos », son los partidarios de la intervención en Cuba. Al principio la palabra señaló en Inglaterra a los partidarios de la intervención inglesa en Afganistán. Los ciudadanos de los E.E. U.U. partidarios de la intervención en Cuba tomaron por su cuenta el neologismo. Los « jingos » son, añade *Le Journal* de Bruselas, los hijos de la libre América atacados de incubación. *Diario de Barcelona*, nº 104 (14-04-1898), p. 4390-4391.

3

Xavier Más de Xaxàs, « Españoles tiranos », *La Vanguardia* (Barcelona), 24-07-1997, p. 38.

Las razones de la estancia del *Maine* son tan conocidas que no nos extenderemos mucho sobre el caso. Recordemos que los cubanos luchan por su independencia que España no les quiere conceder. En cambio los EE. UU., desde la anexión de Texas, desean apropiarse de la isla. La corriente anexionista norteamericana, apoyada por algunos cubanos, es muy fuerte aunque no mayoritaria. Dicho esto pasemos a analizar ciertos hechos que nos deberían permitir comprender el ambiente que rodea el suceso.

En octubre de 1897, Ramón Blanco Arenas reemplaza, como gobernador militar de Cuba, a Valeriano Weyler que no dejó un grato recuerdo a los cubanos por sus métodos brutales: organizó el confinamiento de los habitantes de las zonas rurales cercanas a las líneas de fortines. La medida provocó hacinamiento, miseria y hambre en los concentrados, víctimas de la corrupción de los funcionarios que se habían hecho cargo de los abastecimientos. Blanco por su parte, intenta aplicar el 6-11-87, a los patriotas cubanos, la amnistía total dictada por Segismundo Moret que se había inspirado en las ideas de José Antonio Sacoy y que fue rechazada, calificándola Máximo Gómez como un « insulto ». En diciembre de este mismo año, los carlistas protestan en España contra la concesión de la autonomía a la isla de Cuba y empujan a las provincias Vascongadas para que reclamen antiguos fueros. Además, los carlistas piden que se declare la guerra a los E.E. UU.

En EE UU se pretendía, según el *Washington Evening Star*, que el puerto de La Habana estaba protegido por minas. A los oficiales de la marina estadounidense les tenía sin cuidado. Pensaban que todas las naciones protegían sus puertos y solamente en estado de guerra se activaban las minas. De todas maneras el *Maine* era un navío que llevaba buena protección.

El crucero *Maine* llega a La Habana el 25 de enero de 1898 y se instala al lado de una boya situada frente al puerto. A su derecha se encuentra el *City of Washington*, inmediatamente a su izquierda el navío español *Alfonso XII* y más allá, el también

4

Healy, op. cit. p. 5.

5

Crónica de América. Quinto Centenario, Plaza & Janés Editores, S. A., Diario 16, Barcelona, 1990, p. 498.

6

. *Crónica...*, p. 498 y 499.

7

Diario de Marina, Organo oficial del apostadero de La Habana (4-12-1897), año LVIII, n° 290, p. 1.

8

Rickover, p. 34-36.

Joseph M. Farré

español *Legazpi*, todos a 300 pies unos de otros y el conjunto a unos 500 metros del puerto habanero . El *Maine* ha sido enviado « en visita de cortesía », en realidad para proteger los bienes y las vidas de los ciudadanos norteamericanos .

España replica también con el anuncio de una visita de cortesía por navíos españoles a Nueva York. La marina de guerra norteamericana recibe órdenes de patrullar por el mar de las Antillas, enviando varios cruceros, entre ellos el *Wilmington* y el *Annapolis* .

A fines de enero de 1898, desde Madrid se considera que los incidentes suscitados por el envío de barcos a EE. UU. está resuelto. Los círculos de poder sólo se preocupan por el giro de las negociaciones comerciales emprendidas con los EE. UU., encaminadas a firmar un tratado que englobaría la Península, Cuba y Puerto Rico .

1.2. El asunto del embajador español

Al embajador español en EE UU, Enrique Dupuy, le roban, en el hotel en donde estaba hospedado, una carta privada dirigida al primer ministro español. En ésta, emite opiniones poco favorables para el presidente McKinley . Lo trata de « político aficionado », « interesado en la admiración de la multitud » . Su publicación, en la prensa de Nueva York, sirve para fomentar y reanudar la campaña anti-española. Su impacto fue tan grande que casi provoca la ruptura de relaciones entre los dos países y el embajador Dupuy de Lôme se vio obligado a dimitir .

9

Rickover, *opus cit.* p. 37.

10

R. Arrieta *opus. cit.*, p. 19.

11

Maurice Beaumont, *L'essor industriel et l'impérialisme colonial*, P.U.F. (*Peuples et Civilisations*, Histoire Générale. Tomo XVIII), Paris, 1949, p. 288.

12

Diario de Barcelona, n° 36 (5-2-1898), p. 1532.

13

Diario de Barcelona, n°32 (1-2-1898), p. 1349.

14

Diario de Barcelona, op. cit., n° 47 (16-02-1898).

15

Citado por Xavier Mas de Xaxàs, « Españoles tiranos » *La Vanguardia* (Barcelona), 24-07-1997, p. 38.

16

Diario de Barcelona, op. cit., n° 44 (13-02-1898), p. 1887.

154

Mientras, el 7 de febrero, se prevee que el crucero *Detroit* vaya a la Habana para sustituir al *Maine*, al tiempo que el *Brooklyn* patrulla por Cayo de las Tortugas. Pero según la prensa española, alrededor de las Antillas había en aquel momento 16 navíos de guerra norteamericanos, entre ellos 5 acorazados y 6 cruceros .

Unos días más tarde el *Diario de Barcelona* nos anuncia, el 9 de febrero, en un despacho de Cayo Hueso procedente de Londres por cable, que el torpedero ‘*Cushing*’ sale para La Habana con municiones y otras provisiones para el *Maine* .

1.3. El Maine en el momento de la explosión

En el momento de la explosión, a bordo del acorazado se encontraba la dotación completa, 354 hombres entre oficiales y marinos, de los cuales 266 perdieron sus vidas . El navío no se había movido desde el momento de su amarre. Medía, de longitud general media, 319 pies y de anchura 57. Tenía un desplazamiento de 6 682 toneladas y su velocidad media alcanzaba los 17 nudos. Su construcción había empezado el 18 de octubre de 1888, terminándose el 17 de setiembre de 1895. La interminable construcción revela el bajo estatuto de la tecnología naval norteamericana. En EE UU la ingeniería de marina, la arquitectura naval y la fabricación de armas y de artillería estaba atrasada, por lo tanto, el *Maine* era un navío atrasado técnicamente, lo cual explica su clasificación por la Marina como acorazado de segunda clase. Evidentemente, en cuanto a su servicio activo, era un navío todavía nuevo .

Sigsbee tomó el mando del navío en Nueva York el 10 de abril de 1897 a las pocas semanas de ser ascendido, -era el segundo comandante que pasaba a gobernar el buque-. Parece ser que no era muy experto pues al salir del puerto casi provoca un accidente .

2. Reacciones ante la explosión

2.1. Opinión de algunos testigos

17

Diario de Barcelona, nº 38 (7-2-1898), p. 1608.

18

Diario de Barcelona, nº 41 (10-02-1898), p. 1741.

19

Healy, *op. cit.* habla de 250 muertos, p. 17

20

H. G. Rickover, *opus cit.* p. 2-3. y Healy, *op. cit.*, p. 17.

21

HG. Rickover, *opus cit.*, p. 4. y Arthur Johnson, « The Battleship Maine and Pier East River », *Proceeding 81* (United States Navals Institute), noviembre 1955.

Charles D. Sigsbee, el oficial comandante del navío *Maine*, nos cuenta que estaba terminando una carta a su familia cuando oyó la explosión. Fue un estallido con un ruido desgarrador y de volumen inmenso, de carácter metálico ; luego oyó caer los escombros y sintió temblar y titubear el navío al tiempo que las luces eléctricas se apagaban y se producía la oscuridad en su cabina. Cuando se encontró con uno de sus oficiales, el teniente Wanonwrieth, le ordenó que pusiera centinelas alrededor del navío aunque pronto se dio cuenta de que no quedaban navegantes disponibles. Al rato, oyó gritos apagados procedentes del agua que rodeaba el navío ; mandó entonces que echaran los botes al mar pero sólo quedaban dos en buen estado. Salieron alrededor del barco para recoger a los heridos y se encontraron con otros botes procedentes del *Alfonso XII* y del *City of New York* que se habían precipitado para socorrerlos. A todos los heridos se les llevó para ser cuidados a bordo de los dos navíos. Por temor al fuego que continuaba ardiendo, -había productos combustibles desparramados por la superficie del agua-, provocando la explosión del resto de las municiones y, no quedando ya nadie a bordo, Sigsbee dio la orden de abandonar el *Maine* . Años más tarde, en 1912, escribió que al oír la explosión pensó que ésta se había iniciado en la parte exterior del navío . Ya antes del drama estaba convencido de que los españoles eran capaces de todo. En una carta dirigida a sus superiores, el 2 de enero de 1898, les recomendaba despacharan el *Cushing* con repuestos procurando que aportase su propia agua porque los españoles eran capaces de contaminar deliberadamente el aprovisionamiento procedente de La Habana .

Otro testigo, el cocinero de la expedición Jim Rowe, recuerda que, estando a las ocho en su litera, oyó tres campanadas. No recordaba nada hasta el momento en que se despertó dando vueltas sobre sí mismo y cayendo pesadamente sobre el puente envuelto en humo. Una vez en pie saltó por la borda para caer al agua de donde fue recogido por marineros españoles. Puesto a salvo en uno de los navíos se encontró con otros cuatro supervivientes .

Otro miembro de la tripulación, el teniente John J. Blandin, cuenta que estando de guardia y la tripulación descansando, observó que todo parecía normal al mirar por

22

Everett, Marshall, (Editor), *War with Spain and the Filipinos*.- Book Publishers Union. Chicago, 1899, p. 47-49.

23

Sigsbee, « My Story of the 'Maine' » *Cosmopolitan Magazine*, nº 53 (Julio y Agosto 1912). Con otras palabras y con más detalles había afirmado lo mismo en « Personal Narrative of the Maine », *Century Magazine*, nº 57 (noviembre, diciembre 1898 y enero 1899), pero sobre todo en : *The Maine : An Account of Her Destruction in Havana Harvor*.- Century.- Nueva York, 1899.

24

Rickover, opus cit. p. 40.

25

Young, James Rankin, *History of Our War with Spain*.- J. R. Jones. Washington, 1898, p. 58.

el lado del barco hacia las escotillas principales. Luego fue hacia el puente de guardia por detrás de la torreta posterior y como estaba de servicio desde las ocho se sentó a descansar unos minutos del lado del puerto. Sin saber porqué, se desplazó para sentarse al lado de estribor. Como hacía tan oscuro uno de sus compañeros, también teniente, al no verlo pensó que se había dormido. Apenas los dos oficiales habían entablado conversación cuando Jim, cuenta, oyó un rugido ahogado y a continuación una explosión aguda. Otros dicen, según el testigo, que oyeron numerosos estampidos. El se acuerda solamente de uno, parecía venir del lado del puerto. Luego vio caer una lluvia de proyectiles u objetos de todo tipo, enormes trozos de madera, de acero, trozos de reja y toda clase de escombros como los que se producen en una explosión. Por otra parte, indicó no tener ninguna teoría para explicar la causa de la explosión. Como los demás había oído que el puerto de La Habana estaba lleno de minas, él, como oficial, no había visto ni rastro. Creía personalmente que los españoles no habían provocado el desastre. La marinería del *Maine* había tomado todas las precauciones necesarias, las relaciones eran amistosas, nadie podía acercarse al navío si no se comprobaba que venía con buenas intenciones. Pensaba que con el tiempo todo se aclararía .

2.2. Interpretación de los contemporáneos

Para Theodoro Roosevelt el hundimiento fue obra de una « sucia traición » de los españoles. Afirmación un tanto hipócrita (él ya conocía la fragilidad de los navíos de guerra estadounidenses). Siendo vicesecretario de Marina, ante una serie de fuegos que se habían declarado en los pañoles de diferentes barcos de guerra, había ordenado una investigación para intentar resolver el problema . En cambio Jean D. Long, Secretario de la Armada, en el momento del suceso llegó a preguntarse si no se había cometido algún error . Por su parte el senador James Mason sostuvo que el proceder de España en Cuba demostraba que los españoles serían capaces de todo : « debemos sospechar todo lo peor de esos granujas españoles que no son más que unos traidores, vulgares y granujas » .

26

Young, James Rankin, *History...*, p. 59-61, Rédacteurs Annotation : La torpille était alors un synonyme de mine.

27

H.G. Rickover, *opus. cit.* y Rubén Arrieta, « La tragedia del Maine », *El Nuevo Día* (P. Rico), p. 19.

28

Rickover, *ibidem*, p. 6.

29

Citado por Rubén Arrieta, *opus. cit.*, p. 19.

157

Los titulares vengativos de los periódicos « jingoistas », como el conocido « Remember the *Maine*, to hell with Spain » añadieron fuego al asador. Para Williams Hearts y su cadena de periódicos el asunto no tenía misterio, fueron españoles quienes actuaron como dinamiteros . En cambio, el *World* de Joseph Pulitzer no determina la culpabilidad de los españoles pero opina que los estallidos ocurrieron fuera del navío, por lo tanto insinúa un sabotage .

Por su lado los españoles también añadieron su grano de arena a la esquizofrenia guerrera. El *Boletín Mercantil* calificó el accidente como castigo « al coloso (Estados Unidos) por su actitud hacia la noble Iberia, y una señal de Dios de que la Providencia está con España » .

Dos meses más tarde, el 21 de abril, después de haber aceptado España todas las demandas de los EE. UU. respecto a Cuba, a excepción de la cesión de la soberanía sobre la isla, MacKinley, ordena que la flota de W. Sampson bloquee La Habana. Como respuesta el Gabinete de Práxedes Mateo Sagasta declaró oficialmente la guerra a los EE. UU. el 24 de abril de 1898 .

34

Presentación de la explosión en algunos textos

3.1. Explosión fortuita

La investigación realizada por las autoridades españolas, en 1898, había llegado a la conclusión de que los estallidos fueron provocados por el calor de las calderas que incendió las municiones de un cercano almacén .

Denise Artaud y A. Kaspi escriben que un navío de guerra de la marina de los EE. UU., el *Maine*, explotó en el puerto de La Habana y añaden más lejos : « las dudas expresadas en voz alta y alimentadas después de la explosión» por la prensa, sobre todo el *New York World* y el *New York Journal*, empujaron al Presidente y al

30

R. Arrieta, *opus cit.*, p. 19.

31

R. Arrieta, *ibidem*.

32

Citado por R. Arrieta, *ibidem*. p. 19.

33

Crónica...., p. 499.

34

Para este apartado hemos consultado una serie de textos sacados de libros y artículos históricos, artículos de prensa y diccionarios.

35

Diario de Barcelona, 1898.

Congreso a declarar la guerra a España . Otro historiador francés, Maurice Beaumont, hablando de la voladura del *Maine* afirma, de manera algo contradictoria, que « los americanos creen en un atentado, en realidad España es ajena a la catástrofe : el *Maine* ha sido destruido por la explosión de una mina submarina » .

En cambio, el historiador español Hernández Sánchez Barba pretende que « voló casualmente el *viejo acorazado* » y que el hecho se atribuyó a España . Para otro, Céspedes del Castillo, la voladura, ocurrida durante la visita de « cortesía al puerto de la Habana » , fue un accidente todavía no aclarado.

Según la Encyclopaedia Universalis, (edición de 1968), en la palabra « Cuba », el « crucero *Maine* voló por los aires con su tripulación en el puerto de La Habana. Esto sirvió de pretexto a una intervención (la investigación probó posteriormente que la explosión fue accidental)... » .

La *Crónica de América* escribe que « la mayoría de oficiales del departamento de Marina considera la explosión un accidente, consecuencia de una explosión espontánea en el interior del barco » .

El *Espasa Calpe* abreviado pretende, sin aportar más datos, que hoy está probado que la voladura fue un accidente en el que no intervinieron los españoles . En cambio el *Universal Ilustrado* indica que « Se formaron comisiones investigadoras que pusieron de manifiesto no existir confabulación alguna por parte de España para producir la catástrofe » . Después de la aparición del libro de Rickover, en 1976, en

36

Denise Artaud, A. Kaspi, *Histoire des Etats Unis*, Armand Colin, Col. U.- Paris 1983 (6^e mise à jour), p. 140.

37

Maurice Beaumont, *L'essor...*, p. 288.

38

M. Hernández Sánchez Barba, « Los Estados de América en los siglos XIX y XX », in Vicens Vives, *Historia de España y América social y económica*, Vicens Bolsillo. Barcelona, 1972, T. V, p. 514. Se equivoca en la vetustez del navío, ver más arriba en el apartado 1.3.

39

G. Céspedes del Castillo, « América Hispánica (1492-1898) en Tuñón de Lara (dirigida por) *Historia de España*, Editorial Labor, Barcelona, 1985 (2^a edición). T. VI p. 483.

40

Encyclopaedia Universalis, 1968, Vol 5, p. 195, bajo la palabra CUBA.

41

Crónica p. 499. El cronista no indica de qué departamento de marina se trata, español o norteamericano.

42

Diccionario Enciclopédico abreviado, Espasa Calpe, S. A.-Madrid, 1954, vol. III, p. 71 en la palabra CUBA.

43

Diccionario Universal Ilustrado, Espasa Calpe, vol. 16, p. 840.

159

Joseph M. Farré

donde se defiende la teoría de la explosión interna, varias revistas de carácter histórico la aceptan, entre ellas podemos citar la *American Historical Review*, que reconoce la desaparición del misterio de la explosión del *Maine*, y el *Journal of American History* que concluye : « El *Maine* se fue a pique debido a una explosión interna » .

Para terminar con este apartado aportamos la explicación, mucho más reciente, de la *Encyclopédie Microsoft Encarta 1997* que en el artículo **guerra hispano-americana** escribe : « los primeros informes hablaban de sabotaje pero investigaciones llevadas a cabo en 1969 establecen que la explosión fue debida a una caldera defectuosa » .

3.2. Explosión externa

Las primeras averiguaciones llevadas a cabo por un Tribunal de investigación de los EE. UU. llegaron a la conclusión de que una mina había estallado bajo el *Maine* y había hecho saltar por los aires todos los depósitos de pólvora situados en un nivel superior .

Lo mismo repite la *Crónica de América* : el tribunal de instrucción estaounidense atribuye la destrucción del navío a « la explosión de una mina submarina » discrepando de la conclusión de la Comisión española . 48

Otros afirman que España fue acusada de haber torpedeado el navío *Maine* . En cambio *El País* va algo más lejos al afirmar, en un artículo reciente, que los EE. UU. adjudican la explosión a una mina, a un torpedo o a « un artefacto infernal secreto del enemigo » . Lo que en parte ya había señalado la *Gran Enciclopedia Ilustrada* al indicar que el suceso « sirvió de pretexto a EE. UU. para declarar la guerra

44

Francis Duncand y Dana M. Wegner, « Foreword to the 1955 Edition », in Rickover, p. XII.

45

Cf. *Encyclopedie Microsoft, Encarte 97*, CD Rom No sabemos a que investigación se refiere en concreto.

46

R. Arrieta, *opus. cit.*, p. 19.

47

Crónica de..... opus. cit. p. 499.

48

Encyclopédie Microsoft (R), *Encarta* (R) 97 (c) 1993-1996 Microsoft Corporation. cf. en el artículo CUBA.

49

El País (Madrid), 14-02-1998, p. 64.

a España y⁵⁰ que aquel país atribuyó, sin fundamento, la voladura del buque a los españoles » .

Según Alejo Carpentier, en Cuba nadie está convencido de la veracidad de la versión oficial. Se cree naturalmente que son los EE. UU. quienes hicieron estallar su acorazado para dar motivo a la intervención .

3.3. Causas no aclaradas

Para la *Enciclopedia Labor* la explosión del *Maine*⁵² en el puerto de La Habana motivó, sin otra explicación, la intervención de los EE. UU. .

En 1974, Jean M. Taylor publicó un artículo en el *Washington Star-News* : « Volviendo sobre el enigma de la explosión que hundió el *Maine* ». Observa que nadie había determinado si el *Maine* había sido destruido por una mina o por una explosión accidental .

El diccionario *Hachette Multimedia* en la palabra « Cuba » indica que en 1898 los EE. UU. intervinieron contra España. La isla, independiente en 1901, reconoció el protectorado norteamericano .

Muy recientemente, en el título y el subtítulo de *El País* se puede leer: « *Maine*, 100 años después. Un siglo no ha bastado para aclarar la causa de la explosión del barco que originó la guerra de Cuba » .

El periódico de Puerto Rico, *El Nuevo Día*, resume los diferentes puntos de vista que se han dado a lo largo del siglo sobre el asunto y habla de la explosión, sin tomar partido alguno por las tesis⁵⁶ en presencia, confirmando con el título del recuadro : « un desastre misterioso » .

50

Gran Enciclopedia Ilustrada. Edit. Danae.- Barcelona, 1981. T. 12, palabra « Maine ».

51

Alejo Carpentier, « Un carrefour du monde. Scènes de la vie havanaise » p. 20. Texto proporcionado por mi colega Doña Carmen Vázquez de la universidad de Amiens.

52

Diccionario Enciclopedia Labor, Barcelona, 1968, T. 2, p. 763.

53

John M. Taylor « Returning to the Riddle of the Explosion that Sunk the Maine », (*Washington Star-News*), 1 de Setiembre de 1974, citado por F. Duncand y D. M. Wegner, « Foreword to th 1995 Edition », en Rickover, p. IX.

54

Dictionnaire Hachette Multimedia. Hachette édition CD ROM, palabra CUBA.

55

El País (Madrid), 14-02-1998, p. 64.

56

R. Arrieta, *opus. cit.*, p. 19.

161

Para Carpentier, la causa de la catástrofe del *Maine* no ha podido aclararse nunca .

4. Las investigaciones

Hubo tres investigaciones oficiales, dos en 1898, una norteamericana (conclusión : explosión de una mina) y otra de los servicios oficiales españoles (explosión de una caldera), la tercera, en 1911, mucho más completa técnicamente, realizada por un nuevo Tribunal estadounidense, también llegó a la conclusión de que una mina hizo estallar los depósitos.

En la primera investigación del Tribunal norteamericano se pueden constatar ciertas irregularidades. Al comandante del navío Sigsbee se le permitió asistir a las sesiones y también interrogar a los testigos. El Tribunal no llamó a declarar a George W. Melville, uno de los oficiales más capacitados técnicamente, jefe de la Oficina de Ingeniería de Marina, quien había designado públicamente, como causa del desastre, la explosión del almacén.

Posteriormente, ha habido otra extraoficial, en 1974, impulsada por el almirante H. G. Rickover cuyos resultados han sido publicados en 1976, y reeditados en 1995. El equipo de expertos designados por Rickover trabajó a partir de los informes producidos por los investigadores de 1898, tanto españoles como norteamericanos, las fotos y los numerosos informes técnicos de 1911. También tuvieron en cuenta el ambiente histórico y los de otros incendios declarados en las carboneras de navíos similares al *Maine* : había habido tres incendios en el *Olympia*, cuatro en el *Wilmington*, al menos uno en el *Petrel*, en el *Lancaster* y en el *Indiana*. También se había declarado fuego en el pañol del *Brooklyn*,⁵⁷ el *Cincinnati* y del *New York* que estuvieron a punto de causar sendas explosiones . Todo lo cual les permite llegar a una conclusión que se podría considerar como definitiva.

Si la explosión hubiera sido provocada por una mina colocada bajo o en el flanco inferior del barco, eso supondría una colocación manual, verdaderamente imposible con las precauciones que se habían tomado. La tripulación se habría percatado de la operación. Por otra parte la explosión habría dejado marcas en el exterior del casco, marcas que no encontraron los investigadores. 59

En cambio, el carbón bituminoso encerrado en una carbonera (A-16) , con ventilación inadecuada, se enciende con facilidad. El calor provocado se transmitió al

57

Alejo Carpentier, *Ibidem*.

58

Rickover, p. 107-130.

59

Ver la figura nº 2 en Rickover, p. 99.

almacén (A-14-M) cuyo contenido, entre 10 000 y 20 000 libras de pólvora , se encendió provocando una explosión que se transmitió a los almacenes adyacentes llenos de municiones . En el exterior del buque se podían apreciar los resultados de la explosión. La mayor parte del blindaje del fondo del buque estalló hacia fuera. La cubierta de los camarotes de la tripulación quedó destruida y las calderas no estallaron sino que fueron arrancadas de sus cimientos. Los almacenes de reserva eran los únicos⁶⁰ que contaban con suficientes explosivos para provocar los daños documentados .

La explosión interna también hubiera podido ser provocada por sabotaje de la tripulación o por una bomba puesta por un visitante pero no hay ningún indicio que permita aceptar esta hipótesis.

Conclusión

Parece razonable aceptar como causa de la explosión el incendio de una carbonera que se extendió a los pañoles adyacentes. Eso no impide que los cubanos piensen todavía, hoy día, en la culpabilidad de los Estados Unidos, como se deduce de las palabras de la cubana Norma Alonso : « Todo estaba planeado por EE. UU., fue un pretexto para la intervención, eso es lo que se ha dicho siempre en la historia de Cuba » . En los mismos EE. UU. hay quienes no aceptan tampoco la explosión interna como Tom Allen el cual en un artículo muy reciente trata de demostrar, a través de un estudio técnico aparentemente muy completo, que la explosión interior no podía causar los desperfectos que hundieron al Maine. Solamente pudo causarlos la explosión de una mina. Parece como si para estos dos países el episodio formara, en su respectivo inconsciente colectivo, parte de la identidad que les impide reconocer otra explicación al desastre.

60

El tabique de separación entre el almacén de pólvora y la carbonera era insuficiente. Al parecer explotaron unas 11.190 libras de pólvora. Su potencia explosiva era de 2/3 comparada con la del mismo peso de T.N.T.

61

Rickover, p. 107-130.

62

Rickover, p. 107-130.

63

Rickover, *Idem.* p. 64.

64

Rickover, *Idem.* p. 64.

65

Este artículo estaba ya terminado cuando llegó a nuestras manos la información. A. Allen : « Lo que hundió realmente al MAINE », *Naval History Magazine*, U.S.A. Naval Institute, febrero de 1998.

Joseph M. Farré

Por el momento nos ratificamos en la explosión accidental, eso no nos impide reconocer que los EE. UU. supieran reaccionar rápidamente ante las circunstancias e intentar satisfacer sus apetitos de poder.

Joseph M. Farré
Université de Paris X-Nanterre