

SIGUIENDO AGUAS AL USS DON JUAN DE AUSTRIA

PARTE TERCERA Y FINAL: DE 5 DE OCTUBRE DE 1903 A 8 DE OCTUBRE DE 1919

Javier YUSTE GONZÁLEZ
Licenciado en Derecho

El incidente de la *Benjamin Sewall*



AR de las Filipinas. El violento oleaje ocultaba a la fragata. Ni se podían llegar a apreciar los topes de los mástiles. Arreciaba el viento sobre ella y la cubierta era constantemente bañada por las aguas. Un cascarón a merced de la ira incontenida de la naturaleza, y los hombres trataban inútilmente de gobernarlo. La negrura más profunda los envolvía con el terror. La espuma blanca revuelta formaba fantasmagóricos dedos de muerte.

Si tan solo Jacob «Jack» Hoelstad, el capitán de la *Benjamin Sewall*, que luchaba al timón y vociferaba por encima del furibundo céfiro que quería enmudecerlo, hubiera comprendido las señales que le dirigió el faro de Garambi (extremo sur de Formosa), el destino de todos habría sido muy diferente. Sí. Solo si hubiera conocido aquel código, sabría que dirigía su navío directamente hacia el rostro burlón de un tifón.

Era el 5 de octubre de 1903. Fecha propicia para entrar de lleno en las páginas de Joseph Conrad.

Hacía ya dos días que la tormenta los había apresado y les arrebatava la esperanza poco a poco. Miembros doloridos y entumecidos. Ojos cansados. Bocas hambrientas. La pesadilla no parecía tener fin.

Hoelstad se había dejado llevar por una decisión poco meditada, lanzándose a una ruta, la de Formosa, llena de bajíos peligrosos para llegar cuanto antes al puerto de Shanghái con un cargamento de madera de teca cuanto antes. El mero hecho de que a bordo viajaran su esposa May y su sobrina Helen Piper no le hizo cuestionarse lo más mínimo los riesgos a los que se podría enfrentar. Pero cuando trazó la ruta sobre la carta náutica, el barómetro no sabía nada de tifones.



Interpretación de lo que pudo haber acontecido en la isla de Botel Tobago con los marineros del *Benjamin Sewall*, encabezada por la fotografía del secretario de Estado Francis B. Loomis. (*The San Francisco Call*, de 14 de abril de 1905).

Los mástiles no resistirían muchos más. Las bodegas y pañoles se iban inundando sin remedio. La *Benjamin Sewall* se encontraba condenada, y Hoelstad tomó la decisión final antes de que se perdiera todo. Al mediodía ordenó abandonar el buque y los 23 integrantes de la tripulación arriaron dos botes salvavidas que cargaron con escasas provisiones. El primero de los botes estaría al mando del capitán, y el segundo al del jefe, Joseph Morris.

Miraron por última vez la *Benjamin Sewall* con tristeza y miedo. La gran masa negra de la fragata mercante se fue difuminando en el gris oscuro de la tormenta y bajo las olas, zarandeada como un juguete viejo en manos de un niño caprichoso.

Sus corazones palpitaban más allá de lo físicamente posible, temiendo compartir el lecho del mar junto a tantos pecios y huesos. Sin embargo, la *Benjamin Sewall*, sin gobierno, pudo estar navegando días después de ser abandonado. Así lo aseveran algunos testimonios. Tanto el *SS Oro* como el *SS Umballa* trataron de remolcarla a puerto, pero carecían de la fuerza necesaria para ello. Semanas más tarde, otros barcos avistaron al derrelicto, hasta que se perdió

para siempre. La tierra firme no se encontraba muy lejos. A unas 60 millas, el sur de Taiwán, allí donde estaba el faro de Garambi; pero más cerca, la isla de

Botel Tobago (1) a 35 millas. A cualquiera le hubiera parecido que tomar el rumbo hacia esta última isla sería la decisión más lógica y acertada, pero esta guardaba un terrible peligro: era el hogar de caníbales. Hoelstad advirtió a Morris de que no debía tomarse dicha ruta ni desembarcar en Botel Tobago bajo ninguna circunstancia.

Mientras hubo algo de luz, ambos botes mantenían el contacto visual, pero cuando cayó la noche cerrada bajo el tifón ambos se separaron, siendo que la embarcación del capitán Hoelstad pudo avistar el sur de Taiwán a la mañana siguiente.

De la de Morris no había señal alguna. La angustia por aquellos 12 hombres obligó a organizar de inmediato una misión de rescate. Si no habían perecido por la furia del mar, lo más seguro es que hubieran ido a parar a manos de otra muerte: Botel Tobago.

El día 7 de octubre una patrullera de la policía japonesa, estacionada en Formosa, se acercó hasta la isla de los caníbales y allí encontró dos supervivientes del segundo bote de la *Benjamin Sewall*. Eran el ruso William Reinwald y el filipino Julian Salio, ambos marineros. A pesar del poco tiempo transcurrido, los policías nipones los encontraron desnudos y cubiertos de cicatrices y yagas. Ambos hombres habían sido hechos esclavos, tras haberse salvado del atroz asalto que sufrió la embarcación por parte de varias canoas de los habitantes de Kotosho.

Asalto, tal y como lo relataron a las autoridades niponas estos dos hombres, ya que la historia en boca de los habitantes de la isla es bien diferente. Alegaron en su defensa que los náufragos confundieron su actitud. Sabiendo que Botel Tobago era hogar de fieros caníbales, al ir estos a rescatarlos con sus canoas con intenciones pacíficas, Morris y los marineros abrieron fuego contra los nativos. El resultado en ambos casos resultó ser el mismo: un número sin especificar aún de hombres muertos entre los tripulantes de la *Benjamin Sewall*. Al haber varios ciudadanos americanos (2) en el rol de la segunda embarcación, el Cuartel General de la Escuadra Asiática estadounidense, en Kobe (Japón), ordenó la partida inmediata de varios cañoneros hacia la isla.

Al USS *Wilmington* se le unió el *Don Juan de Austria*. Ambos tomaron rumbo al cabo sur de Formosa el 13 de octubre, y el antiguo crucero español fue el que se presentó ante las costas de Botel Tobago el día 18. Allí, gracias a los oficiales nipones, su comandante, el capitán de fragata G. W. Denfeld, es informado de que han sido hallados tres supervivientes más, todos de nacionalidad japonesa, que huyeron de los habitantes de la isla con mejor fortuna. Entre ellos se encontraba el marinero Yoshize Aoki, el cual da testimonio de

(1) Conocida principalmente como Kotosho (Ang-thau-szu), contaba con dos poblaciones de caníbales, una al norte y otra al sur.

(2) Joseph Morris, Thomas Pickle y Henry Adams.

que fueron objeto de pillaje y violencia por parte de los nativos, concordando a la perfección con lo relatado por sus compañeros Reinwald y Salio.

Finalmente, se confirma que la mayoría de la tripulación del segundo bote del *Benjamín Sewall* murió ahogada. El mismo 18 de octubre, mientras Denfeld acababa de recibir un informe completo por parte de la policía japonesa, el crucero *Miyako* (capitán de fragata Tochinai), de la Marina de Guerra Imperial, era avistado por el serviola del *Austria*. Transportaba más oficiales de policía para cubrir la investigación, aunque ya no sacarían nada en claro. Las autoridades niponas acabarían desesperando al Gobierno estadounidense con este caso al comunicar a Washington, en abril de 1905, que era imposible dictar una condena y ejecutarla con los nativos de Botel Tobago por las muertes de los tripulantes del *Benjamin Sewall*. Los señores representantes, los secretarios de los departamentos y el propio presidente arquearon las cejas al leer lo siguiente: «¿Cómo se les podría castigar si los nativos de Botel no veían nada malo en lo que habían hecho?»

Con la vista cansada y un chasquido de lengua, harían caer aquellos pliegos sobre sus mesas mientras dedicaban al oficial nipón alguna que otra «lindeza» o blasfemia.

Al descartarse la posibilidad de encontrar a alguno de los ciudadanos estadounidenses aún con vida ni a ningún hombre más de la *Benjamin Sewall*, Denfeld ordenó levar anclas y zarpar rumbo a Hong Kong para dar parte al cónsul general de los Estados Unidos y esperar la decisión de Kobe y Washington.

Cuando el *Don Juan de Austria* queda al amparo del puerto Victoria, el capitán de fragata Denfeld se atraganta con la noticia de que la escuadra asiática volvía a movilizarse en el Asia continental. Si tres años atrás fue la Rebelión Bóxer, ahora un conflicto de mayor envergadura tambaleaba el mundo. La tensión comienza a hacer demasiada sangre en las relaciones diplomáticas entre Japón y Rusia. El Departamento de Estado pretende defender a toda costa



El almirante Robley Dunglison Evans (detalle de la portada de *Scientific American* de 7 de diciembre de 1907).

los intereses económicos americanos en Manchuria (3). El almirante Robley Dunglison Evans recibió la orden de partir hacia los puertos manchúes de Mukden y An Tung y ocuparlos para asegurar el tráfico mercantil pacífico con el extranjero (4).

La guerra estallaría el 8 de febrero del año siguiente, con el ataque naval a la base de Port Arthur.

Largo viaje a los Estados Unidos e intervención en la República Dominicana

Aún con el claro clima prebélico en Asia, parece que las aventuras del *Don Juan de Austria* en dicha parte del mundo habían llegado a su fin, dejando a popa, por última vez, el puerto de la populosa e increíble Hong Kong hacia el 10 de diciembre de 1903. Inicia un verdadero crucero de resistencia con destino final en Portsmouth (New Hampshire), vía Singapur, Ceilán, India, canal de Suez, Mediterráneo y Atlántico. Si el día 4 de febrero es avistado por el vigía de Adén, el 21 de abril de 1904 fondea en el astillero de la Marina de Portsmouth.

Pocos días después, el 5 de mayo de 1904, el *Don Juan de Austria* causa baja en su actividad y es objeto de reparaciones, hasta que es dado de alta de nuevo el 10 de diciembre de 1905, necesitando el tercer escuadrón de sus servicios para la defensa de los intereses estadounidenses, en esta ocasión en la República Dominicana.

Parte de Portsmouth hacia el Caribe el 28 de febrero de 1906 para regresar a dicho astillero el 21 de febrero de 1907, siendo nuevamente dado de baja el 7 de marzo.

El año 1906 marca la primera de las intervenciones militares oficiales de los Estados Unidos de América en el siglo xx en este país de la antigua isla de La Española (5).

Aún sonaban recientes otros curiosos episodios como el de Panamá, con una Constitución redactada al gusto de Roosevelt, o la proclamación de la Enmienda Platt, por la que Estados Unidos podría intervenir en Cuba cuando

(3) Se da la cuestión de que el 8 de octubre de 1903, los Estados Unidos y China habían firmado un tratado comercial.

(4) Siendo los buques con los que contaba los siguientes: los acorazados *Kentucky*, *Wisconsin* y *Oregon*; los monitores *Monterey* y *Monadnock*; los cruceros protegidos *Albany*, *Cincinnati*, *New Orleans* y *Raleigh*; los cañoneros de fabricación norteamericana *Annapolis*, *Helena*, *Vicksburg* y *Wilmington*; los anteriormente españoles *Don Juan de Austria* e *Isla de Cuba*, además de gran cantidad de embarcaciones capturadas o adquiridas a España.

(5) Indiscutible consecuencia de anteriores pistoletazos de salida para Centroamérica y Sudamérica: aprobación de la Doctrina Monroe (1823), el bombardeo de San Juan de Norte

le conviniera. Resulta ser esta una lista complicada de resumir (6). La República Dominicana se convirtió en feudo mercantil de varias potencias europeas y de sus propios vecinos norteamericanos. El país se sume en una penumbra económica, constituyéndose en deudor por sumas cercanas a los 40 millones de dólares de la época, cuyos intereses exprimen a las arcas y a los ciudadanos, pero esto poco importa a los mecanismos capitalistas que se ceban con la isla. Con la escasa pericia de Ulises Heureaux *Lilís*, ya en 1888 comienzan las cosas a torcerse demasiado, concertándose créditos a amortizar en 30 años con una empresa privada de nacionalidad holandesa. A estos les siguieron otros tantos, hasta que se hipotecó por completo el Estado, por increíble que parezca.

Toda esta política interna, plagada de torpezas y errores, obliga a avasallarse bajo un protectorado estadounidense con la firma del Acuerdo *Modus Vivendi*. De este modo, el presidente Roosevelt se hace con el 55 por 100 de las entradas en aduana en la República Dominicana, que acabarían en los bolsillos de los funcionarios y en las cámaras del Banco de Nueva York, a beneficio de los acreedores del Gobierno caribeño.

Aún siendo una treta bastante sucia e imperialista, lo cierto es que las deudas se fueron abonando y los ingresos del Estado de la República Dominicana aumentaron, a la par que disminuía el contrabando. A finales de 1906, en el Banco de Nueva York se consignaban dos millones de dólares, pero la deuda externa, a pesar de los cuantiosos ingresos, parecía seguir creciendo por demandas infundadas. Al final, se reduce la cuantía de las obligaciones de 40 a 17 millones de dólares.

Con la ocupación formal de la isla, la inversión económica norteamericana se dispara y se fortalece en un país carente de mando y confuso, sin rumbo, con gobiernos débiles que duran escasos meses, cuando no semanas o días.

La soberanía nacional de esta república se vería nuevamente anulada por parte de los Estados Unidos en 1916 y en 1965. En la intervención de 1906, en febrero como ya hemos dicho, es cuando el *Don Juan de Austria* zarparía con rumbo a las aguas del mar Caribe apoyando los desembarcos y manteniendo a raya a los elementos subversivos y contrarios a los intereses norteamericanos, mientras patrulla la costa bajo el pabellón del tercer escuadrón de la Marina.

En la Milicia Naval de Michigan

Meses después de su baja, tras el regreso desde el Caribe, el *Don Juan de Austria* sería entregado a la Milicia Naval de Michigan, donde sería empleado

(Nicaragua, 1854), la aventura de William Walter (invasión de Nicaragua, El Salvador y Honduras, 1855) y el arrollador éxito obtenido durante la Guerra de 1898, claro.

(6) No olvidemos que también pulverizó un levantamiento armado contra el Gobierno del doctor Morales en la misma República Dominicana.

como buque escuela (7). Suelta amarras el 28 de julio en Portsmouth y sigue la ruta hasta Detroit a través del río St. Lawrence.

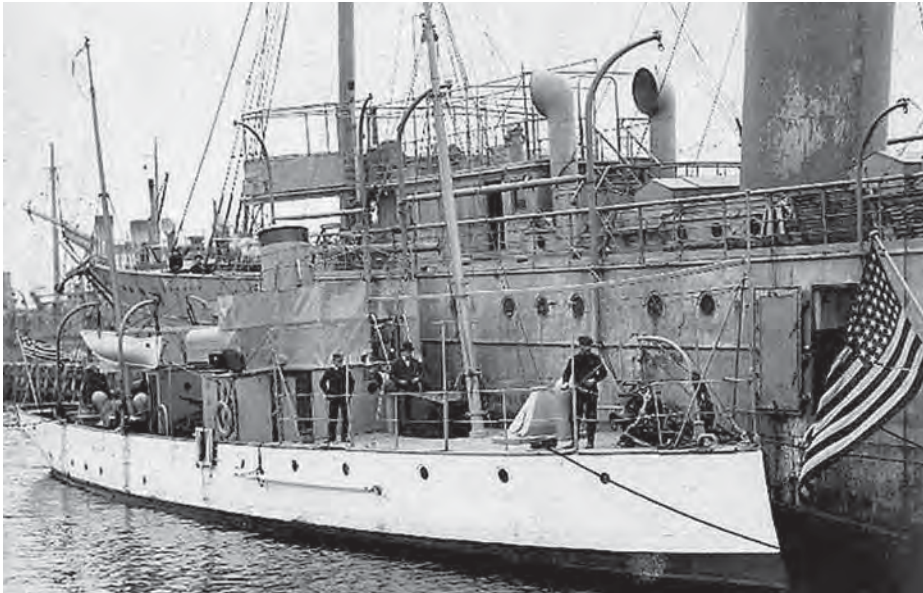
El área de los Grandes Lagos, desde que las Trece Colonias se rebelaran contra el rey Jorge, supuso un grave conflicto de fronteras entre la nación recién alumbrada, Reino Unido y Francia. Una vez ganada la paz tras la Independencia y la posterior Guerra de 1812, se protocolizó en 1817 el Acuerdo «Rush-Bagot», gracias al cual cualquier roce creado en el marco de las relaciones multilaterales entre las tres naciones en la zona de los Lagos sería solventado sin el uso de la fuerza militar. Este documento sería reglamentado por una serie de tratados y convenciones posteriores. El uso de la diplomacia transfronteriza permitió una unión de fuerzas y un entendimiento durante la II Guerra Mundial, siendo Canadá el punto de enlace con Europa. Pero la interpretación de los tratados no permitía mucho margen, por lo que se produjo un par de cuestiones de difícil resolución entre los vecinos del Norte de América.

En 1905, el Congreso de los Estados Unidos mostró su deseo de estacionar en los Lagos cuatro buques escuela: *Hawk*, *Dorothea*, *Essex* y *Gopher*, los cuales se unirían en esas aguas al veterano *Yantic*. Estos buques, provistos de una moderna artillería por entonces, tendrían que acceder a través del sistema canadiense de canales, ya que el canal de Erie únicamente soportaba y permitía el paso de mercantes y navíos no armados. Ottawa se comunicó con Whitehall, sede del Almirantazgo británico, ante la posibilidad de que las exigencias de Washington causaran una futura ruptura de relaciones diplomáticas. Las conversaciones entre el gobernador general del Canadá, Earl of Grey, y el embajador británico ante los Estados Unidos, James Bryce, se mantuvieron siempre en la línea de tratar la solicitud de permiso de paso por el sistema canadiense hasta los Grandes Lagos de los buques escuela de la Marina de Guerra estadounidense con tibieza, pero con buena fe.

En julio, ante la acertada deducción de que sus vecinos de frontera estaban más interesados en un expansionismo a lo largo del océano Pacífico que hacia el norte del continente, y con la recomendación del Comité de la Defensa del Imperio británico, se informa a Ottawa de la inexistencia de razones para impedir el paso de los navíos de guerra para la formación de las milicias de los Lagos.

A los cinco barcos anteriormente reseñados se les concedió permiso de acceso por el sistema de canales, al *Sandoval*, al que le siguió el *Don Juan de Austria* y, por último, el *Wasp*. Su artillería no suponía motivo real de temor, pero su condición obligaba a considerarlos como parte de una fuerza naval, tal y como se definía en el Acuerdo de 1817.

(7) El 4 de julio de 1907 se informa que el *Don Juan de Austria* sería destinado definitivamente a la Milicia Naval de Michigan, en el Lago Superior. Para su relocalización en el área de los Grandes Lagos, el Gobierno de los Estados Unidos tuvo que solicitar permiso al Reino Unido en virtud del tratado de control naval suscrito.



USS Sandoval.

Los ejercicios de la Milicia Naval de Michigan (8), al menos los más vistosos, se realizaban durante los meses de verano. Eran maniobras generales de carácter anual en la isla de South Manitou (9). El *Don Juan de Austria*, partiendo como cada año a principios de agosto de Detroit, era marinado por miembros de la Milicia. A este se unían los *Wolverine*, *Dorothea* o *Yantic*, los cuales eran tripulados por las Milicias de Illinois y Ohio.

Una de las mayores incidencias que viviría en esta etapa se daría cuando no resistió la fuerza de una tormenta, que acabaría llevándolo hasta las rompientes de Waterworks Parks el 15 de agosto de 1915, sin consecuencias que lamentar.

Hasta la entrada de los Estados Unidos en la Primera Guerra Mundial se fueron realizando estos cruceros, pero no todas las maniobras fueron simples ejercicios repetitivos, o el *Austria* no tuvo la suerte de verse en otros eventos. A destacar su presencia en el centenario de la victoria del comodoro Oliver Hazard Perry sobre los británicos en el Lago de Erie. Allí, uniéndose a los

(8) Detroit, Benton y Saginaw.

(9) Ubicada en el lago Michigan, a unos 26 kilómetros de la localidad de Leland. Constituye un puerto seguro para cualquier tipo de buque.

Dubuque, Wolverine y Morril, saludaría con cien salvas al buque insignia de Perry, el *Niagara*, el 10 de septiembre de 1913, el cual había sido conservado y reconstruido, iniciando luego un recorrido de exhibición por las ciudades de los Grandes Lagos.

Un día como el 6 de abril de 1917 sería dado de alta nuevamente en la Marina de Guerra de los Estados Unidos. Las razones eran obvias.

La Gran Guerra y el adiós al USS *Don Juan de Austria*

La Doctrina Monroe, la de «América para los americanos», había enraizado profundamente en las creencias políticas de los estadounidenses. Se llegó a gestar una especie de nacionalismo antieuropeo, aun debiéndose la Unión a los inmigrantes del viejo continente. Dicho credo los mantuvo bien lejos de los conflictos bélicos que iban supurando al otro lado del Atlántico. Al declararse la Primera Guerra Mundial, la Unión se quedó tras la barrera... Hasta el tercer año de conflicto.

La guerra naval en este periodo se caracteriza por la obstrucción del tráfico marítimo y el contrabqueo. Mediada la contienda, se alcanzó una especie de empate técnico que necesitaba ser resuelto de forma drástica, y los alemanes fueron los que dieron un paso firme al frente, anunciando que recurrirían a una guerra submarina sin restricciones ni previo aviso contra todo buque en cuyo mástil ondeara la Unión Jack, así como contra todo aquel, independientemente de su procedencia y/o nacionalidad, con rumbo a las islas británicas (10).

La fecha para el inicio de tales acciones bélicas se señalaba para el 1 de febrero de 1917.

La drástica postura germana obligó al presidente americano Woodrow Wilson a una modificación de su política de neutralidad. Hasta aquel momento se había decantado —desde la opción aislacionista, pero manteniéndose en guardia, ya que la guerra acabaría afectando a su país de alguna forma— por una postura mediadora entre las naciones enfrentadas: lo mismo reprochaba acciones a los aliados como a las potencias del centro de Europa, abogando siempre por alcanzar una paz sin vencedores ni vencidos.

(10) Esta estrategia supondría el fin del Reino Unido en seis meses según la opinión de los radicales Hindenburg y Von Capelle, los cuales aseguraban poder echar a pique 600.000 toneladas en un mes. No es más que la lógica réplica al bloqueo al que estaba siendo sometida Alemania por parte de su enemiga. Dicho bloqueo acarreó la reducción de un tercio de las cosechas de cereales, por falta de abonos, y de dos tercios en el consumo de carne. Además, se da una carestía de cobre, obligando a dejar de acuñar moneda con dicho metal y a emplear otros, como el aluminio.

Por su parte, el canciller Bethmann-Hollweg veía más que probable la declaración de guerra de los Estados Unidos contra los imperios centrales.



Oficiales, suboficiales y marineros del USS *Don Juan de Austria* entre 1917 y 1918.
(US Naval History and Heritage Command Photograph).

Wilson, sentado a la mesa del Despacho Oval, se las veía y se las deseaba, rodeado de sus consejeros, ante una campaña submarina sin restricciones que suponía una violación intolerable de los derechos propios de las naciones neutrales que mantenían comercio con las beligerantes. En este caso concreto, se trataba de las frágiles y vitales líneas de abastecimiento para el Reino Unido.

El presidente, dando un giro a su discurso, tuvo que recurrir a la amenaza de una ruptura de relaciones diplomáticas con Alemania si continuaba con su plan e interrumpió toda gestión mediadora. Aún así, no pudo resistirse a proponer la creación de una organización internacional que mantuviera un equilibrio de poderes y evitara futuras contiendas.

Los avisos o planteos de Wilson no incomodaron mucho al Reich, que siguió dando libertad a sus «manadas de lobos grises». Grave error no haber impedido la entrada de los Estados Unidos aunque, con total seguridad, aquella respuesta alemana, con desprecio encubierto incluido, se daba gracias a los estudios sociológicos con los que contaba Berlín. En ellos se advertía de las posibles y terribles consecuencias internas que podría sufrir la Unión. Esta se encontraba formada por varias naciones madre, entre ellas destacaban la propia Alemania e Irlanda. Allí donde hubiera alemanes o irlandeses se daba una fuerte corriente anglófoba. Los primeros eran descendientes de uno de los países contra los que luchaba el Reino Unido, y respecto a los segundos, tras décadas de sangre que hemos llegado a ver hasta no hace mucho, no hay nada que reseñar que no se sepa. ¿Si Estados Unidos declaraba la guerra contra las potencias centrales, podría acabar generando en su propio territorio un

conflicto civil armado? Era una probabilidad, pero fue la propia Alemania la que abrió la puerta a Wilson para entrar en conflicto, al identificarse como el enemigo tras echar a pique al RMS *Lusitania* (11). La acción supuso el hundimiento del barco, así como la muerte de 1.259 personas, de los cuales 128 poseían nacionalidad norteamericana. Las calles de los Estados Unidos se desbordaron por manifestaciones antialemanas, lo que permitió dejar atrás el posicionamiento aislacionista de una vez por todas.

Wilson exigió a Berlín el reconocimiento oficial de haber violado el Derecho Internacional y de actuar en contra de las naciones no beligerantes, así como el abono de una importante indemnización. Por su parte, el ejecutivo alemán únicamente alegó en su defensa que el *Lusitania* cargaba en sus bodegas con material de guerra para el Reino Unido.

Independientemente del resultado de tales negociaciones y disputas, el Congreso de los Estados Unidos aprueba la declaración de guerra contra los imperios centrales europeos el 2 de abril de 1917, tras el recrudecimiento de los ataques contra buques mercantes de bandera neutral (12).

Aun disponiendo de un ejército que crecía descomunalmente, con 1.850.000 efectivos y 3.200 aparatos de aviación disponibles, la participación inicial de los Estados Unidos durante aquellos primeros meses fue la del relevo efectivo de los buques mercantes ingleses en la ruta del Atlántico, debido a su flexible estructura económica (13).

El 6 de abril de 1917, el *Don Juan de Austria* es dado de nuevo de alta en la Marina de Guerra, zarpando de Detroit el día 17 julio para arribar a Newport News el 6 de agosto. Allí es donde iniciará su labor de patrulla de la costa de Nueva Inglaterra, en busca de presencia enemiga y escoltando a los buques mercantes a los que fue asignado. Dichas escoltas, en su mayoría, lo harían navegar desde Nueva York hasta Bermudas, realizando, antes del armisticio (14), varios cruceros, encargándose de la vigilancia de remolcadores, barcasas y submarinos franceses y americanos.

La acción es nula, pero el peligro constante, hasta que se anula totalmente al enemigo. Desde el otro lado de un océano, el *Don Juan de Austria* ve caer el Imperio ruso a manos de la Revolución soviética, y cómo las bases de Kiel y Wilhelmshaven se sublevan. Era un buque agotado y el mundo estaba cansado de una guerra interminable. El último deber del *Austria* sería también de escolta, pero seguro que a ninguno de sus tripulantes le importó participar en

(11) El 7 de mayo de 1915, el *U-20*, en navegación por el sureste de Irlanda, avista al mediodía un buque de 32.000 toneladas, al que le lanza dos torpedos. Fue el *Lusitania*.

(12) A dicha declaración se le sumaría una serie de rupturas de relaciones diplomáticas con Alemania por parte de varias naciones del centro y sur de América.

(13) Gracias a lo cual, la Unión pasó de ser nación deudora a ser acreedora de medio mundo, con un crédito de 7.000 millones de dólares en 1918.

(14) 11 de noviembre de 1918.



El USS *Don Juan de Austria* abre paso al USS *America* el 5 de abril de 1919.
(US Naval History and Heritage Command Photograph).

un acto tan fastuoso como fue recibir a los soldados de la 26.^a División del Ejército, de vuelta a casa desde el continente europeo. El 3 de abril de 1919, el crucero fondearía en Boston y el 5 participaría de la escolta de honor del USS *America*.

La guerra había acabado y la vida del USS *Don Juan de Austria* se acercaba a su fin. Renqueante, molido y sin resuello, sería dado de baja definitiva el 18 de junio de 1919. Poco más de dos meses después, el 28 de agosto, el Departamento de Marina anunciaba que iba a vender en pública subasta más de 100 buques de diferentes categorías, entre los que se encontraba nuestro viejo crucero, además del *Isla de Luzón* y el *Sandoval*, entre otros (15).

El 8 de octubre de 1919, el USS *Don Juan de Austria* sería adquirido por William E. Platt por la cuantía de 40.000 dólares, siendo la intención de este señor reconvertirlo en remolcador para el servicio mercante costero. Una vez pasada esta fecha, se le pierde toda pista a nuestro crucero, siendo desconocido su destino.

(15) Según recoge el *The New York Tribune*, en artículo de 29 de agosto de 1919, la subasta la comprenden siete cañoneros, un monitor, un remolcador y un número indefinido de minadores, yates, etcétera.