

EL ALMIRANTE RICKOVER Y EL HUNDIMIENTO DEL USS *MAINE*

José María TREVIÑO RUIZ



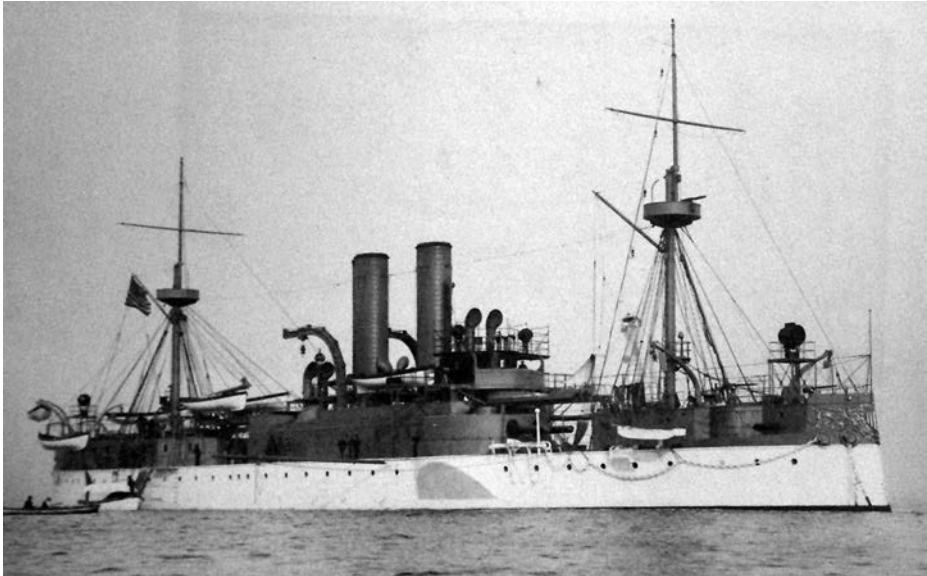
(retirado)

Antecedentes



L hundimiento del acorazado norteamericano USS *Maine*, fondeado en el puerto de La Habana la noche del 15 de febrero de 1898, fue la chispa de ignición de la injusta y breve guerra hispano-norteamericana. Este triste hecho se rememora al cumplirse en 2023 el 125 aniversario del llamado Desastre, y qué mejor ocasión que esta onomástica para hacer públicas, de nuevo, las causas reales de la pérdida del infortunado acorazado, enviado desde Cayo Hueso a La Habana sin previo aviso, en una clara intromisión en los asuntos internos de la isla española, ya que el cometido extraoficial del buque era velar por los intereses de los ricos hacendados de Nueva Orleans en Cuba.

Las apetencias del gigante norteamericano por la próspera y fértil isla eran evidentes. Estaba situada a menos de 90 millas de las costas de la Florida, península vendida por España a los Estados Unidos en 1819 por el Tratado de Adams-Onís —firmado por el entonces secretario de Estado John Quincy Adams y el diplomático español Luis de Onís— por la ridícula suma de cinco millones de dólares, tras más de 300 años de posesión de España. Paradójicamente, ese dinero nunca llegaría a la Hacienda pública española, sino que sirvió para acallar las reclamaciones de Estados Unidos a la Monarquía española de Fernando VII. Esta venta previa y la situación geográfica de Cuba, auténtica llave estratégica del golfo de México y el Caribe, hicieron concebir la idea de comprar la isla al Gobierno español por una cantidad que sucesivos presidentes estadounidenses, como John Quincy Adams, James Polk, James Buchanan y Ulysses S. Grant, llegaron a elevar hasta los 300 millones de dólares. La firme negativa



USS Maine. (Foto: www.wikipedia.org)

de España a esta compra y los grandes intereses norteamericanos en la isla propiciaron que los estadounidenses armasen soterradamente a los insurrectos cubanos, pensando de esta forma controlar Cuba.

Estas tensiones se incrementaron a partir de 1870, dos años después del Grito de Yara de 1868 del cabecilla Céspedes contra el dominio español, tras el incidente del *Virginius*, un buque filibustero alquilado por su propietario, John F. Patterson, a los insurrectos cubanos para el transporte de armamento y contrabando de guerra. El *Virginius* fue capturado por la corbeta española *Tornado*, que lo llevó a Santiago de Cuba, donde sus tripulantes fueron juzgados por un consejo de guerra que les condenó a la pena de muerte, siendo ejecutados 53 de ellos, incluido su capitán, el estadounidense Joseph Fry. En los Estados Unidos se formó un gran revuelo antiespañol, que se acalló con el pago de 80.000 dólares por parte del Gobierno de Madrid a los familiares de los ejecutados.

En el año que nos ocupa de 1898, España tenía desplegados por la isla de Cuba más de 200.000 soldados, cuyo principal enemigo no eran los insurrectos, sino las enfermedades tropicales, como la fiebre amarilla, el tifus, el cólera y el vómito negro, que diezaban las filas, con el añadido de la complicada orografía montañosa donde se escondían los insurrectos mambises y una terrible climatología; todo ello hacía muy dificultosas las operaciones militares contra un enemigo huidizo que nunca combatía en campo abierto.

En este estado de cosas el presidente español, el conservador Cánovas del Castillo, nombró capitán general de Cuba al general Valeriano Weyler, un militar de reconocido prestigio y valor que venía de pacificar las islas Filipinas y que inmediatamente le dio la vuelta a la insurrección con su política de agrupar a la población rural en los pueblos, aislándola de los insurrectos, eliminando además en combate al caudillo Maceo, pacificando de esta forma rápidamente la mitad occidental de la isla e iniciando las operaciones de la zona oriental, dominada por los mambises del insurrecto Máximo Gómez.

El asesinato del presidente Cánovas del Castillo por el anarquista italiano Angiolillo, pagado por los rebeldes cubanos, el 8 de agosto de 1897 en Mondragón, y el posterior nombramiento del liberal Sagasta supusieron un cambio de la política cubana, al sustituir en octubre de ese mismo año a Weyler por el más débil y condescendiente general Blanco. El nuevo capitán general era partidario de conceder más autonomía a los cubanos, algo que no satisfacía ni a los insurrectos, que querían la total independencia, ni a los norteamericanos, que pretendían hacerse con el control total de la isla.

El acorazado *USS Maine* y su hundimiento

El 25 de enero de 1898 flanqueaba la impresionante fortaleza del Morro de La Habana el acorazado de 2.^a clase *USS Maine* (ACR-1) para «proteger los intereses norteamericanos durante la guerra de independencia cubana». Las autoridades estadounidenses no habían avisado con la antelación suficiente de la escala de este buque en un puerto español, lo que era una clara descortesía diplomática, ya que la petición llegó sólo unas horas antes y, además, cuando el práctico Julián García López preguntó por la patente de sanidad, el buque carecía de ella; no obstante, se le permitió amarrar a la boya n.º 4 de la zona reservada a los buques de guerra, a 200 metros del dique y a 500 del muelle de la Machina.

El sujeto de este artículo, el acorazado de 2.^a clase *USS Maine*, era un buque de 6.789 toneladas de desplazamiento y una eslora de 98,9 metros, armado con cuatro cañones de 254 mm/35 calibres y seis de 152. Su blindaje principal en los costados llegaba a los 305 mm. Estaba propulsado por dos máquinas de vapor de triple expansión, que le permitían dar 16,5 nudos, alimentadas por carbón bituminoso. Fue diseñado por el ingeniero naval Theodore D. Wilson y había sido botado el 18 de noviembre de 1889 para ser entregado a la Marina norteamericana seis años después, el 17 de septiembre de 1895; es decir, era un buque prácticamente nuevo, aunque con errores de diseño al estar ubicadas las carboneras junto a los pañoles de munición, producto de un acelerado plan de construcciones navales resultado de las teorías de un oscuro capitán de navío, Alfred T. Mahan, profesor del Naval War College de Newport, recientemente creado en 1884.



USS *Maine* entrando en el puerto de La Habana. (Foto: www.alamy.es)

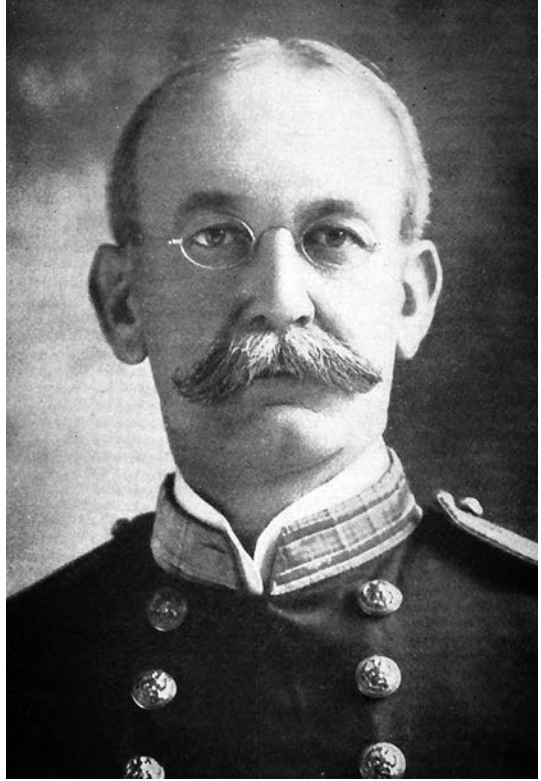
Mahan publicó seis años más tarde, en 1890, su principal obra, *Influencia del Poder Naval en la historia*, un canto anglófilo a las excelencias navales británicas, y la teoría de que los imperios se creaban por una serie de factores marítimos, como tener buenas bases marítimas, una marina mercante eficiente, mentalidad marítima de sus pueblos y gobernantes, pero sobre todo una gran marina de guerra, de la que Estados Unidos carecía en los años 80 del siglo XIX. La teoría de Mahan tuvo una gran repercusión mundial, ya que tanto los astilleros alemanes como los japoneses y los propios norteamericanos recibieron el pistoletazo de salida de grandes programas navales, que llevarían, en el caso concreto estadounidense, a tener una gran flota en 1898. Paradójicamente, en España nunca llegó a publicarse este libro; tan sólo dos tenientes de navío, Juan Cervera y Gerardo Sobrini, tradujeron la obra en 1901 en la imprenta de *El Correo Gallego* de Ferrol, tres años después del Desastre.

Paralelamente, en el Naval War College de Newport a partir de 1890 se comenzaron a estudiar diversos planes de operaciones previendo una futura guerra con España por el conflicto de Cuba. Así, al *Maine* le seguirían los acorazados de 1.^a clase *Texas*, *Iowa*, *Indiana*, *Massachusetts*, *Oregon*, los cruceros acorazados *Brooklyn*, *New York*, etc., todos ellos muy superiores a los buques de la escuadra del almirante Cervera en Santiago de Cuba, al contar

con mayor calibre en sus cañones, mejor blindaje y más desplazamiento.

Con estas premisas, que auguraban un nefasto futuro de cara a una guerra con los Estados Unidos, la fatídica noche del 15 de febrero de 1898 el USS *Maine* saltaba por los aires a las 21:40 horas locales tras oírse una terrible explosión por toda la ciudad de La Habana, en un momento en que toda la oficialidad —incluido el comandante, capitán de navío Charles Sigsbee—, con la excepción de los dos tenientes de navío de guardia en el acorazado, se encontraba en una recepción oficial de las autoridades españolas en Capitanía General.

La mayor parte de la dotación de 355 hombres estaba descansando en los sollados de proa, con la consecuencia de 258 muertos instantáneamente y otros ocho fallecidos días después como resultado de sus graves heridas. Tan sólo hubo 89 supervivientes, de ellos 18 oficiales.

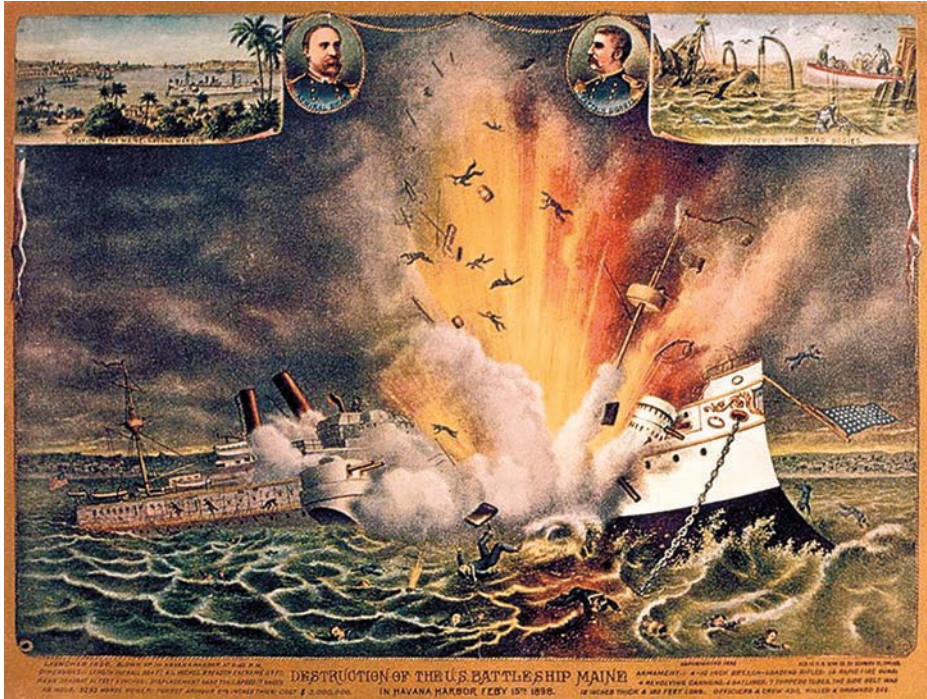


Comandante del *Maine*, capitán de navío Charles Sigsbee.
(Foto: www.alamy.es)

Las investigaciones para esclarecer el hundimiento

Durante la semana posterior al hundimiento, los buzos norteamericanos lograron rescatar de entre los hierros retorcidos del casco un total de 143 cadáveres. Pese a conocer la posible ubicación de los dos tenientes de navío de guardia, Jenkins y Merritt, sus cuerpos no pudieron ser encontrados.

En este tiempo, la furibunda prensa amarilla, encabezada por el *New York Journal* de William Randolph Hearst y el *New York World* de Joseph Pulitzer, no cesó de envenenar a la opinión pública estadounidense con la teoría de que el hundimiento del *Maine* se debía a una mina o torpedo, dirigida bien por las



Explosión del USS *Maine* el 15 de febrero de 1898. (Imagen facilitada por el autor)

autoridades españolas o por militares extremistas, aunque todavía existiera ningún informe oficial al respecto. Su eslogan «Recordar al *Maine*» (*Remember the Maine*) fue un revulsivo para toda la sociedad norteamericana, copiado en 1941 por el *Remember Pearl Harbor* tras el ataque sorpresa japonés a la isla de Oahu.

El posterior informe del equipo de investigación de la Marina estadounidense, carente de personal técnico cualificado, tampoco contribuyó a moderar la situación, pues tras interrogar a alguno de los supervivientes y examinar los informes de los buzos de la US Navy dictaminó que la explosión había sido provocada y externa, por lo que sólo había un culpable del desastre: España.

La comisión de investigación española, dirigida por el capitán de fragata Pedro Peral y Caballero, hermano del inventor del submarino, resolvió todo lo contrario, gracias a su propio equipo de oficiales y buzos que contabilizaron un total de 120 horas de inmersión, y a los que Estados Unidos no permitió trabajar conjuntamente con los buceadores estadounidenses. El informe de Peral del 21 de marzo especificaba claramente que la explosión había sido interna, causada por la combustión instantánea del carbón bituminoso, al



Achique del *cofferdam*. (Fotografía facilitada por el autor)

observarse las planchas del casco abiertas hacia afuera a la altura de la cámara de calderas y carboneras, con abundancia de carbón en los alrededores, de la misma forma que tampoco existía un cráter en el fondo, característico de una explosión submarina, ni se había detectado una columna de agua ni había peces muertos en el puerto.

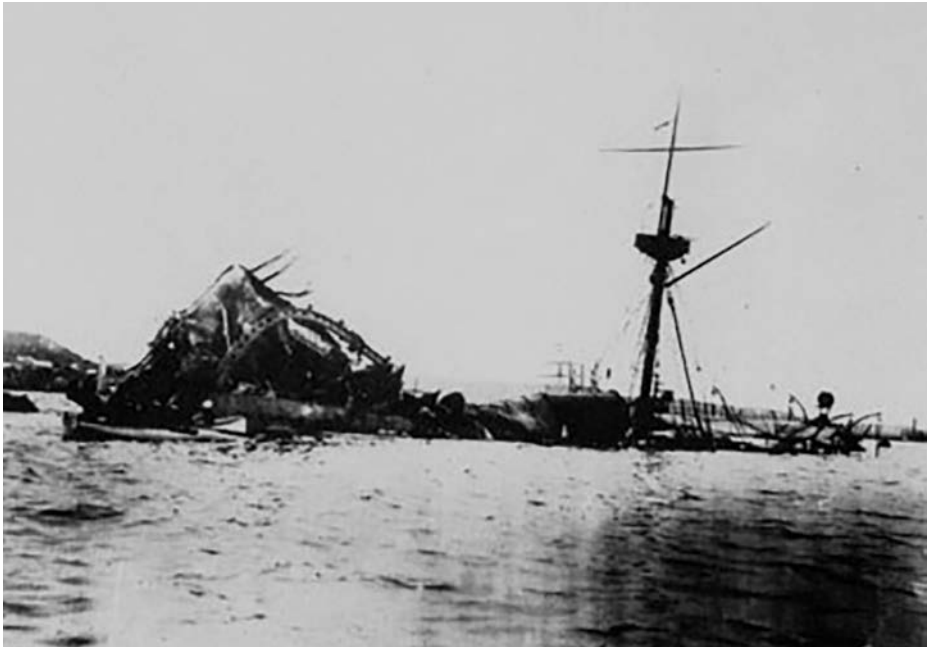
A la crispación de este estado de cosas contribuyó el propio subsecretario de Marina y más tarde presidente de los Estados Unidos Theodore Roosevelt, que refutó un informe del capitán de navío norteamericano Philip R. Alger, experto en explosivos, en el que atribuía claramente el accidente a una explosión interna. La presión de la opinión pública consiguió mover la voluntad del indeciso presidente William McKinley hacia una declaración de guerra, tras la negativa del Gobierno español a someterse a un ultimátum vergonzoso, por lo que el estado de guerra fue declarado el 21 de abril. El resultado es de todos conocido, con las derrotas de los contralmirantes Montojo y Cervera en los combates de Cavite y Santiago de Cuba los días 1 de mayo y 3 de julio, respectivamente, y la destrucción total de los buques españoles frente a navíos muy superiores en artillería, coraza y desplazamiento de la US Navy.

Este doble fracaso, más la posterior rendición de las tropas del general Basilio Agustín en Filipinas y del general Ramón Blanco en Cuba, llevó a un alto el fuego el 12 de agosto, que sería ratificado con el claudicante Tratado de París de 10 de diciembre de 1898, que supuso las pérdidas del resto del Imperio español: Cuba, Filipinas, Puerto Rico y Guam en favor de Estados Unidos.

El salvamento del USS *Maine*

El pecio del *Maine* en el puerto de La Habana era un obstáculo para los movimientos de los buques que surcaban la bahía, por lo que en 1910 el Gobierno cubano solicitó al estadounidense que retirase los restos del acorazado, pudiéndose al mismo tiempo recuperar los cadáveres existentes en su interior.

Se construyó un gigantesco *cofferdam* o ataguía, de 122 metros de largo y 67 de ancho, formado por 20 enormes cilindros de hierro de 15 metros de diámetro que unidos entre sí formaron un dique que rodearía el casco del desdichado navío para extraer después mediante bombas toda el agua del interior de esta ataguía y dejar en seco al buque para tapar sus vías de agua. El día 5



Pecio del USS *Maine*. (Foto: www.wikipedia.org)

de agosto de 1911 el casco quedó en seco y estanco tras más de un año de trabajos. Un total de 66 cadáveres pudieron ser recuperados del interior del buque y trasladados al cementerio de Arlington para ser sepultados con honores. Al mismo tiempo, se tomaron numerosas fotografías de la obra viva del casco. Posteriormente, se inundó la ataguía y, al estar el *Maine* a flote, el remolcador USS *Osceola* lo llevó a cuatro millas de la costa cubana para hundirlo definitivamente el 16 de marzo de 1912 en un fondo arenoso de 1.150 metros.

La historia no acaba aquí, pues en 1974 un inquieto y prestigioso almirante norteamericano, Hyman G. Rickover, de origen polaco, padre de la



Almirante Hyman Rickover.
(Fuente: www.wikipedia.org)

Marina nuclear norteamericana, decidió investigar por su cuenta el episodio del *Maine*, pues la versión oficial no le convencía. Para ello reunió toda la información de las dos comisiones navales de 1898 —norteamericana y española—, la de la Junta de Inspección Naval de 1911, documentos de la Armada española, periódicos de la época de ambos países, fotografías del casco en seco, etc., y llegó a la conclusión de que la explosión no había sido externa, provocada por una mina o torpedo.

Con la ayuda de una comisión técnica, encabezada por los ingenieros Ib S. Hansen, del Centro Naval de Investigación, y Robert S. Price, del Centro Naval de Armas de Superficie, se realizó una concienzuda investigación que tras varios meses promulgó las siguientes conclusiones en un exhaustivo informe: «No se ha encontrado ninguna certeza técnica en la documentación examinada de que una explosión externa iniciara la destrucción del USS *Maine*. Las pruebas disponibles están en consonancia únicamente con la explosión interna. Por lo tanto, llegamos a la conclusión de que una fuente interna fue la causa de la explosión. La más probable fue el calor de un incendio en la carbonera contigua al pañol de reserva de los proyectiles de 6 pulgadas. No obstante, como no hay modo de probarlo, no pueden eliminarse como posibilidades otras causas internas».

Conclusiones

El almirante Rickover, fiel a sus convicciones de hacer prevalecer la verdad sobre una injusticia histórica cometida con España, su actual aliada, publicó en 1976 en el US Naval Institute Press, órgano oficial de publicaciones de la Marina de Estados Unidos, el libro *How the battleship Maine was destroyed* (*Cómo se destruyó el acorazado Maine*), con un detenido relato de todo lo acaecido en 1898, más el informe de la comisión de investigación Hansen-Price, con fotografías y planos del diseño del buque para que no hubiera ninguna duda al respecto.

Posteriormente, en 1985, la Editorial Naval de la Armada tradujo el libro de Rickover, con su autorización, bajo el título *Cómo fue hundido el acorazado Maine*, con lo que se deshacía el entuerto del falso atentado de la Armada española hacia un buque norteamericano.

La singular valentía de Rickover —posiblemente el almirante con mayor visión estratégica de la Marina norteamericana tras la Segunda Guerra Mundial y al que el Senado de Estados Unidos mantuvo en activo hasta los 80



Dotación del USS *Maine* poco antes de la explosión. (Foto: www.wikipedia.org)

años— merece sin duda el reconocimiento español. Además, fue el creador del submarino nuclear y de todos los buques de superficie con esta propulsión, incluidos los portaviones.

Como apéndice a esa exoneración del US Naval Institute al publicar oficialmente el informe de Rickover, otro gesto de buena voluntad sería enviar a un museo la bandera del crucero *Cristóbal Colón*, que hoy se exhibe como un trofeo de guerra en un pabellón de guardiamarinas de la Academia Naval de Annapolis. Gesto de buena voluntad similar al realizado con el crucero *Reina Mercedes*, que fue capturado por los norteamericanos en Santiago de Cuba el 17 de julio de 1898 y trasladado a la Academia Naval de Annapolis como residencia y club de oficiales.

En 1954, el embajador español en Washington José M.^a de Areilza inició las gestiones para acabar con esa situación. Gracias a las entonces excelentes relaciones con Estados Unidos, el presidente Eisenhower firmó la baja del crucero en 1957, siendo desguazado en Baltimore.



Monumento Nacional al USS *Maine* en Nueva York.
(Foto: www.wikipedia.org)



Helicóptero *Augusta-Bell 212* en el festival aéreo de Gijón.
(Foto: José Menéndez Oliva)

