

# USS MAINE, 1898

Antonio BARRO ORDOVÁS



*Please remain. You furnish the pictures and I'll furnish the war.*

William Randolph Hearst a Frederic Remington (enero 1897).

## Antecedentes



OS problemas coloniales en Cuba comenzaron en 1868 con la Guerra de los Diez Años, que finalizó en 1878 con la Paz de Zanjón. Desgraciadamente, entre 1879 y 1880, hubo otro levantamiento de los independentistas cubanos, que es lo que se conoce como la Guerra Chiquita. Estas dos contiendas —Diez Años y Chiquita— impulsaron el nacionalismo cubano, a la vez que favorecieron la penetración económica de Estados Unidos en la isla. A partir de 1878 se empezaron a adoptar medidas para lograr la normalización de las relaciones entre la metrópoli y su colonia, como la abolición de la esclavitud, el fomento de la inmigración española (especialmente de gallegos), la asimilación de Cuba a España (provincia española con representación parlamentaria) y la aparición de partidos políticos. No obstante, el gobierno no concedió ningún tipo de autonomía ni introdujo reformas políticas importantes.

En febrero de 1895 se produjo una nueva sublevación independentista en la isla promovida por el Partido Revolucionario Cubano, fundado por José Martí. España envió al general Martínez Campos, pero su actuación no dio el resultado esperado, por lo que en febrero de 1896 fue relevado por el también general Valeriano Weyler. El nuevo capitán general era un líder enérgico que dividió la isla en compartimentos fortificados llamados trochas, mientras concentraba a la población rural en zonas controladas por militares españoles. Estas medidas lograron prácticamente sofocar la insurrección, aunque la «prensa amarilla» norteamericana empezó a llamar al general «Weyler, *the butcher*». Por otra parte, la rebelión se mantenía gracias a la ayuda de armamento y suministros de particulares estadounidenses.

Tras el asesinato de Cánovas el 8 de agosto de 1897, Sagasta formó un nuevo Gobierno e introdujo un proyecto amplio de autonomía en la isla, con mando propio y Parlamento. En octubre de 1897 sustituyó a Weyler por el general Ramón Blanco y Erenas. Si bien las relaciones de España con Estados Unidos eran tensas debido a la insurrección cubana, el reciente autogobierno proporcionó algunos signos de esperanza. El embajador español en Washington, Enrique Dupuy de Lôme, creía que los lazos entre las dos naciones estaban mejorando.

## William Randolph Hearst



William R. Hearst. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

William R. Hearst nació en San Francisco el 29 de abril de 1863 y murió en Beverly Hills, California, el 14 de agosto de 1951. Era el hijo único de George Hearst, un propietario de una mina de oro y senador por California. Asistió a la Universidad de Harvard durante dos años y en 1887 asumió el control del periódico *Examiner*, que su padre había comprado en 1880 por razones políticas y que tenía problemas económicos; en dos años empezó a tener beneficios. A partir de aquí comenzó a fundar o adquirir una gran cantidad de periódicos y revistas, cuya utilización y métodos de prensa dieron paso a un tipo de periodismo conocido como *yellow press*. También publicó libros de ficción y produjo varias películas en las que actuaba la bellísima actriz Marion Davis,

su amante durante más de 30 años. Aunque el idilio duró tanto tiempo, nunca se divorció de su esposa, la también bella Millicent Veronica Willson, que le dio cinco hijos. Su excentricidad, megalomanía y opulencia le llevaron a construir el castillo de San Simeón, en California, que llenó de antigüedades

compradas en distintos países de Europa. La finca, que disponía de un zoo y una enorme piscina, la utilizaba para dar fiestas, a las que invitaba a políticos, actores, periodistas y columnistas famosos, directores de cine, etc. A su muerte en 1951, poseía 16 periódicos, 16 *magazines*, así como un determinado número de cadenas de radio y televisión que equivalían al 18 por 100 del total de las emisiones norteamericanas. Su vida se resume en la película *Ciudadano Kane*, protagonizada por Orson Welles y estrenada el 1 de mayo de 1941. Hearst hizo todo lo posible para evitar que la cinta se proyectara en las salas de cine y, aunque no lo logró, al menos consiguió que fuera un fracaso de taquilla.

En el invierno 1896-97, Hearst envió a La Habana a su dibujante Frederic Remington, acompañado por el reportero Richard Harding Davis, al objeto de informar sobre la Revolución cubana y proporcionar imágenes de la misma. Cada uno ganaba un sueldo de 3.000 dólares anuales. Remington, al llegar a la isla, encontró un ambiente tranquilo, por lo que al cabo de un tiempo telegrafió a su jefe, diciéndole: *Everything is quiet. There is no trouble. There will be no war. I wish to return.* A lo que Hearst contestó: *Please remain. You furnish the pictures and I'll furnish the war* (1).

### El USS *Maine*

En 1897, la US Navy contaba con los siguientes buques: cuatro acorazados de primera clase —*Indiana, Massachusetts, Oregon e Iowa*—, dos acorazados de segunda clase —*Texas y Maine*— y dos cruceros protegidos —*Brooklyn y New York*—. Poseía además otros 16 cruceros, 15 cañoneros, seis monitores con torres dobles, cinco torpederos y dos buques más de pequeño tonelaje, un buque espolón (*a ram*) y *a dynamite gunboat*. En cuanto a personal, la plantilla tenía unos 1.200 oficiales y alrededor de 11.750 de marinería.

El *Maine* era pues uno de los dos acorazados de segunda clase que poseía la US Navy a finales de siglo. Desplazaba 6.682 t, tenía una eslora de 98,9 m, una manga de 17,4 y una velocidad máxima de diseño de 17 nudos (aunque en pruebas solo dio 16,45). Su armamento principal consistía en dos torres dobles con cañones de diez pulgadas (254 mm) y seis cañones de seis (152 mm). Había sido construido en el astillero de Nueva York y entregado a la US Navy el 17 de septiembre de 1895.

A pesar de que España había concedido autonomía a Cuba y las cosas habían mejorado ostensiblemente en la isla con respecto a la anterior administración, la revuelta en La Habana del 12 de enero de 1898, en contra de algu-

---

(1) ROCA BAREA, María Elvira: *Imperiofobia y leyenda negra*, p. 445. Siruela, Biblioteca de Ensayo, n.º 87 (Serie Mayor), 2017.



El USS *Maine* entrando en la bahía de La Habana el 25 de enero de 1898.  
(Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

nos periódicos que favorecían el autogobierno, hizo considerar al presidente norteamericano McKinley la posibilidad de enviar un navío de guerra. Un buque podría producir un efecto calmante, además de proteger a los ciudadanos americanos. Por otra parte, el embajador español en Washington, Dupuy de Lôme, había avisado que España consideraría la presencia de un buque de guerra americano en La Habana como un acto poco amistoso. El asunto era peliagudo, pues se trataba de enviar un navío a la isla sin provocar una guerra. De todas formas el presidente tomó la decisión e informó a Dupuy el 24 de enero por la mañana de que en breve enviaría un barco en una visita amistosa. En una segunda audiencia del embajador, esta vez con William Day (vice secretario de Estado) el mismo día por la tarde, se le comunicó que el acorazado *Maine* había sido enviado a Cuba. La rapidez de la decisión tomada por McKinley, aunque iba en contra de las costumbres en relación con las leyes internacionales, probablemente estaba pergeñada para que España no tuviera tiempo para protestar.

Poco después de las 21:00 h del día 24 de enero, el contralmirante Montgomery Sicard, comandante del North Atlantic Squadron, recibía el siguiente cable telegráfico del secretario de la US Navy John D. Long:

*Order the Maine to proceed to Havana, Cuba, and make friendly call - Pay his respects to the authorities there - Particular attention must be paid to usual interchange of civility - Torpedo boat must not accompany Maine - The squadron must not return to Key West on this account (2).*

Dos horas después, el *Maine* abandonaba el fondeadero. A media mañana del día 25 de enero, entraba en la bahía de La Habana con el práctico Julián García López a bordo. El comandante, capitán de navío Charles D. Sigsbee, preguntó a García si se esperaba al buque y qué clase de recibimiento tendría. El práctico contestó que no se le esperaba —las autoridades cubanas habían sido avisadas la víspera por la noche— y que los americanos no tenían nada que temer siempre que se comportaran correctamente. García mostró una carta del puerto al comandante con la sección destinada al fondeo de los buques de guerra, y le preguntó si le parecía bien el lugar. Sigsbee se mostró de acuerdo. A continuación, mientras una muchedumbre de cubanos contemplaba la entrada del acorazado en el puerto, el práctico dirigió la maniobra de amarre a la boya número cuatro con una pericia que mereció la admiración del comandante.

## La explosión

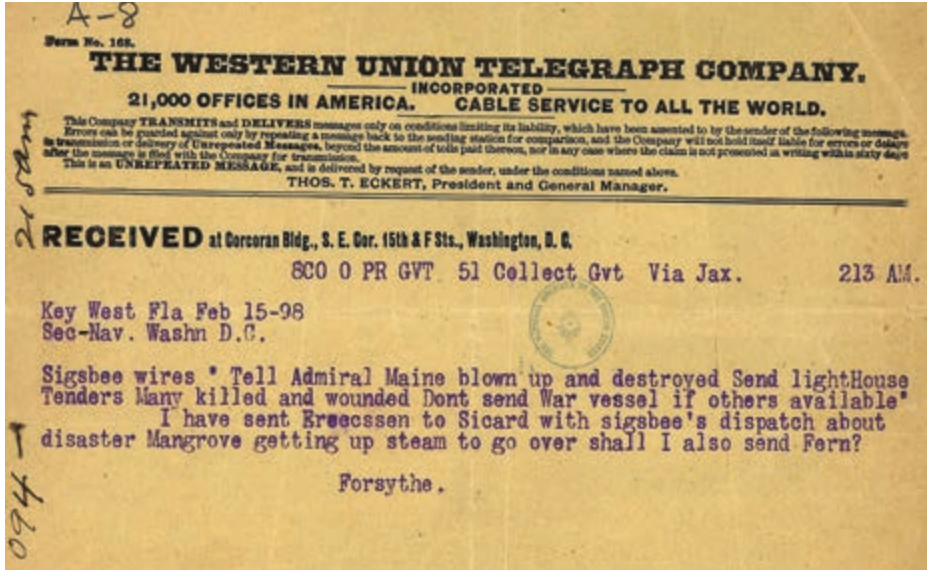
El martes 15 de febrero de 1898, a las 21:40 horas, el acorazado USS *Maine* hizo explosión mientras estaba amarrado a una boya en el puerto de La Habana. De una dotación de 354 miembros, 266 perdieron la vida en el incidente y ocho más posteriormente a consecuencia de sus heridas. Casi todos los oficiales estaban alojados en popa, mientras que la mayoría de la marinería dormía en proa. Dado que el accidente tuvo lugar cerca de la proa, casi todas las víctimas fueron marineros. Solamente murieron dos oficiales.

El capitán de navío Sigsbee telegrafió esa misma noche desde La Habana al capitán de navío James A. Forsythe, comandante de la Base Naval de Key West (Florida), informándole lo siguiente:

*Maine blown up in Havana harbor at nine forty to-night (sic) and destroyed. Many wounded and doubtless more killed or drowned. Wounded and others aboard Spanish man-of-war and Ward Line Steamer. Send Light House Tenders from Key West for crew and the few pieces of equipment above water. No one has clothing other than that upon him. Public opinion should be*

---

(2) RICKOVER, Hyman G.: *How the battleship Maine was destroyed*, p. 34. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1995 (publicado originalmente en 1976 por Naval History Division, Department of the Navy).



Telegrama del capitán de navío Forsythe al secretario de la US Navy John D. Long.  
(Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

*suspended until further report. All officers believed to be saved... Many Spanish officers, including representatives of General Blanco, now with us to express sympathy. Sigsbee (3).*

Forsythe telegrafió a su vez inmediatamente al secretario de la US Navy:

*Tell Admiral Maine blown up and destroyed Send lightHouse (sic) Tenders Many killed and wounded Dont (sic) send War vessels if others available» I have sent Ereecssen (sic) [Ericsson] to Sicard with sigsbee's (sic) dispatch about disaster Mangrove getting up steam to go over shall I also send Fern? Forsythe (4).*

El cable de Forsythe con la noticia del desastre fue desde Key West a Washington, donde llegó al Departamento de la US Navy antes de la una en punto de la madrugada del 16 de febrero. Desde allí se enviaron mensajes a la Casa Blanca y al Hotel Portland, donde vivía Long. Este, una vez enterado de la noticia, ordenó que el *lighthouse tender* USS *Fern* se dirigiera a La Habana.

(3) *Ibidem*, p. 41.

(4) [https://en.wikipedia.org/wiki/USS\\_Maine\\_\(ACR-1\)](https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Maine_(ACR-1)).





El USS *Maine* hundido en La Habana. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

A continuación telefoneó a la Casa Blanca e informó al presidente McKinley, que se quedó estupefacto.

Tras la explosión del *Maine*, varios periódicos norteamericanos, en especial el *New York Journal*, de William Randolph Hearst, y el *New York World*, de Joseph Pulitzer, llevaron a cabo una campaña de prensa a la que se sumaron *The Sun*, de Charles Dana, y el *New York Herald*, de James Gordon Bennett. Todos ellos acusaban a los militares españoles de ser los responsables de la destrucción del buque. Se trataba de convencer a la opinión pública norteamericana de que la guerra entre Estados Unidos y España era necesaria, además de justa.

El 17 de febrero, el *New York Journal* salía con el siguiente titular: *Destruction of the War Ship Maine was the Work of an Enemy*. Debajo aparecía un dibujo del acorazado con una mina junto a la quilla, de la que salían unos hilos eléctricos conectados a un detonador manipulado por españoles desde la playa. Ese día, Hearst vendió un millón de ejemplares. Poco después, publicaba una imagen del boquete abierto por el torpedo español en el *Maine*. Años más tarde, el historiador estadounidense Willis F. Johnson descubrió que la misma fotografía había aparecido unos años antes en el mismo diario como un eclipse de Sol (5).

---

(5) Ver ROCA BAREA, María Elvira: *op. cit.*, p. 445.

## La Court of Inquiry y la Comisión de Investigación de 1898

En relación con la explosión había dos explicaciones posibles: o bien el buque había sido destruido de forma accidental o había sido un acto deliberado. En el primer caso, el comandante Sigsbee tendría que explicar cómo había ocurrido el incidente a bordo de un buque del cual era responsable. Si había sido un sabotaje perpetrado por la dotación, él también era culpable. Pero si el acto había sido llevado a cabo por las autoridades españolas, por disidentes actuando contra su Gobierno, o por insurgentes cubanos, la atribución era para España, ya que tenía en sus manos la seguridad del buque en aguas cubanas, siempre y cuando este hubiese cumplido la reglamentación del puerto. Además había que considerar si la explosión se había originado «dentro» del buque —entonces España no era culpable—, o «fuera», en cuyo caso era posiblemente deliberada y la responsabilidad española. El 17 de febrero, Sigsbee transmitió un cable al secretario de la US Navy:

*Probably Maine destroyed by mine, perhaps by accident. I surmise that her berth was planted previous to her arrival, perhaps long ago. I can only surmise this (6).*

Naturalmente esto estaba en contradicción con la decisión norteamericana de hacer una visita de cortesía imprevista, como muy bien le contestó a Sigsbee el práctico, Julián García López, diciéndole que no se le esperaba. Además, Sigsbee era parte interesada ya que, si se demostraba que la explosión había sido originada en el interior del *Maine*, estaba en juego su carrera, pues habría habido negligencia por su parte tanto en caso de sabotaje como de accidente.

El 19 de febrero, la US Navy constituyó la Court of Inquiry para investigar el origen de la explosión. Esta junta estaba formada por los siguientes miembros: capitán de navío William T. Sampson (más antiguo que Sigsbee) como presidente, capitán de navío French E. Chadwick y capitán de corbeta William P. Potter como miembros, y el capitán de corbeta Adolph Marix como juez auditor; estaba autorizada a reunirse en cualquier buque del North Atlantic Squadron, tanto en Key West como en La Habana.

Por parte española, se constituyó la correspondiente Comisión de Investigación, designada por el almirante Vicente Manterola, comandante del Apostadero de La Habana. Como presidente nombró al capitán de navío Pedro del Peral y Caballero y como secretario al teniente de navío Francisco Javier de Salas y González. Aunque Ramón Blanco y Erenas, capitán general de Cuba, propuso llevar a cabo una investigación conjunta, Theodore Roosevelt (subse-

---

(6) RICKOVER, Hyman G.: *op. cit.*, p. 45.





Miembros de la Court of Inquiry a bordo del USS *Mangrove* (La Habana, marzo 1898).  
(Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

cretario de la US Navy) estaba convencido de que la opinión pública norteamericana no lo aceptaría, por lo que se decidió hacerlo por separado. Las conclusiones de la Comisión española atribuyeron la explosión, de acuerdo con los informes de oficiales de artillería naval, a la combustión espontánea del carbón almacenado en el compartimento adyacente al pañol de municiones del buque y, observaban, que era asombroso que todavía se construyeran buques con pañoles de munición contiguos a las carboneras. Además, en relación con la imposibilidad de la explosión de una mina, añadían: a) no se observó ninguna columna de agua; b) una mina de contacto no podría haber sido detonada al no moverse el buque por estar el viento y la mar en calma, y en el caso de que la mina fuese eléctrica, no se encontraron cables entre el lugar del accidente y la costa; c) no había peces muertos en las inmediaciones del *Maine*; d) los pañoles de munición no suelen hacer explosión cuando un buque se hunde a consecuencia de una mina.

Los miembros de la Court of Inquiry firmaron el acta el 21 de marzo, la cual fue entregada al presidente McKinley el día 25. La junta describía cómo se habían tomado todas las precauciones reglamentarias en relación con la seguridad de los pañoles de municiones. En cuanto al hundimiento del buque, exponía que había habido dos explosiones. La primera había levantado la proa del barco, deformando la quilla en forma de V invertida y dejando asimismo las planchas del fondo hacia arriba. Según la opinión de la comisión, esto solo

pudo ser originado por *the explosion of a mine situated under the bottom of the ship at about frame 18 and somewhat on the port side of the ship* (7). La segunda había sido causada por un pañol de municiones.

Es curioso que Sigsbee, siendo parte interesada, había sido autorizado a asistir a las sesiones de la Court of Inquiry e incluso a interrogar a algunos testigos, mientras que el contralmirante George W. Melville, jefe del Bureau of Steam Engineering, que había dicho que la causa del desastre fue una explosión en un pañol de municiones (*He gave no credit to the theory that a shock from a mine explosion could detonate the magazines*) (8), no había sido llamado a testificar, aunque ocupaba un puesto oficial que requería una gran competencia profesional.

## Declaración de guerra

El 7 de marzo, bastante antes de que la Court of Inquiry hubiese finalizado su investigación, el Bureau of Ordnance firmó una orden de compra de munición por valor de cuatro millones de dólares. A mediados de mes, un tren que transportaba 50 toneladas de munición se puso en marcha hacia Tampa, Florida, con destino al North Atlantic Squadron. El 28 de marzo, McKinley remitió al Congreso un escrito al que acompañaba el informe de la Court of Inquiry, y el 19 de abril la Cámara aprobó una resolución que reconocía la independencia de Cuba —pero no la existencia de un gobierno cubano— y autorizó a McKinley a forzar que España renunciara a Cuba. El presidente firmó la resolución el día 20. El 21, España y Estados Unidos rompieron relaciones diplomáticas, y el 25 de abril de 1898 el Congreso declaró la guerra a España. El conflicto habría de durar 110 días.

## La Board of Inspection de 1911

Entre marzo de 1910 y marzo de 1911, el Congreso americano, en diferentes sesiones, asignó la cantidad de 650.000 dólares para sacar el *Maine* del puerto de Cuba y recuperar unos 70 cadáveres que se suponía seguían dentro del buque. Se encargó el trabajo al Army Corps of Engineers. El plan para recuperar el buque consistía en construir un *cofferdam* o ataguía, formado por 20 cilindros de acero rellenos de grava y arcilla, alrededor del pecio y, a continuación, bombear el agua fuera del recinto. Posteriormente se cortarían las partes más dañadas y se reflotaría el resto. El 7 de junio de 1911 finalizó la

---

(7) *Ibíd.*, p. 70.

(8) *Ibíd.*, p. 78.

construcción del *cofferdam* y se empezó a extraer el agua. El 13 de febrero de 1912 se reflató el barco, que fue remolcado y hundido con gran ceremonia a cuatro millas de la costa de Cuba. Antes de recuperar los restos del *Maine*, una comisión de la US Navy lo inspeccionó y sacó una serie de fotografías del mismo. A principios de noviembre, la Marina nombró una Board of Inspection, presidida por el contralmirante Charles E. Vreeland, y que estaba técnicamente más cualificada que la Court of Inquiry de 1898, pero que llegó básicamente a las mismas conclusiones, ya que atribuía el hundimiento a una carga explosiva exterior y al consiguiente estallido del pañol de municiones de proa.

### El almirante H. G. Rickover

Hyman G. Rickover nació en Maków Mazowiecki, antes Rusia y actualmente Polonia, el 27 de enero de 1900. En 1906 emigró con sus padres a Nueva York y dos años más tarde la familia se trasladó a Chicago. En 1918 ingresó en la Academia Naval de Annapolis (Maryland), finalizando sus estudios en 1922. En 1929 obtuvo un máster en Ingeniería Eléctrica por la Universidad de Columbia. Se especializó en submarinos, siendo destinado a bordo de los *S-9* y *S-48*. En 1937 asumió el mando del dragaminas USS *Finch* (AM-9). En 1949 fue nombrado director de la Comisión de Energía Atómica de la US Navy, responsable del programa de propulsión naval nuclear que desarrolló el prototipo de reactor nuclear para el submarino *Nautilus*, que el 17 de enero de 1957 transmitió el histórico mensaje: *Underway on nuclear power* (9).

Fue ascendido a contralmirante en 1953, a vicealmirante en 1958 y a almirante en 1973. Entre otras condecoraciones recibió dos veces la Medalla de Oro del Congreso en reconocimiento a sus excepcionales servicios a la nación. Cuando se retiró, en 1982, la US Navy tenía 33 submarinos balísticos, 88 de ataque, un vehículo de investigación submarina para aguas profundas, cuatro portaviones y nueve cruceros, todos ellos propulsados por plantas nucleares de cuyo diseño y desarrollo él había sido responsable. Escribió cinco libros, entre los que el más famoso es *How the battleship Maine was destroyed*, en el que trata sobre las causas que originaron el hundimiento del acorazado en La Habana el 15 de febrero de 1898. Falleció en 1986.

Rickover siempre estuvo interesado en la Guerra de Cuba. En 1974, el *Washington Star-News* publicó un artículo sobre la explosión que hundió al *Maine*, que despertó la curiosidad del almirante. El autor, Taylor, comentaba que nadie había determinado todavía si el buque había sido destruido por una mina o por una explosión accidental; pero, además de eso, puntualizaba que el contralmirante George W. Melville, jefe del Bureau of Steam Engineering,

---

(9) [https://en.wikipedia.org/wiki/USS\\_Nautilus\\_\(SSN-571\)](https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Nautilus_(SSN-571)).



Rickover en 1955. (Foto: [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)).

había dicho que la causa del desastre había sido una explosión en un pañol de municiones. Tras leer el artículo, Rickover se puso en contacto con los historiadores Francis Duncan y Dana M. Wegner, que le informaron sobre el rescate del pecio llevado a cabo en 1911 por el Army Corps of Engineers que, además, efectuó una serie de fotografías del casco que se encontraban en los archivos y que podrían ser interpretadas por ingenieros. Para ello, el almirante requirió los servicios de Ib S. Hansen y Robert S. Price. El estudio que estos llevaron a cabo, *The USS*

*Maine: an examination of the technical evidence bearing on its destruction*, estableció que una explosión iniciada en el interior del buque lo había destruido. El trabajo, un análisis concienzudo, riguroso y profundo del material fotográfico y de otras evidencias halladas en 1911, fue firmado el 25 de noviembre de 1975, y entre otras cosas exponía:

*2.1.2 Evidence of a Magazine Explosion. The general character of the overall wrecked structure of the Maine, with hull sides and whole deck structures peeled back, leaves no doubt that a large internal explosión occurred. This is the immediate reaction on seeing the photographs of the wreckage. The impression is verified by the similarity to some later experience... The internal explosion on the Maine was, without a doubt, a magazine explosion, since only the magazines contained an amount of explosive material sufficient to do the documented damage. The wreckage also leaves no doubt that the explosion was in the forward magazines, since the after magazines were found intact in the less damaged after portion of the ship (10).*

En relación con la «única» plancha del fondo doblada hacia dentro (entre las cuadernas 28 a 31), el informe, en su punto 2.1.4, decía: *The subsequent*

---

(10) HANSEN, Ib S., and PRICE, Robert S.: *The USS Maine: An Examination of the Technical Evidence Bearing on Its Destruction*, 25-XI-1975, en RICKOVER, Hyman G.: *op. cit.*

*return rush of the water and rapid flooding into the ship could have caused the unstiffened, unsupported outer bottom plating to be bent inward to its final position* (11), mientras que las planchas laterales del orificio causado por la explosión —de la parte no posada en el fondo— y «el resto de las planchas del fondo de esa sección» estaban dobladas hacia afuera; además, dicha plancha no tenía las «cicatrices» causadas por la metralla de la explosión de una mina. Otra posible explicación era: *the force of hitting the harbor bottom when the ship sank immediately after the explosion* (12).

En cuanto al hecho de que las planchas del fondo en las proximidades de la cuaderna 35 se habían doblado hacia adentro en vez de hacia afuera, era debido (punto 2.1.5) a la presión del casco al posarse sobre el fondo y no a una explosión externa: *... the continued sinking of the after section bent the keel and bottom in the vicinity of frame 35 by pressing the bottom of the ship between frames 35 and 21 against the harbor bottom...* (13).

Por otra parte, en relación con el punto 2.3.5, *Possible internal sources of explosion*, el trabajo Hansen-Price sugiere que: *A fire in bunker A-16 adjacent to the 6-inch reserve magazine is a probable source of the explosion because (a) frequent bunker fires did occur on warships of that period, (b) the brand of bituminous coal in the A-16 bunker is known to have caused fires by spontaneous combustion... (d) the bulkhead between the bunker (A-16) and the 6-inch reserve magazine (A-14-M) was a single plate, probably ¼-inch thick...* (14); el párrafo continúa con otra serie de observaciones sobre la pólvora que estaba estibada pegada al mamparo de las carboneras, así como sobre el sistema de ventilación, que era insuficiente para evitar una subida de temperatura.

El trabajo concluye así: *We have found no technical evidence in the records examined that an external explosion initiated the destruction of the Maine. The available evidence is consistent with an internal explosion alone. We therefore conclude that an internal source was the cause of the explosion* (15). Rickover incluyó el trabajo de Hansen y Price en su libro *How the battleship Maine was destroyed*, apoyando y desarrollando las conclusiones de los autores.

## Conclusiones

El resultado de la investigación de Hansen y Price coincide básicamente con el de la Comisión de Investigación española de 1898 llevada a cabo por el capitán de navío Pedro del Peral y Caballero y el teniente de navío Francisco

---

(11) *Ibídem.*

(12) *Ibídem.*

(13) *Ibídem.*

(14) *Ibídem.*

(15) *Ibídem.*

Javier de Salas y González, en lo relativo a que la explosión había sido producida por la combustión espontánea del carbón almacenado en el compartimento adyacente al pañol de municiones del buque, si bien el informe de los ingenieros americanos era un estudio minucioso en base a las fotografías y otras evidencias obtenidas en 1911.

El almirante Rickover tuvo la honradez intelectual y el pundonor de dirigir una investigación objetiva sobre las causas que condujeron a la destrucción del *Maine*, como demuestra en su libro *How the battleship Maine was destroyed*, a pesar de saber que el hundimiento del buque fue una de las causas —la más importante— que desencadenaron la guerra entre Estados Unidos y España. Basado principalmente en el estudio técnico de Hansen y Price, concluye que la explosión que provocó el hundimiento fue de origen interno. En 1976, el almirante autorizó a la Armada española a traducir el libro y publicar un número limitado de copias.

En 1998, con motivo del centenario de la efeméride, la revista *National Geographic* encargó un análisis sobre el asunto a Advanced Marine Enterprises (AME). La investigación se basó en modelos de ordenador, una técnica que no estaba desarrollada todavía cuando se efectuaron las pesquisas anteriores. Las conclusiones del análisis fueron: ... *a fire in the coal bunker could have generated sufficient heat to touch off an explosion in the adjacent magazine [but] on the other hand, computer analysis also shows that even a small, handmade mine could have penetrated the ship's hull and set off explosions within* (16). Por otra parte, la investigación de AME indicó que *the size and location of the soil depression beneath the Maine is more readily explained by a mine explosion than by magazine explosions alone* (17), y que esto no era *definitive in proving that a mine was the cause of the sinking although it did strengthen the case* (18).

No obstante, en relación con *the soil depression beneath the Maine*, el estudio de Hansen y Price ya había dictaminado en 1975 que si las planchas del fondo en las proximidades de la cuaderna 35 se habían doblado hacia adentro en vez de hacia afuera, era debido a la presión del casco al posarse sobre el fondo y no a una explosión externa, mientras que la situada entre las cuadernas 28 a 31 del casco se dobló por efecto de la presión de agua, entrando rápidamente durante la inundación del buque o bien al presionar este contra el fondo.

En el libro *Theodore Roosevelt, the US Navy and the Spanish-American War*, escrito por varios autores y publicado en 2001, uno de ellos, la historiadora Anna K. Nelson Dana Wegner, revisó la investigación de Rickover ofreciendo datos adicionales. Explicó que en aquella época se usaban mamparos

---

(16) [https://en.wikipedia.org/wiki/USS\\_Maine\\_\(ACR-1\)](https://en.wikipedia.org/wiki/USS_Maine_(ACR-1)).

(17) *Ibíd.*

(18) *Ibíd.*



comunes para separar las carboneras de los pañoles de munición, y que la US Navy comenzó a utilizar carbón bituminoso, que es considerablemente más volátil y está sujeto a la autocombustión, con lo cual un fuego en las carboneras pudo haber originado la detonación de los pañoles de munición del buque, confirmando pues el punto 2.3.5 del análisis de Hansen y Price promovido por el almirante. A la misma conclusión se llegó en una investigación en 2002 del The History Channel en el documental «Death of The USS *Maine*», perteneciente a una serie llamada *Unsolved History*.

La desmedida codicia de Hearst fue determinante en el desencadenamiento de una guerra que, por otra parte, venía de perlas a los intereses expansionistas norteamericanos, como muy bien demostró uno de los periódicos del famoso magnate de prensa, el *Journal* (posteriormente *Journal-American*): *The Journal... demanded (1897-98) war between the United States and Spain. Hearst, in fact, was widely believed to have conjured up the Spanish-American War of 1898 merely to stimulate newspaper sales* (19). Además, la influencia de este diario fue tal que pronosticó y promovió el asesinato de McKinley: *A Hearst editorial approving political assassination under extreme circumstances preceded by five months the murder of McKinley (September 1901); Theodore Roosevelt, in his first official message as McKinley's successor, denounced Hearst without mentioning him by name* (20).

La actuación de la prensa estadounidense en 1898 hizo que se desatase entre el público americano una especie de histeria colectiva que, al grito de *Remember the Maine, to Hell with Spain!* (21), inclinó a la opinión pública hacia la guerra. «Cabe preguntarse cómo fue posible todo este despliegue sin el concurso de las altas autoridades del gobierno. ¿Qué hacía Hearst con su yate *Bucanero* (*sic*) (*Bucaneer*) en La Habana una semana antes de la explosión tomando fotografías del *Maine* y de la costa a centenares de metros?» (22).

#### BIBLIOGRAFÍA

LEGUINECHE, Manuel: *Yo pondré la guerra*. Ediciones B, 2017 (primera edición, 1998).  
 BLANCO, GONZÁLEZ, VIDAL, PÉREZ: *Historia de España*. Editorial Editex. Madrid.  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Hyman\\_G.\\_Rickover](https://en.wikipedia.org/wiki/Hyman_G._Rickover).

---

(19) *Encyclopaedia Britannica (Micropaedia)*. «The University of Chicago, 1985, William Randolph Hearst», tomo 5, p. 782.

(20) *Ibídem*, p. 782.

(21) *Ibídem*, «Destruction of the *Maine*», tomo 7, p. 709.

(22) ROCA BAREA, María Elvira: *op. cit.*, p. 445.

Maniobra de relleno de combustible en vuelo HIFR de un helicóptero de la Quinta Escuadrilla de Aeronaves de la Armada durante el Ejercicio SIRIO-19. (Foto: Armada española).

