

CUBA 98: GUERRA Y PRENSA.  
CONTROVERSIAS Y DISFUNCIONES EN TORNO  
AL *MAINE*.  
ESPECIAL REFERENCIA A LOS ROTATIVOS  
NORTEAMERICANOS

*Miguel Leal Cruz*

*A modo de resumen y presentación*

La Guerra de Independencia de Cuba (1895-1898), definitiva a pesar del esfuerzo de los españoles fieles y de mandos militares en la isla, se extiende rápidamente desde Oriente hasta la Provincia de Pinar del Río en acción combinada de fuerzas insurrectas cubanas que asombraron al mundo de la época, desde mediados de 1895, año en que se iniciaba esta última lucha fratricida.

La opinión pública fue hábilmente movilizadora - y manipulada- a través de la prensa, único y eficaz medio de comunicación de masas en aquel momento, constituyendo, además, un factor favorable a la causa de los rebeldes, en la que incluimos la misma prensa española en la isla. Es por ello que la amenaza llega hasta las mismas puertas de la Habana, sede suprema de la administración civil y militar españolas, en estado de alerta a fines de dicho año y sólo a dos meses antes de la llegada del nuevo Capitán General: Valeriano Weyler y Nicolau, Marqués de Tenerife, a propuesta del gobierno presidido por Cánovas.

La situación impone la toma de decisiones a la desesperada, ya que tras la insurrección se ve claramente la ayuda de los EE.UU., en armas, material y apoyo desde las vecinas costas de Florida. España, con gran alarde de patriotismo, se empeña resueltamente en la lucha y decide enfrentarse a esta situación en una cruenta guerra, pero jamás plegar la bandera que ha ondeado durante casi 400 años sobre la “Perla del Caribe”, considerada plenamente como la siempre “fiel Cuba”.

Dos años de lucha desesperada no parecen intimidarla a pesar de las enormes pérdidas en hombres, material y dinero de la Hacienda. Sus hijos mueren a millares en los hospitales o en las agrestes montañas, en la tupida manigua o segados por la fiebre amarilla y otros virus que tanto proliferaban en aquellos largos veranos de clima tropical insano.

Al General Martínez Campos, que ya intuye la pérdida de la isla, le releva, a propuesta suya, en el gobierno y mando supremo del Ejército, el general español de más prestigio en aquel momento, que ya había luchado en Cuba, Weyler, que asume las riendas del poder el 12 de febrero de 1896, en breve acto de toma de posesión en la Capitanía General de La Habana.

Tras su actuación, eficaz como estrategia militar, pero desafortunada en sus resultados por la muerte de unos 300.000 civiles reconcentrados en los suburbios de las ciudades, que a su vez une la prensa en su contra, especialmente “yanqui”, surge otro capítulo definitorio para el transcurso de la guerra: el hundimiento del acorazado Maine surto en el puerto de La Habana en visita de sospechosa cortesía. A las 9,40 horas de la oscura noche del día 15 de febrero de 1898, este buque de guerra, sufre una sorprendente explosión, a la que siguen otras. ¿Fue un accidente o una provocación de guerra?. En aquellos momentos de no disimulada apetencia bélica por parte de los EE.UU., el veredicto, especialmente para la prensa amarilla, fue infalible: agentes españoles o cubanos llevaron a cabo el sabotaje. (Aspecto considerado impensable desde todo punto de vista razonable, al ser el país receptor del navío, entre otros).

Este hecho fue utilizado por la sesgada prensa del magnate Willian Randolph Hearst, que como bien afirma el historiador David Nasaw quien dice: “este editor tenía muchas cualidades pero carecía de escrúpulos. Él se encargó de encender la mecha decesoria para la contienda”, ¿El *Maine*?

Había que entrar en guerra con España “para vengar el “hecho” y “remember the Maine”, fue el grito de guerra, al tiempo que, altruísticamente, apoyar a “los pobres cubanos víctimas de la opresión español” y, de paso, vender muchos periódicos. Pero a fuer de objetividad tampoco debemos olvidar las voces, que desde algunos diarios españoles en La Habana -*La Discusión*, *El Diario de La Marina*, *El Reconcentrado* y otros -, al criticar solapadamente la actuación de ciertos militares, en especial a Weyler, incentibaban de una forma u otra el ambiente pre-bélico que se respiraba, y en el que ya formaba parte los EE.UU. El hundimiento del crucero Maine, lo acrecentó y corroboró.

El tiempo y la historia han hecho justicia. En una investigación llevada a cabo en 1911 y especialmente en 1975, confirmaba que la explosión fue un “accidente” originado en el interior de la nave, pero que sí sirvió de pretexto para que Norteamérica entrara en el teatro de operaciones deseado y con el resultado de todos conocido, en perjuicio de España y de su dignidad.

#### *Desarrollo y contenido textual. Vision actual de los acontecimientos*

El desarrollo negativo de la contienda hispano-cubana, ya convertida en guerra total a partir de 1895 a pesar de la voluntariosa y firme actuación de Weyler, no afectaron en positivo el curso de los acontecimientos. Este polémico general, magnífico estratega,<sup>1</sup> acosado por la prensa, americana especialmente, y obligado a dimitir a raíz del cambio de gobierno en España, consecuencia del asesinato de Cánovas del Castillo, no hizo más que agravar la contienda y sus previsibles consecuencias.

La desmoralización en Cuba, sobre todo en la opinión pública pro-española fue paralela a la reafirmación del autonomismo, con mayores adeptos que ya no ocultaban sus simpatías por los mismos independentistas, y como fórmula para terminar con aquel drama que comenzaba a afectar a sus propios intereses económicos presentes o futuros. El 12 de enero de 1898 se produjeron toda una serie de graves incidentes en La Habana provocados principalmente por oficiales españoles destinados en Cuba, no autonomistas, segui-

dos por manifestantes en pro de la autonomía y contra la política de reconcentración, que aún perduraba después de la destitución de Weyler. Este cambio de opinión se basaba en el creciente convencimiento que Estados Unidos intervendría en Cuba, aspecto este que muchos españoles residentes no veían mal, y así se intuía ante la insistente repulsa de la prensa a las atrocidades cometidas durante el pasado año, corroboradas en el legislativo norteamericano a instancias de un lobby pro-intervencionista.

Los principales diarios de esta época ya tenían por norma el envío de correspondientes de guerra a los conflictos, lo que coadyuvó al mayor conocimiento de la contienda, máxime con el pleno uso de la fotografía - incluso el cinematógrafo-, la aparición de nuevas tecnologías, el uso del telégrafo y más modernas linotipias. Esta guerra de Cuba - y Filipinas -, fueron conflictos que la prensa estadounidense y española cubrieron de manera importante, en especial el imperio formado por el polémico personaje, hasta bien entrado el siglo, Willian Randolph Hearst, que posiblemente “llevó consigo muchos secretos a la tumba”.<sup>2</sup> Los motines de enero sirvieron de excusa al cónsul norteamericano, general Lee, para solicitar la presencia de buques de guerra en el puerto habanero, con objeto de evacuar a ciudadanos de su país, si fuese necesario. El ministro de Asuntos Exteriores español Sr. Gullón, que no podía hacer otra cosa y tal vez como propia seguridad ante los crecientes tumultos,<sup>3</sup> aceptó la visita del crucero Maine en La Habana en visita amistosa al tiempo que por iguales razones el crucero español Vizcaya lo haría en el puerto de Nueva York.

Ya no existía el convencimiento de la imparcialidad diplomática de Washigton, y sí una clara ingerencia, que muchos españoles de la administración “no veían como un mal superior”, y así lo “apreció” el embajador español ante el gobierno norteamericano Sr. Lomé, que destituido por la filtración de documentos comprometedores en intentos de acuerdo en el conflicto, fue sustituido por Polo de Bernabé, que a la toma de posesión escribió a Madrid anunciado “un ambiente de clara preparación de guerra”.<sup>4</sup>

El 15 de febrero de 1898 el Maine sufrió la histórica voladura, cuatro días antes que llegase el Vizcaya al puerto de Nueva York. Ante tal catástrofe y consecuencias, se creó el motivo perfecto - tal vez esperado y deseado por Hearst-, para la operación de guerra psicológica, que acabó consolidando una amplia votación en el Congreso norteamericano, el 9 de marzo, a favor de la compra de armamento por valor de 50 millones de dólares,<sup>5</sup> aún careciendo de ejército profesional, que para esta guerra se hubo de improvisar con voluntarios al grito de ¡ recordad el Maine !.

¿Qué, cómo y porqué ocurrió este inesperado “accidente”, que tan apropiado en tiempo y forma llegó al “Tio Sam”, para sus ya no disimulados afanes imperialistas?.

El evento, ocurrido sólo unos días antes de la celebración de comicios electorales para el Parlamento Insular Autónomo, anunciaba claramente cual sería el curso posterior de los acontecimientos, cuya gravedad, de por sí, lo reflejan los datos: 166 tripulantes y dos oficiales muertos - la mayoría de raza negra-, todos de nacionalidad norteamericana, a más de los daños en puerto español, un bien de un país con el que mantenían relaciones diplomáticas y sobre todo económicas en la isla.

Según la comisión norteamericana la explosión se había producido desde el exterior del navío, lo que significaba una agresión.

No obstante el presidente MacKinley, que conoció los horrores de la guerra civil yanqui-confederada, y dudando sí las potencias europeas - que eran contrarias a cualquier tipo de ingerencias- se podrían oponer a la expansión de Estados Unidos por el Caribe, intentó el ultimátum final ofreciendo directamente a la reina regente María Cristina la compra de la Isla de Cuba -y Puerto Rico - por 300 millones de dólares - reservando un millón para comisiones -, operación que no fue aceptada, seguramente por prestigio, pero sobre todo debido al temor que la situación pudiera crear en la misma España y en su forma de gobierno.

Independiente de cuales fueran otro tipo de análisis y actitudes de la reina regente o del propio presidente del gobierno liberal Sagasta, un ultimátum de este “calado”, de ser aceptado sólo podía tener como consecuencia la caída de La Monarquía ya afectada por partidos claramente republicanos y la incidencia peligrosa sobre las masas hambrientas que en España, en claros motines de subsistencias, pedían el cese de la costosa guerra.

Precisamente el objetivo seguido por los gobiernos, tanto liberales como conservadores, era precisamente salvar la Monarquía Española. ¿Fue el gran error?. Tal vez sí visto desde una perspectiva actual, si el precio para salvarla era una guerra, perdida desde Martínez Campos. El gobierno liberal no tenía otra salida en aquellos momentos de clara inestabilidad social, hoy se hubiera utilizado otro tipo de diplomacia, más acorde a los propios intereses.

La regente María Cristina puso en conocimiento de toda la clase política el ultimátum norteamericano que, naturalmente, fue filtrado a la prensa. En las consultas llevadas a cabo fue evidente el consenso hacia la opción de guerra irremediable que debería dirigir el mismo gobierno de Sagasta, con el apoyo conservador, y sin “crisis” en el gabinete.

El rechazo al ultimátum encendió nuevamente el optimismo propio del orgullo español, en medio de manifestaciones populares en la península que exigían la guerra “contra el cerdo yanqui”, y con apoyo moral de la prensa que escribía “que la flota española era superior a la norteamericana”, al igual que el valor español. A todo ello añadimos la voluntad del clero que hizo ver a esta guerra como “santa” -el padre Carpena en las Iglesias madrileñas, con encendida oratoria de cruzada litúrgica-, unido a una intensa y gigantesca operación demagógica, superior o igual a la que se llevaba a cabo, paralelamente, en los Estados Unidos, sobre el ya más que previsible enfrentamiento.

Lo que sigue es lo que ha venido en llamarse “el desastre del 98”, tópico utilizado para la llamada “regeneración” y de paso corregir errores y paliar aquel orgullo decimonónico español. Derrotadas las dos flotas de las desvencijadas escuadras enviadas al hococausto, dejando desamparadas las costas peninsulares, Canarias y Baleares, en Cádiz -1 de mayo- y en Santiago -el 3 de julio-; desembarcadas las tropas norteamericanas en Oriente de Cuba, las semanas siguientes fueron angustiosas para el Gobierno de Madrid.

Por otra parte, se apreciaba el aislamiento internacional, ante lo irreversible de los hechos, temiéndose además otros frentes, incluso el de un ataque de la flota rusa a Baleares, que obligó al refuerzo del paso del estrecho de Gibraltar, molestando a Gran Bretaña que amenazó con enviar una escuadra para bombardear las costas españolas, a lo que se une lo más que asustaba a España por su clara viabilidad: la ocupación de las Islas Canarias por una flota norteamericana, abortada por la pronta intervención de los ingleses en defensa de sus grandes intereses en las islas de Tenerife y Gran Canaria, principalmente.

La rendición de Santiago de Cuba fue la señal esperada y deseada por el gobierno que había sacrificado la escuadra al mando de Cervera en aras de aquella salida. El gobierno español decretó la suspensión de las garantías constitucionales el 14 de julio y se dispuso a emprender las negociaciones de paz\*.

*“RELATO QUE HACE EL LIBERAL DE MADRID DE LA VOLADURA DEL MAINE”*

(En: *El Liberal de Tenerife* nro. 1957, lunes 7 de marzo de 1898, p.2)

*Día de tregua*

En presencia de una catástrofe como la ocurrida anteayer en La Habana, reivindica la humanidad sus indescriptibles fueros y acalla la política de sus circunstanciales rencores. Todo gran infortunio hace comprender a los pueblos, divididos por enemistades o emulaciones, que son miembros de una misma familia: de la familia obligada a luchar desde el nacimiento hasta la muerte con las fuerzas naturales, y condena a pagar en sudor, sangre y en lágrimas su derecho de tránsito por el mundo.

Abierta siempre a esa generosa solidaridad ha estado el alma española. Y ahora también los están sin distinciones y sin reservas. Nuestra hidalga nación, al contemplar con tristeza las víctimas y los destrozos causados por la voladura del Maine, no se acuerdan para nada de sus desavenencias con los Estados Unidos. Mañana volverá a defender contra todos lo que legítimamente es suyo. Hoy no siente más que leal y sincera conmiseración ante la inmensa desgracia. Prueba de ello ofrecen los telegramas que comienzan a llegar de provincias. España toda, respetando el dolor ajeno, se envanece del noble heroísmo con que nuestros marinos, soldados y bomberos, acudieron, no bien oída la explosión, en auxilio del buque norteamericano.

A riesgo de la vida propia, rescataron las de muchos infortunados que estaban a punto de sucumbir entre el mar y el fuego; arrebataron los cadáveres a la voracidad de los tiburones, y no cesaron en la peligrosa tentativa de salvamento, hasta que el Maine, despedazado e incendiado se fue a pique.

Bien hayan los españoles de tal modo han sabido interpretar los sentimientos y honrar las tradiciones de España. Horas antes de que sucediera el desastre aquel buque representaba para ellos, cuando no un enemigo declarado, un testigo impertinente y un

huésped sospechoso. Después de la voladura, nadie reparó en la intención ni en la bandera. Desvanecidos al punto los recelos de hostilidad o de malevolencia, los extranjeros se transformaron en prójimos. Y los intrusos se convirtieron en hermanos. Las autoridades, la marinería, la guarnición y el vecindario de la Habana han procedido en esta triste ocasión de manera que nos satisface y nos enorgullece. Reciban nuestro ardoroso parabién y acepte nuestro sincero pésame el pueblo de los Estados Unidos.

Los tripulantes del Maine que han sobrevivido al desastre, encontrarán leal hospitalidad en la capital de Cuba. Los que han perecido en él tendrán respetada sepultura en aquellas aguas siempre españolas. No sabemos lo que sucederá mañana, y dispuestos a todo nos hallarán las eventualidades de lo porvenir sean como fueren. Hoy pasamos la espada, que se nos obliga a tener desnuda, a la mano izquierda, y tendemos la derecha, no a los que nos agravien, sino a los que lloran.

### *Impresiones en Madrid*

Entre las nueve y diez de la mañana recibieron ayer todos los ministros, en sus respectivos domicilios, la noticia de que había volado el crucero norteamericano Maine, surto en el puerto de La Habana. No se conocían detalles de la catástrofe. No se sabía la causa del suceso. Algunos ministros se dirigieron al domicilio del presidente del Consejo, quien carecía también en aquellos momentos de pormenores de lo ocurrido. Una hora después comenzaba a circular en Madrid, causando vivísima impresión. Empezaban a llegar telegramas particulares, que eran comentados por las pocas personas que los conocían. Las primeras noticias eran deficientes, y esto originaba grande y natural inquietud.

No se sabían las proporciones del siniestro, ni podían adivinarse las consecuencias del mismo. A medida que la noticia iba extendiéndose, aumentaba la impaciencia de las gentes, ávida de conocer el origen de la voladura. Los ministros, enterados por las noticias que comunicaron el general Blanco y el jefe del Apostadero de La Habana del origen del siniestro, manifestaron a cuantos les interrogaban que la catástrofe del Maine había sido indiscutiblemente casual, aunque no podía puntualizar las proporciones del suceso. Un extenso despacho de nuestro corresponsal en La Habana que insertamos en nuestra edición de provincias de ayer, refería la voladura, afirmando también que no cabía la menor duda acerca del origen casual del siniestro.

En los centros oficiales facilitaron el cablegrama del general Blanco, y después el recibido por el ministerio de Marina, los cuales calmaron un tanto la justificada inquietud de las gentes.

Poco después se publicaron extraordinarios de varios periódicos, que eran leídos en los corrillos de la vida pública, comentándose los pocos detalles que se conocían de la catástrofe, al cual, por sus espantosas proporciones, ha producido en todas partes extraordinaria sensación.

## *RELATO DE LA CATÁSTROFE*

(Por el cable)

### *El ruido de la explosión. Las primeras noticias*

Poco antes de las diez de la noche, cuando todo el mundo estaba en los teatros, en los cafés, en el Parque, se oyó el estampido de una explosión formidable. Fue tal el ruido, oído con la misma intensidad en toda La Habana que de todas partes de la ciudad la impresión fue creer que el siniestro había sido la voladura del polvorín. La gente corrió de un lado para otro, preguntándose qué había sido, y se subían a las azoteas de las casas para tratar de ver las llamas que correspondían al tremendo trueno.

Yo me encontraba en el Diario de la Marina y como se apagaron todas las luces, creímos que alguna bomba había estallado en el parque. Salimos a las calles y nos fuimos al Hotel de Inglaterra, que está en el frente. Desde la azotea del hotel, que estaba llena de gente, vimos hacia la bahía un gran resplandor. Funcionaron los teléfonos del cuartelillo de bomberos que está al lado del Teatro Tacón. La indicación del cuadro del cuartel señalaba el incendio en la Bahía, hacia la parte de Machina. En un instante, como sucede siempre, quedaron enganchados los caballos a las bombas. Y en el primer carro que salió con varios distinguidos oficiales del cuartel de bomberos, en ese salí yo con dirección al muelle.

En el muelle de la Machina.- La multitud acude a la bahía.- El crucero americano ardiendo.- Se organiza el salvamento.

Cuando llegamos al puerto y por mucho que corrimos, ya estaban los muelles de la Caballería, de la Machina y de Santa Catalina llenos de gente, que acudía presurosa a presenciar la catástrofe, que no sabía todavía en qué consistía ni dónde se había producido.

-¡ Un barco ardiendo! ¡ Ha volado la Santa Bárbara !

Ese es el grito que se oía en todo el muelle, a lo largo de la bahía, en Regla, en todos lados. Pero aún se ignoraba de qué buque se trataba. Apenas bajamos del carro de las bombas y cuando nos preparábamos a embarcarnos en un bote, se oyó una nueva explosión que paralizó de terror a todo el mundo. Hubo un momento de horrible confusión y las gentes comenzaron a correr sin saber dónde se dirigían.

-¡ La dinamita ! ¡ La dinamita !

Cuando se repuso un poco la gente, llegaban al muelle todas las autoridades y al frente de ellas el General Blanco, el cónsul Lee, el segundo cabo general González Parrado, el gobernador militar general Arolas, el general Solano, el alcalde de La Habana, señor marqués de Esteban, el gobernador civil Sr. Bruzón, el secretario del Gobierno general Sr. Congosto y otras muchas. Ya el comandante del apostadero de La Habana Sr. Manterola, había destacado varios botes que volvieron a poco diciendo que había estallado un torpedo a bordo del Maine y el crucero americano ardía yéndose poco a poco a pique. Esa fue la

primera noticia del desastre, que no tardó en rectificarse, diciendo que la voladura había sido en la Santa Bárbara, pero sin saber cómo se había originado el siniestro. Nos embarcamos en un bote de la Capitanía con rumbo al Alfonso XII, desde dónde se dominaba bien el lugar de la catástrofe y se veía el barco en llamas. A la luz de los reflectores del Alfonso XII se veía admirablemente como ardía el Maine, la proa, el principal foco del incendio. La bahía estaba cuajada de toda clase de embarcaciones que iban y venían de las inmediaciones del Maine a los muelles. A bordo del Alfonso XII llevaron un herido del siniestro del Maine. El herido, que no estaba muy grave y que podía hablar, se puso a hacerle un relato de lo acaecido al corresponsal de La Prensa Asociado americana, que estaba a mi lado. Este corresponsal me iba traduciendo la versión, que era bastante confusa. El herido era un marinero del Maine, el cual contaba lo siguiente:

*La relación de un herido del “MAINE”*

Estábamos desnudándonos, porque había sonado el toque de silencio. De pronto, nos sentimos derribados, lanzados en diversas direcciones, y oímos un estruendo muy grande y todo el barco quedó en las más profundas tinieblas. En la obscuridad nos llamábamos los unos a los otros y casi todos corrieron a buscar los botes de salvamento. Pero se oían muchos ayes desgarradores de los heridos. Yo estaba en el suelo, tenía una pierna que no podía mover y el rostro inundado de sangre. El comandante del crucero Maine, no estaba a bordo, el segundo tampoco y aunque se gritaban muchas órdenes de los otros oficiales y del contra maestre, apenas si se obedecía ninguna.

-¡ El dinamite ! ¡ El dinamite que ha reventado !

Yo no supe más. Me incorporé como pude, anduve a gatas hasta la toldilla, y allí vi las llamas que partían de proa y que iban invadiendo todo el barco. Sentíamos que este se hundía. Nos agarramos a un palo. Saltamos al agua en el primer bote que soltó, y al salir del crucero oímos otro espantoso, terrible ruido, que parecía iba a hacernos volar por los aires. Se sentía también el ruido de varios cuerpos que caían al agua. Ya no se más. El comandante faltaba del buque desde el anochecer.

Se va formalizando la versión.- Comienzan a explicarse los hechos que determinaron la catástrofe.

A bordo del Alfonso XII comienzan a llegar nuevos heridos y a llenarse la cubierta de autoridades. Lo ocurrido, según todas las versiones más autorizadas hasta ahora en que todavía reina alguna confusión sobre el verdadero origen del suceso es que hizo explosión una de las calderas encendidas y destinada al movimiento del dinamite de la luz eléctrica, comunicándose el incendio producido a la Santa Bárbara del barco y verificándose la explosión de las municiones de guerra en ella acumuladas, y entre las cuales, según se dice, abundaba la dinamita destinada a la carga de torpedos. Desde el Alfonso XII vemos que gran parte de la proa está ardiendo y el buque se sumerge poco a poco, haciendo temer su completa desaparición, no obstante los esfuerzos que se emplean para impedirlo.

### *Organización de socorros.- Las medidas del comandante del apostadero*

Comienzan a organizarse los servicios para el salvamento de las víctimas de la voladura, dictando el Sr. Manterola medidas oportunas con ese objeto. Salen en auxilio del Maine todas las embarcaciones de la escuadra, Arsenal y capitanía del puerto, conduciendo los heridos, todos americanos, a la Machina, al Alfonso XII, al Legazpi y al vapor mercante City of Washington. En este último se encuentra el comandante del crucero Maine y oficiales. Todos los botes que existían disponibles en el puerto, con gentes de mar, fuerza de voluntarios, tropa, bomberos y casi todas las autoridades, acudieron inmediatamente en auxilio del crucero Maine, para hacer sobrehumanos esfuerzos por la salvación del buque, y sobre todo, de la oficialidad y marinería que lo tripulan. Han llegado a la Machina hasta la hora que telegrafío, 15 heridos; al Alfonso XII, 35, al Legazpi, 12 y varios al vapor americano City of Washington. Presencio cómo extraen del agua siete de los tripulantes del crucero, gravemente heridos. Estos últimos dicen al llegar al Alfonso XII que a bordo del Maine y por consecuencias de la explosión, hay que registrar gran número de desgracias personales.

### *Cómo se verifican las operaciones a bordo de los barcos de guerra americanos*

Según la versión más acreditada y que se comunica en los centros oficiales, la explosión ha sido consecuencia de un descuido, poco explicable en un barco de las condiciones del siniestrado, donde todas las operaciones de carácter mecánico que se realizan en el material de guerra, se llevan a cabo con grandes precauciones que, por lo visto, se han desatendido en este caso. Según todos los indicios, la explosión se produjo por haberse efectuado la limpieza de torpedos y haber dejado a éstos mal dispuestos y en condiciones de un fácil y horroroso accidente.

### *Los socorros del Alfonso XII.- Dónde estaba el comandante del “Maine”*

El comandante del Maine no se hallaba a bordo del buque en el momento de ocurrir la catástrofe. No hay palabras con qué elogiar el arrojo y la actividad de nuestra marinería, en los trabajos para el salvamento del buque. Nuestro crucero de guerra, el Alfonso XII, que se hallaba fondeado al costado del Maine y muy próximo a este buque ha prestado, también eficaces auxilios a los tripulantes del crucero Maine. ESPINOSA (CONTINUARÁ)

### *“RELATO QUE HACE EL LIBERAL DE MADRID DE LA VOLADURA DEL MAINE”*

(En: *El Liberal de Tenerife* nro. 1958, martes o de marzo de 1898 p.2)

238 muertos

Mis informes, confirmados por el despacho que el comandante del Maine ha dirigido al gobierno de Washington, me permiten afirmar que el número de muertos a consecuencia de la catástrofe, es de 238, entre ellos, dos oficiales. Espinosa.

*TELEGRAMA OFICIAL*

La Habana, 16

El gobernador general al ministro de Guerra:

“Tengo el profundo sentimiento de participar a V. E. Que acaba de volar el crucero americano Maine, surto en esta bahía, por accidente indiscutiblemente casual, creyéndose sea explosión caldera de dinamo. En el momento siniestro acudieron al sitio todos los elementos disponibles y posibles de esta capital para el auxilio y salvamento; marina, bomberos, fuerza, todos los generales, entre ellos mi Jefe Estado Mayor. Ha habido muertos y heridos. Comunicaré detalles conforme los vaya adquiriendo. He enviado con ayudante a ofrecer todos los auxilios que pueda necesitar el cónsul norteamericano. BLANCO”.

*EL COMANDANTE DEL APOSTADERO DE LA HABANA*

(Telegrama Oficial)

La Habana, 15

A las 9 y treinta y cinco minutos de la noche se sintió la explosión, que por fuerte detonación, pareció incendio del polvorín; en seguida acudía lo que era, encontrando desprendiéndose detonando granadas, las que explotaban sobre Machina y acorazado norteamericano Maine. Todas las embarcaciones en su auxilio de escuadra, arsenal y capitanía del puerto, conduciendo los heridos todos americanos a la Machina...

Mis órdenes todas apremiantes inundar pañol pólvora y algodón pólvora. Tenido acorazado, completamente sumergido dos tercios popa, sigue ardiendo y explotando. He mandado formar expediente. Ni comandante ni oficiales explican nada, y varios marineros que fueron interrogados, los únicos que dicen estaban desnudándose y que nada saben, siendo sorprendidos por la explosión. Tendré a V. E. al corriente de lo que ocurra. Se cree haya bastantes desaparecidos. MANTEROLA

*PARTE DEL COMANDANTE*

El secretario de Marina de Washington ha recibido del comandante del cucero Maine, Mr. Sigabee, el despacho siguiente.

“El Maine voló anoche, a las nueve y cuarenta, en la bahía de La Habana, quedando destruido por completo. Existen numerosos heridos y debe haber muchos más muertos, ya por la explosión, ya ahogados. También debe haber bastantes heridos a bordo de un crucero español y de un vapor de la línea de Ward. Ruego que me envíe algunos cañoneros de Cayo Hueso para hacerse cargo de los tripulantes y algunos restos del armamento. El barco flota todavía. Al ocurrir la explosión se hallaban entregados al descanso los tripulantes. La opinión pública debe suspender todo juicio hasta conocer nuevos detalles. Créese que todos los oficiales del Maine se han salvado. Dos de ellos, sin embargo no aparecen. Llámense Jinkis y Merrit. Numerosos jefes y oficiales del ejército español y de la marina, incluso ayudantes del general Blanco, se encuentran a mi lado, dándome continuas pruebas del sentimiento que les embarga”.

### *TELEGRAMA DE FABRA*

La primera noticia

La Habana 16.

Una explosión ocurrida a bordo del crucero americano Maine, ha producido un terrible incendio en el barco. Este completamente en llamas comienza a sumergirse. FABRA

#### *Más detalles*

Un despacho recibido por la Prensa Asociada de esta capital, y fechado en La Habana ayer a las 9,45 de la noche refiere así la catástrofe del Maine:

Esta noche se ha producido una terrible explosión a bordo del crucero Maine, surto en este puerto, resultando muchos muertos y heridos. No se conoce aún la verdadera causa de la explosión. Los marineros heridos no han podido prestar aún declaración. Se cree que el buque quede completamente perdido. La explosión fue tan grande que dejó a oscuras la ciudad, rompiendo innumerables cristales de casas. Las embarcaciones menores del crucero español Alfonso XII, que por hallarse cerca del Maine tuvo algunas averías en la arboladura, fueron echadas inmediatamente al agua para prestar auxilio a los tripulantes. Un telegrama posterior recibido también por Prensa Asociada, dice que no es cierto que el comandante; Mr. Sigabee se encuentre herido. Añaden que faltan doscientos hombres de la tripulación del Maine, que algunos se salvaron a nado, siendo recogidos por botes españoles. Siete heridos han sido transportados por orden del General Blanco al hospital militar. FABRA.

#### *Lo que dice un tripulante - Más opiniones*

Nueva York 16.

(Vía Cable Londres Bilbao)

Un tripulante del Maine manifiesta su opinión de que la voladura se produjo primero en el depósito del algodón polvora destinado a los torpedos. El jefe del negociado de navegación en el almirantazgo de Washington, interrogado por un periodista, ha expresado una opinión semejante. Ha añadido que la circunstancia de no haberse ido a pique inmediatamente el crucero, demuestra que la explosión no puede ser atribuida a la colocación de un torpedo debajo o al costado del buque.

#### *Visita de pésame- Un telegrama de Blanco -238 muertos*

Washington 16.

(Vía cable Londres Bilbao)

El Sr. Duboso, encargado de negocios interinamente de España, se ha presentado en el Ministerio de Estado para manifestar oficial y personalmente su pésame por la catástrofe del Maine. También ha entregado un telegrama del General Blanco, inspirado en iguales sentimientos. Un telegrama del comandante Sigabee dice que en el siniestro del Maine han perdido la vida dos oficiales y 236 tripulantes. La dotación del buque se componía de 33 jefes y oficiales y 343 marineros.

### *EN LOS ESTADOS UNIDOS*

(Telegramas de nuestros corresponsales)

La noticia en Washington

Washington 16.

Acaba de recibirse en el Ministerio de Estado un despacho del cónsul en La Habana, general Lee, participando haber ocurrido una explosión a bordo del Maine, en la extremidad de la proa, bajo las cámaras de la marinería. Esto explica que hayan ocurrido numerosas desgracias entre la tripulación. El comandante Sigabee y la mayor parte de los oficiales se encuentran a bordo del vapor City of Washington, otros en un cañonero español y algunos de ellos en La Habana. REUTER.

*Manifestación del Señor Dupuy de Lome*

Nueva York 16.

Al recibirse anoche las primeras noticias de la voladura del Maine, el señor Dupuy de Lome dijo que era una catástrofe espantosa, que rogaba a Dios no se confirmase, pues tenía a bordo de aquel buque amigos muy queridos. REUTER.

*La opinión del señor Dubose*

Washington 16.

El actual representante de España, Sr. Dubose, ha manifestado que, habiendo sido la catástrofe del Maine puramente casual, el hecho no puede influir de manera desfavorable en las relaciones entre España y Estados Unidos. REUTER

### *EL "MAINE"*

El Maine, lo hemos dicho varias veces, no era un acorazado de primera clase, sino un crucero protegido de 6000 toneladas, con 318 pies de eslora, 57 de manga y 21 y seis pulgadas de puntal. Sus máquinas desarrollaban una fuerza de 9000 caballos indicados, y según datos publicados por Brassey, alcanzaba una velocidad de 17 y medio nudos por hora. El armamento consistía en cuatro cañones de 10 pulgadas y seis de tiro rápido en la batería principal, siete cañones de menos calibre y cuatro ametralladoras en la segunda batería. El blindaje tenía 12 pulgadas de espesor. El Maine estaba tripulado por 34 oficiales y 370 marineros. Fue construido en los astilleros de Brooklyn en 1895, copiando el modelo del "Riachuelo", crucero construido por Samuda para Brasil, costando dos millones quinientos mil dólares, o sea, unos cincuenta millones de reales. El barco que acaba de perder la marina norteamericana, comparado con nuestros cruceros Vizcaya, María Teresa y Oquendo, resultaba con 1000 toneladas menos de desplazamiento; sus máquinas con fuerza interior en 4000 caballos a los indicados nuestros, y un radio de acción de tres mil millas menos.

### *EL GOBIERNO*

Los ministros de Estado y Marina conferenciaron ayer separadamente con el presidente del Consejo para tomar acuerdos de Gobierno que se relacionen con el siniestro

del Crucero Maine. El Sr. Gullón examinando antecedentes que existen en el ministerio de Estado, vio que cuando ocurrió la catástrofe del Reina Regente -en el Puerto de Melilla-, el gobierno de los Estados Unidos, fue uno de los primeros en telegrafiar a España expresándole en términos muy expresivos su pesar profundo por la pérdida del buque y de toda la tripulación. Los señores Sagasta y Gullón convinieron en que el segundo dirigiera al gobierno de Washigton un despacho igualmente expresivo lamentando la pérdida del Maine y el número de víctimas que ha causado el incendio del buque.

Una segunda parte tuvo esa conferencia, muy interesante por lo que se refiere a previsiones que el Gobierno no podía desatender. En los Estados Unidos es notorio que no escasean los enemigos de España. Aunque no hubiera de tenerse otra parte de opinión, se sabe que la Junta filibustera reside en Nueva York, y que en Cayo Hueso pululan los separatistas. La mala fe de tales elementos pudieran inducirles a querer sacar partido del siniestro del *Maine*, aunque es evidente “de toda evidencia” sic. que ha sido puramente casual. Pues bien: la más vulgar previsión aconsejaba de posibles contingencias inspiradas por la perfidia, y entendieron los señores Sagasta y Gullón que a nuestra primera autoridad en Cuba debía recomendársele el más rápido esclarecimientos de los hechos, y que el encargado de negocios de España en Washington debe tener informes muy frecuentes de cuanto resulte de las averiguaciones sobre los orígenes y transmitirá al gobierno norteamericano. Como resultado de la conferencia, el Sr. Gullón transmitió extensos telegramas a La Habana y Washigton.

La entrevista de los señores Sagasta y Bermejo fue interesante. Tratóse en ella del viaje que realiza el crucero Vizcaya, del conocimiento que deba darse al comandante de dicho buque de lo ocurrido en el *Maine* en La Habana, y de las interacciones que conviene comunicar al mencionado jefe del crucero; que muy en breve debe llegar a la Bahía de Nueva York. Redactadas las instrucciones, el semáforo se encarga de hacer llegar la señal al Vizcaya para que sepa que ha de recibirlas. Anoche el mismo las telegrafió al ministro de Marina, remitiendo copias de ellas al Sr. Sagasta y al Ministro de Estado.

### *EL PÉSAME OFICIAL*

#### *El ministro de Estado*

Según acuerdo de ayer con el presidente del Consejo, el ministro de Estado dirigirá hoy un cablegrama al representante de España en Washington, encargándole que en nombre de la reina regente y del Gobierno exprese al presidente de la República y al gabinete americano el sentimiento que ha producido la catástrofe del Maine. MORET

El ministro de Ultramar dirigió ayer una sentida carta al representante de los Estados Unidos, Mr. Woodford, enviándole los telegramas que en su departamento se habían recibido de Cuba relativos a la voladura del Maine, y expresando el sentimiento que había producido la catástrofe del crucero norteamericano. Mr. Woodford recibió además otras cartas y tarjetas de pésame que le enviaron personajes que desempeñan cargo oficial, algunas de ellas personales.

### *El Ministro de Marina*

Ayer a primera hora, visitó por encargo del Ministro de Marina, a mister Woodford, el director del material de aquel ministerio, general Cámara, quien, en nombre del contraalmirante Sr. Bermejo, y en el de la Armada Española hizo presente el sentimiento que embarga a los marinos españoles por la catástrofe ocurrida en el Maine y las desgracias que la explosión hayan podido ocasionar entre sus compañeros de los Estados Unidos. Mr. Woodford recibió al citado general con mucha amabilidad, y entre ambos mediaron frases muy afectuosas.\*

### *CONTROVERTIDAS Y DISFUNCIONADAS EDITORIALES Y OPINIONES EN LA PRENSA DE LA ÉPOCA EN TORNO A LOS HECHOS*

El gobierno de Los Estados Unidos y todo el conjunto de su entramada administración, a partir de la concesión de la tardía autonomía a Cuba e incluso mucho antes del “Affair the *Maine*”, intuían la inminencia de una guerra con España como única solución del conflicto a “tres frentes” en el que no sólo se jugaban intereses económicos sino el prestigio político de los gobiernos implicados. Por todo ello hemos de creer que el “ritual del Main” era necesario, y así parece desprenderse de algunas declaraciones institucionales o en las editoriales de los medios de prensa de la época, en especial estadounidenses.

El fracaso evidente de aquella autonomía forzada concedida a Cuba por el gobierno Sagasta, no hizo más que intensificar el deseo de intervención norteamericana. Teodoro Roosevelt, así lo hizo constar, y el 11 de enero de fatídico año, el Departamento de Marina ordenó no licenciar a varios escuadrones de hombres cuyo alistamiento iba a terminar. Al día siguiente estallaron los disturbios anti-autonomistas en La Habana, con asalto a cuatro periódicos pro-autonomistas, y lo que es más grave, a iniciativa de oficiales españoles que con tal conducta denotaban su “total falta de deseo de paz”, y por tanto incentivar la entrada de Estados Unidos en asuntos de Cuba. El responsable en La Habana, general Lee, que merodeaba entre la multitud, con verdadero regocijo, telegrafió: “Las turbas dirigidas por oficiales españoles atacaron hoy las oficinas de los cuatro periódicos que aquí defienden la autonomía”, y más tarde “la gran excitación que podía desembocar en serios disturbios, podrán amenazar los intereses de los Estados Unidos”, disponiéndose orden de desplazamiento a La Habana del acorazado Maine. La ocasión no fue desaprovechada por el belicista “Journal”, que bajo titular “La guerra con España está próxima”, publicaba, sesgadamente, presuntos asilos en el consulado en Cuba, de ciudadanos americanos perseguidos. El rotativo *The World* proclamaba que “los alborotos de La Habana” significan la revolución. El periódico *Sun* informó de los hechos durante cuatro días consecutivos. Tal vez por ello el 24, cuando se llevaban a cabo debates en la Cámara para la adquisición de armamento, a instigación de la solicitud que un grupo de personajes con intereses en Cuba (ya habían convencido a Mc Kinley día 9), de la necesidad de intervenir en la isla para defensa de las inversiones americanas “con pérdidas más graves que las de todas las otras partes implicadas incluida la misma España”. Para mejor tejer la “tela de araña”, el mismo día 9 *el Journal de Nueva York* imprimía en facsímil la funesta, pero valiente, carta del embajador español Lomé bajo los siguientes titulares: “The Worst Insult to the United States in Its History”, y que el mismo Hearst había interceptado sustrayéndola del mismo correo, si bien negó esta acusación. El peor insulto a los Estados Unidos en

toda su historia aludido por Lomé, causó el efecto deseado. Junto con caricaturas insultantes, *El Journal* hacía un llamamiento: “Tengamos ahora una actuación inmediata y decisiva - sólo cuatro días antes de la polémica voladura-... la bandera de Cuba Libre debería ondear sobre el Castillo del Morro dentro de una semana”. Afirmación esta “sumamente sospechosa”. Aparentemente la dimisión y caballerosa retirada de Lomé como embajador español calmó las cosas, y el *Evening Post*, dijo de él, “que fue un experto diplomático que se había mantenido en una posición de extrema dificultad con gran ingenio y habilidad...pero derribado por un ladronzuelo”, refiriéndose a Hearst, que por un momento parecían desbaratarse los sueños bélicos que le animaban, al igual que a su amigo Roosevelt. Mas, sólo cuatro días más tarde, después de la llegada a Cuba de un nuevo contingente de tropas españolas desembarcadas en Santiago, en otra sospechosa coincidencia de este rompecabezas, el Maine sufrió dos explosiones consecutivas entre otras, que le hundieron, o como bien dice Hug Thomas, “fue volado”. El Secretario Adjunto de la Marina de EEUU. Roosevelt, volvió a la carga, y “ya no tuvo la menor duda: El Maine fue hundido por un acto de sucia traición”. El Journal, por supuesto, estuvo de acuerdo dándole la oportunidad “que esperaba”, y así dar rienda suelta a su patológica imaginación, más allá de los límites a que había llegado. Sólo dos días después, a pesar de las recomendaciones dictadas por las mismas autoridades en La Habana, escribió un titular definitorio “El buque de guerra *Maine* fue partido en dos por una máquina infernal secreta del enemigo”. Debajo había un dibujo de un barco anclado sobre minas y unos cables que llevaban al fuerte de La Cabaña, sin esperar al dictamen de las investigaciones que inmediatamente emprendieron las autoridades españolas y de su propio país. *El Star* de la ciudad de Kansas decía “nosotros vimos el torpedo ... en boca de un marinero manco ...” vengar el honor nacional, al infierno con España.<sup>7</sup>

La agitación en Washington fue tan grande que la agencia de prensa *Associate Press* se ve obligada a desmentir noticias sesgadas en torno a un supuesto asesinato en La Habana del cónsul americano general Lee. Hasta tal punto llegó la esquizofrenia.

A las 12,30 horas del día siguiente a la voladura, *El Heraldo*, fija en la recepción de su sede madrileña, el extracto del telegrama que daba cuenta del hundimiento. *El Imparcial*, a las cuatro de la tarde saca un extraordinario para explicar el suceso pormenorizadamente. “Tocineros”, “salchicheros”, son algunos de los apelativos referidos por la picaresca española hacia los “yanquis”, que interferían en los asuntos españoles, país que otrora dominaba el mundo. Según se recoge en la “España del desastre”, los periodistas Figuero y Santa Cecilia transcriben unos versos - aparecidos en Blanco y Negro - del poeta Manuel Palacio, con poco ajuste métrico pero sí de ironía desbordante y apropiada para la situación en que se vivía.

“Es injusto con los cerdos / a los yanquis comparar,/por que el cerdo es provechoso / y el yanqui perjudicial / Si lo que son fantasías / Dios trocara realidad,/ ¡tierra de la libertad,/qué paliza llevarías!”. Fiel reflejo del optimismo español.

Entre las autoridades de Marina existía preocupación, toda vez que a el “affaire Lomé”, la voladura del Maine, y la guerra psicológica emprendida por la prensa americana, se unía la situación en que quedaba el crucero Vizcaya, próximo al puerto de Nueva York, donde había de recalar, sospechándose cometan un atentado hasta el punto que temiendo

desgracias inminentes el capellán del navío bendice a la tripulación. No obstante el crucero llegará a Nueva York, el día 19, no sin temor a que fuese tomado al abordaje por la enfervecida ciudadanía americana, instigada previamente por “la canalla”, que de hecho bloqueaba la bahía. Más tarde gozó de la protección oficial, si bien a su capitán Antonio Eulate se le negó la invitación para asistir a las exequias por las víctimas del Maine, alegándose que era un acontecimiento de carácter privado.

El funeral masivo en la isla por las víctimas del Maine tiene lugar en La Habana el día 17. El Gobierno autónomo cubano acordó hacer entrega de un amplio terreno en el cementerio de Colón para inhumación de los cadáveres. *El Imparcial* aspira a internacionalizar el dolor cuando revela que la tripulación del buque siniestrado estaba compuesta por “americanos, ingleses, alemanes, negros - en mayoría - chinos e incluso mallorquines”. Mientras *El País* manifiesta la preocupación que el hecho, utilizado parcialmente por la prensa amarilla yanqui, pueda ser considerado sabotaje español, “se teme que el accidente, puramente casual, pueda ser manipulado por personas interesadas para crear conflictos entre España y los EE.UU”. Aquellos periódicos panfletarios y sensacionalistas manejan la opinión del País con absoluta impunidad. *The World* habla de una concentración de personas en Buffalo que exige la guerra al Presidente por considerarse a España responsable de la voladura. Más tarde el mismo rotativo llegó a mostrar un trozo de cemento y que era prueba de que la explosión tuvo lugar bajo el casco del Maine, con una mina conectada por cable al Cuartel de la Cabaña. Se imprimieron demandas de recompensa de hasta 50 mil dólares para quien diese pistas para la captura de los autores. *El Journal* en alguna ocasión imprimía con tipo de letra mayor, la más grande nunca vista, y con sólo dos palabras “WAR SURE” -guerra segura- llenaban la portada. El periódico pasó, de unos cuatrocientos mil ejemplares en ventas, a casi un millón el 17 de febrero. En un solo día llegó a lanzar cuarenta ediciones. Su artífice, creador, manipulador y redactor Randolph Hearst, creó un ejército de reporteros, dibujantes, fotógrafos, a cuyo frente se situaba. Se considerará protagonista al tomar parte en diversas acciones militares, llegando a capturar por su cuenta a 26 soldados españoles en Cuba. Se escribió que podía haber sido el autor por inducción del hundimiento del acorazado, pues sus propios negocios y su firme política “pro-patriótica”, justificaría tal acción, sin importales los medios pero sí los resultados.

Pese a esta total falta de ética profesional en irreverentes excesos, pocas voces se significaron en el país contra su actuación o contra su persona. Edwin Lawrence Gogki, director y propietario del Evening Post, fue una excepción. Días después del siniestro se atrevió a escribir: “Nada tan desgraciado como el comportamiento de estos diarios - se refería a los de Hearst y al World, entre otros -se ha conocido jamás en la historia del periodismo norteamericano, con reproducción indebida de los hechos, invención deliberada de cuentos calculados para excitar al público y temeridad desenfrenada en la composición de titulares... Es una vergüenza pública que los hombres puedan hacer tanto daño con el objeto de vender más periódicos”. A lo que debemos añadir las otras motivaciones de patriotismo.

Este tipo de propaganda surtió los efectos deseados y otros no tanto. El público lloraba en los teatros al oír el “Star Spangled Banner”, a pesar de haberse descartado oficialmente, por el ministro Long, la responsabilidad de la administración española en el

accidente del Maine. A ello responde Hearst con el envío de un grupo de senadores y diputados, con sus mujeres, a La Habana, para supervisar las condiciones de Cuba en calidad de “comisionados del periódico” a gastos pagados y derecho a “vino, ron y cigarrillos”, como así señaló *Godkin en el Post*; mientras el obispo metodista Mc Cabe sermoneaba a una excitada congregación: “Hay muchas cosas peores que la guerra. Puede ser que los Estados Unidos pasen a convertirse en el “Quijote errante del mundo”. La guerra con España puede obligarles a tener que intervenir en todas aquellas naciones que reclamen libertad civil o religiosa”. No estaba equivocado este eclesiástico, pero no eran sólo estos sentimientos altruistas los que obligaron a la intervención americana en la Guerra de Cuba como se comprobó más tarde en este y otros lugares.

También nuestra prensa local informaba al respecto para las Islas Canarias, en especial en Diario de Tenerife, El Liberal o en El Diario de Las Palmas, La Patria o el Telégrafo, estos de Las Palmas de Gran Canaria, entre otros, si bien las fuentes telegráficas casi todas de urgencia procedieran de sus agencias nacionales, vía cable.

Observamos en el Diario de Tenerife del día 13 de febrero, en telegrama de las 8,40 mañana, la preocupación en los círculos políticos a la pregunta del representante norteamericano Mr. Woodford, sobre si el gobierno español se asocia a las opiniones manifestadas por el representante Sr. Dupuy de Lomé, respecto a que la autonomía en Cuba había sido un fracaso.

Llega al periódico el día 14, mañana, un telegrama procedente de los EEUU comunicando que los laborantes de Tampa, simpatizadores con la insurrección cubana, enviarán a Cuba una expedición de 70 hombres con armas y municiones.

El mismo día, tarde, el The New York Herald afirma que dentro de muy poco se reclamará a España indemnización para la viuda de un preso americano muerto en la cárcel de Guanabacoa. El gobierno de España desautoriza públicamente la polémica carta del Sr. Lomé.

Madrid 16 1,20 tarde, URGENTE.- El gobierno ha recibido noticias oficiales pérdida del acorazado norteamericano Maine. Hizo explosión la caldera de los dinamos de la luz eléctrica del buque. Como consecuencia de esta explosión se incendiaron los torpedos del mismo y los pañoles de la pólvora. Esto hizo volar al Maine y han ocurrido muchas y grandes desgracias. Faltan detalles.-Almadobar.

Madrid 16, 3 tarde, para Diario de Tenerife.- Empiezan a conocerse detalles de la pérdida del Maine. La explosión ocurrió a las 10 de la noche. A esa hora ya está cerrada la estación del cable de La Habana, razón por la que la noticia no se ha podido comunicar hasta hoy. La explosión de los torpedos del buque prendió fuego a la corbeta española Santa Bárbara cargada de dinamita volándola enseguida - esto es un error de interpretación -. El Maine se hundió entonces ocasionando desperfectos en la corbeta, sufriendo también daños el crucero de guerra español Alfonso XII que se hallaba fondeado junto al Maine.

Madrid 16, 4 tarde. -...sábese que han perecido la mayoría de los marineros del

Maine, en cambio se han salvado la mayoría de los oficiales del acorazado. Algunos de estos hallábanse cenando en Cushing. Había otros que se encontraban a bordo del vapor mercante Ciudad de Washington y otros a bordo de un cañonero español. También había otros oficiales que se encontraban en tierra. Tampoco parece cierta la existencia de la corbeta Santa Bárbara - antes aludida - de la que se habló, y se cree que es mala interpretación de los despachos ya que se trataba de la Santa Bárbara del buque acorazado Maine.

Madrid 16 10,15 noche. Telegrama de Londres dice que The Times da la noticia de que se han recibido en la conferencia Insular de Cuba a delegados insurrectos.

Madrid, 17, 2,15, tarde.- El Sr. Sagasta dio cuenta haber comenzado a instruirse en el apostadero de La Habana, por la jurisdicción de Marina, la averiguación de las causas del suceso.

17, 4,25, tarde.- Expediciones de filibusteros procedentes de Jamaica con gran cantidad de armas y municiones se dirigen hacia Cuba para auxiliar a los rebeldes cubanos.

17, 4,35, tarde.- En el sumario que se instruye por las autoridades de Marina (españolas) ha declarado unos de los tripulantes del Maine que se salvaron, Charles Beergman, diciendo que se hallaba él sobre la cubierta del acorazado, vió agitarse fuertemente el alambre conductor de la luz eléctrica y que enseguida ocurrió la catástrofe.

17, 5,20, tarde.- Nuevos despachos procedentes de La Habana. Según ellos entre los tripulantes del acorazado Maine había 17 de nacionalidad española. La última explosión ocurrió a las 2 de la madrugada (la explosión inicial a las 9,45 horas del día 15).

18, 3,45 mañana.-Se hace referencia a noticias de Cayo Hueso en La Habana, según las cuales a pesar de que se crea que el origen de la catástrofe del Maine fue casual y debida únicamente a descuidos de sus jefes y oficiales, ahora el Cónsul Mr. Lee y el comandante de la nave están achacando a causa intencional.

Según los insurrectos la explosión fue debida a una bomba de dinamita que se puso intencionadamente en el acorazado para hacerlo volar.

19, 2,30, mañana.-Dicen desde Nueva York, que se toman precauciones para proteger al acorazado Vizcaya en evitación atentado, así como vigilancia al consulado español.

19, 7,45, noche.- En la información que se lleva a cabo sobre las causas que determinaron la catástrofe del acorazado norteamericano, solo falta que el cónsul de los EE.UU. autorice a los oficiales del buque para prestar declaración.

Se ha practicado un minucioso reconocimiento del Maine por buques españoles y norteamericanos por el cual se ha comprobado un dato importante “que no aparecieron peces muertos, cuando ocurrió la explosión, ni se movió la superficie de las aguas de donde se deduce que ho hubo explosión submarina - exterior -”.

21, 7,45 noche.- Reunión en La Habana de la junta del Partido Autonomista, donde han triunfado los elementos de la extrema izquierda partidarios de pactar con los rebeldes y ampliar los derechos constitucionales. Se han renovado 15 puestos que serán ocupados por elementos rebeldes.

21, 8,15, noche.- Se habla de desembarco en la provincia de La Habana de simpatizantes con la insurrección cubana.

21, 10,15. noche.- Oficiosamente se dice que “son infundadas las alarmas que anuncian los preparativos militares de guerra que se hacen en los EE.UU. El Sr. Moret (Ministro de Ultramar), prepara un decreto urgente concediendo una ampliación a la autonomía cubana -para terminar con la guerra -.

23, 3,00, mañana.- El ministro de la autonomía cubana Sr. Gobín y a través del Sr. Angulo, solicita que se concierte con los EE.UU un tratado comercial cubano-americano.

El 20 de abril el gobierno español rompe las relaciones diplomáticas con los Estados Unidos. Sin embargo dos meses antes aún cabía la esperanza.

Al margen de las elucubraciones periodísticas, en el escenario de los hechos, la guerra con Norteamérica, es una hipótesis, incierta todavía, pero con claros visos de consolidación. El día 23 de febrero, Segismundo Bermejo del Ministerio de Marina, telegrafió a Pascual Cervera jefe de la escuadra: “...mi situación, Vd. debe comprenderla; me multiplico como puedo para traer a España los elementos de fuerza que están en el extranjero... trato de fijar dos centros de resistencia, uno en Cuba, otro en la Península...” Pero a diez días después de la voladura es cuando comienzan a vislumbrarse las consecuencias para España. El 25 de febrero Woodford escribe a Mac Kinley tras la conversación que ha mantenido el día anterior con Gullón y Moret - ministros de Estado y Ultramar del Gobierno de España respectivamente - “Ellos no pueden ir más lejos en las concesiones abiertas con nosotros sin ser arrastrados por su propia gente en España... Prefieren la posibilidad de guerra, con la pérdida segura de Cuba, que el derrocamiento de la Monarquía”.

A todo ello hemos de unir la negación de los Estados Unidos a que hubiera una pronta comisión conjunta que estudiara las causas del suceso, lo que aumenta aún más la desconfianza del Gobierno español, ante la manipulación llevada a cabo en Estados Unidos, a todos los niveles. *El País* publicará, el día 17, una editorial bajo el título de “Canallas”, en la que entrevee: “¿Tolerará el pueblo español la infame deshonra de traición y villanía que le achaca el pueblo yanqui?. La paciencia tiene un límite y a ese límite hemos llegados los españoles”.

España acepta la guerra por dignidad para salvar la Monarquía, aunque sabe está perdida.\*

## A MODO DE CONCLUSIÓN

La incógnita que apunta Agustín Remesal en su magnífico libro de reciente edición “El enigma del Maine”, habrá de ser despejada a través del conocimiento, sentido común y de la misma lógica, como sí de una operación aritmética se tratara. Es el deber de la Historia en su inescrutable sondeo de los acontecimientos, en especial aquellos en que la interpretación es controvertida, o que una de las partes guarda fundamentales y firmes secretos.

Son aún ilimitadas las conjeturas e hipótesis sobre este lamentable y más que misterioso hecho, que afectó especialmente a la dignidad de aquella España, todavía imperial, y en claro provecho de un país en vías de gran desarrollo, en “el que todo vale” para conseguir su imparable avance, sin importar los medios que en atroz maquiavelismo ya habían puesto en uso con su “madre patria” - la Gran Bretaña - , indios, franceses, españoles y mejicanos en su pasada reciente historia hacia el “destino manifiesto”, uno de sus postulados máximos.

Teorías sobre las que aún se pueden superponer nuevas tesis para hipotéticas conclusiones a la vista de lo conocido, investigado, publicado o declarado, sobre este “más que sospechoso” asunto, en aquel momento de gran poder económico español cuando el valor de mercado de la peseta superaba en mucho al dólar, y aún hoy, cien años después, en que los americanos, todavía “gendarmes del mundo”, a pesar de “los contra-tiempos” en la misma Cuba y en Vietnan,- a más de la destrucción de la escuadra en Pearl Harbour, por los japoneses, amén de otros curiosos hechos-,<sup>8</sup> poseen en sus manos el secreto de lo ocurrido al Maine. Hearst no aportó todos los datos conocidos antes de dejar sus numerosos y polémicos entramados periodísticos en el inexorable viaje al “más allá”.

La opinión actual, incluída la de intelectuales norteamericanos es clara al respecto: “la extraña voladura del acorazado Maine, la noche del 15 de febrero en el puerto de La Habana, fue probablemente preparada por los Estados Unidos en su deseo desesperado de participar en la guerra cubana en pro de sus muchos intereses en la isla, que la justificaban”. Era necesario crear “un elemento justificador”, que no retrasara por más tiempo la entrada de EE.UU. en la guerra, cuyo impasse actual creaba considerables pérdidas económicas a los intereses yanquis, y lo que es más contradictorio a los magnates españoles con intereses en Cuba. Elemento justificador para que la opinión pública americana terminara por aceptar la movilización de buena forma y como un “sacrificio” más para lograr aquel “destino más que manifiesto”.

Peggy, Samuels, en el libro, “Remembering the Maine”, apuntan datos de los que entresacamos algunos aspectos:

Pág. 10, recoge la opinión en diciembre de 1987, en que “algo imprevisible iba a suceder”. En pág. 32, “el barco iba a tener un fin violento e inesperado según predicción de adivinos y visionarios”. Pag. 45, “Sigbee, su capitán recibió el mensaje, próximo a Florida, para dirigirse hacia el puerto de La Habana, y cuyo contenido exacto nunca se ha conocido, aunque el mismo escribirá un informe en 1899, lo que aún resulta sospechoso”.

Pag. 57, dice “España pide que se releve de su cargo en Cuba al cónsul general Lee que, a pesar de la solicitud, Mac Kinley no aceptó”. Págs. 79 y ss. describe como Segbee, sin compañía de Lee, estuvo en una corrida de toros en La Habana. El crucero español Alfonso XII no sufrió apenas daños - sólo en la arboladura -, los hubiera tenido de haber sido explosión externa, al igual que otro crucero español situado inmediatamente.

Clara Barton fundadora de la Cruz Roja americana se hallaba en La Habana, como auxiliar en tareas de evacuación de heridos.

Añade que desde el puerto la gente gritaba “ traen dinamita para volar barcos españoles pero les explota a ellos”. “Uno de los oficiales el padre Chidwick alaba la prontitud de la ayuda humanitaria de los españoles en auxilio de los heridos y naufragos”. Sin embargo otro oficial americano llamado Wainwreigth dijo “juro no pisaré territorio español hasta que el Maine sea vengado”. “El capitán del navio estaba convencido de que fue un accidente - aunque más tarde rectificó e insistía en explosión exterior - y sin embargo el cónsul Lee hablaba de un acto de sabotaje”. “Se intentó demostrar que el puerto de La Habana estaba minado” - absurdo por la cantidad de barcos españoles que entraban o salían -. “Los periódicos británicos, The Times principalmente, imprimieron en primeras páginas en letras destacadas estar asombrados de las mentiras que publicaba la prensa norteamericana, punto de vista coincidente con el resto de la prensa europea”. Jingoísmo o patrioterismo, confundido con la prensa amarilla, hundieron el Maine a través de una “coartada asesina”. Datos estos muy reveladores.

“La prensa conservadora norteamericana vio la presencia del Vizcaya en el puerto de Nueva York como un acto de inocencia hacia España -”. No se aceptó la solicitud de arbitraje internacional en el polémico asunto.

El alférez Powelson, comisionado al respecto, dijo que fue una mina exterior, ya que la quilla estaba afectada hacia arriba, culpando a España o a agentes a su servicio.

Los autores, Peggy Samuels, a partir de la pág. 235 se preguntan ¿Por qué la historia debe absolver a España?.

1. La prensa europea estaba a favor de las tesis españolas.
2. España no quería la guerra. Estados Unidos sí.
3. La quilla no es argumento técnico suficiente, y difícil de atribuir, la explosión interior también pudo causar este efecto.
4. Que de haber sido una explosión externa hubiera producido daños más importantes en los buques apareados al Maine, entre ellos el Alfonso XII y el Ciudad de Washington. Hubieran aparecido numerosos peces muertos en aguas de la bahía por la onda expansiva directa, máxime cuando en aquellos momentos los peces, incluso de gran tamaño, entraban en la bahía para devorar los desechos de la ciudad y de los buques anclados.

5. Que el Vizcaya estaba a 4 días del puerto de Nueva York, en misión diplomática, y no obstante se personó en el citado puerto, demostrando con esta noble actitud la total imparcialidad de España en el misterioso y no esclarecido accidente.

Las declaraciones de un marinero herido del Maine, recogidos en El Liberal, edición de Tenerife del día 7 de marzo, 1898, pág. 2. se lee “Había sonado el toque de silencio, de pronto fueron derribados por una fuerte explosión que apagó el alumbrado eléctrico del buque. Se incorporó y salió por la toldilla comprobando que las llamas procedían de la proa. Salto al mar y al poco, otro espantoso, terrible ruido, que parecía iba a hacernos volar, y varios cuerpos que caían al agua”. Todas las versiones apuntaban a una explosión en una de las calderas para generar energía eléctrica, comunicando el incendio a la Santa Bárbara del buque y a los torpedos y dinamita almacenada en todo buque de guerra. En los torpedos se habían efectuado limpieza la tarde anterior, pudiendo haber quedado mal colocados y en condiciones de un fácil y horroroso accidente.

El propio comandante en parte oficial dijo “que la opinión pública debe suspender todo juicio hasta conocer nuevos detalles”.

Según los informes el comandante estaba ausente del buque, otros que estaba en su cabina escribiendo a su esposa, e incluso que resultó herido, no obstante fueron sólo dos los oficiales - uno de color - fallecidos de los 34 en total que componían la tripulación formada además por 370 marineros.

Foner, en su excelente estudio sobre la guerra de Cuba, obra de consulta necesaria para investigadores, de suma importancia, nos aporta más detalles para este controvertido y misterioso hecho. Unos pocos oficiales de marina rechazaban el incidente como accidental, señalando las medidas preventivas seguidas en la construcción de este tipo de buques, y por ello sugerían que un torpedo, minas, u otra máquina infernal había sido embarcada por “visitantes” en el puerto de La Habana - es cierto que muchachas jóvenes cubanas frecuentaban el buque a demanda de su tripulación, pudiera muy bien haber entrado una espía asesorada al efecto, para colocar la carga en el lugar y momento preciso. que fue colocada en las carboneras cuando el barco repostó en Key West, debidamente preparada para ser “puesta en funcionamiento”, en el momento indicado, por agentes, de la propia tripulación, o por otros en el puerto de La Habana que tuvieran acceso. Es igualmente eximente, de responsabilidad hacia España, el pronto deseo de la administración española en la Isla, para que se conocieran las verdaderas causas, demasiado urgente según Remesal en su reciente libro “La Incógnita del Maine”, que se contradice con la falta de cooperación del Gobierno norteamericano, que emitió otro dictamen y por tanto conclusiones opuestas.

El tribunal norteamericano, para justificar que la explosión no fue un accidente, adelantó cuatro posibilidades.

La primera y la más sugerida por todas las afirmaciones oficiales de la época es que el Gobierno español colocó la mina. Para contrapesar esta suposición está el hecho perjudicial que este hecho provocaría a España en su intento para evitar la guerra, que sabía no ganaría. Si bien, añadimos, no es descartable la acción de un grupo de españoles

- o individualmente- resentidos o defraudados, que veían peligrar sus intereses económicos, en caso de caer Cuba en manos rebeldes, prefiriendo la presumible administración “yanqui”.

La segunda es que oficiales subalternos españoles cometieran el crimen a instigación de Weyler. Esto sería “suicida” para sus propios autores desde todo punto de vista y falta de coherencia y racionalidad suficiente.

Una tercera teoría sería la instigación de la prensa amarilla y del patriotismo de Roosevelt, que incluso pagarían a agentes cubanos o a comandos ad hoc para el sabotaje. Esto nunca podrá ser descartado, por el excesivo interés de estos medios para que EEUU entrara en guerra con España, y en algunos momentos hablaron de “un pretexto de peso”, antes de la voladura. El artículo firmado “Il Macai” en el Labour Leader británico habla de un accidente y si no “es más probable la autoría americana”

Y existen otras especulaciones entre ellas las que manejan periodistas e historiadores norteamericanos que han estudiado este hecho. El 15 de febrero de 1910, el Evening Bulletin de Filadelfia, en el 12 aniversario, concluye que el Maine fue volado por los insurrectos cubanos a fin de implicar a los Estados Unidos en la guerra, ya que su causa flojeaba y se perdería la independencia de Cuba, a menos que fueran implicados en ella los norteamericanos. Y es claro, como apuntan diversos historiadores que los rebeldes cubanos deseaban la intervención, pero con ciertos temores, de ahí la imposición de la Enmienda Teller a instigación de los cubanos en un momento determinado, y de la que siempre se arrepintieron los responsables de su concesión y aprobación en el Congreso USA.

Nunca serán descartadas otras muchas hipótesis para determinar las causas verdaderas de aquella explosión preliminar que consideramos con autoría, y que todas las enciclopedias actuales no dejan de mencionar como “misteriosa” o en todo caso nunca totalmente esclarecida.

Son tantas, como las posibilidades que los saboteadores tienen para burlar la vigilancia o control institucional, y así lo comprobamos en “el fenómeno del terrorismo actual”, imposible de controlar o de erradicar desde sus mismas bases, por ese mismo aliado que les permite la premeditación y la actuación “desde la sombra”, unido a la persistencia en virtud de objetivos ideológicos que les obliga moralmente para llevar a cabo “lo que sea”. Estos sentimientos existían también en 1898.

Aquel país, hoy gran imperio económico, crisol de todo tipo de pueblos y étnias desde los mismos inicios del siglo, guarda en su haber, hasta fechas actuales, un gran acervo de elementos humanos cuya conducta esquizofrénica queda plasmada en graves crímenes que constatamos en su variopinta historia hasta en hechos de protagonismo recientes en su propio país. La horca, la silla eléctrica, la cámara de gas o la inyección letal, son testigos mudos que presenciaron el último aliento de ese tipo de personas, cuya conducta patológica apuntamos... Es por todo ello que no podemos dejar como descartada aquella presumible premisa por la que una mano asesina dispuso, ordenó, permitió o actuó directamente en el acto que originó la tragedia del Maine y sus 260 muertos, aún aceptan-

do que se desconocieran a priori los resultados criminales del mismo en cuanto a muertos y heridos pero sí las consecuencias políticas que se cumplieron según las previsiones que tanto en medios de prensa, políticos, económicos y de opinión pública, anunciaban y exigían como algo inaplazable e irreversible: “un argumento de peso para la entrada de los Estados Unidos en la guerra de Cuba, aspecto considerado como hecho evidente”, para darle una solución definitiva, incluso por las propias autoridades españolas, que llegaron a deseársela como mal menor\*.

## NOTAS

- <sup>1</sup> Leal Cruz, Miguel, “Weyler en Cuba, guerra desesperada y política de reconcentración”. III Conferencia Internacional de La Habana, nov. 97, en prensa.- “Weyler entre Cuba y Canarias”, Tebeto núm. 11, Edic. Cabildo de Fuerteventura, en prensa.
- <sup>2</sup> Willian Randolph Hearst, el gran magnate californiano de la prensa durante más de 30 años, fue el más feroz enemigo de España en la América anglosajona durante la guerra de Cuba, cuyo enconamiento en parte se le acuña. Posteriormente continuó en su afán de crear la gran América y su “destino manifiesto”. Fue partidario de la idea de que el destino de Estados Unidos era el de ser el líder mundial indiscutible, a cuyo servicio puso todo el poder que le concedía su gran cadena de periódicos y revistas. Difundió durante el primer cuarto del siglo, en su política editorial, la creencia de que el comunismo era altamente “aterrador e impio”, si bien a pesar de sus varios intentos en política, como candidato, el pueblo americano no le dio la confianza suficiente. Más tarde una nieta suya, Patricia Hearst, simpatizó con elementos “terroristas pro-marxistas”, llegando a cometer atracos bancarios apareciendo en fotos de prensa con una ametralladora del “Ejército Simbiótico de Liberación”. En cuanto a su personalidad, se le consideraba de “espíritu infantil”, al que le encantaban los bailes de disfraces y el mundo del espectáculo, idolatrando a una actriz “sin excesivo talento”, Marion Davis, con la que mantuvo un largo idilio. Estuvo siempre próximo al mundo del crimen- se le acusa presuntamente del asesinato del director de cine Thomas H. Ince, por celos hacia Marion, en su propio yate-, y no tenía escrúpulos de ningún tipo. El retrato más duro y malévolo hacia su personalidad es el realizado por Orson Welles en Ciudadano Kane, 1940, con impecables y vigorosas imágenes de un alienado magnate de prensa y su fracasada cantante de ópera, unido al suyo propio para la política americana. Demandó judicialmente, en sucesivas ocasiones a Orson Welles, y jamás obtuvo la mínima indemnización a su favor. Aún hoy es protagonista en “documentales de TV”
- <sup>3</sup> La reticencia de amplios sectores españoles a la autonomía cubana era evidente, incluso en estos momentos - negación que fue una causa fundamental para iniciarse la guerra -. Muchos periódicos madrileños, incluido el liberal Herald junto a El Nacional que escribía: “el Gobierno concede todas las ventajas para Las Antillas y para España todos los inconvenientes”. El partido de nostálgicos La Unión Constitucional, en la Habana, organizó concentraciones y algaradas contra el recién creado “status”, y al grito de “Vivan los voluntarios, abajo la autonomía” se concentraban ante la redacción de El Diario de La Marina, periódico conservador. Evidentemente, las cosas en Cuba no iban bien en estos momentos, de cuya situación se aprovechaba la cada vez mayor ingerencia de los EE.UU. Cada día había más fallecimientos por hambre y miseria en los, todavía en vigor, campos de concentración, llegándose a agotar los ataúdes. Esta situación de “descontento para todos”, llegó a su máxima virulencia en los alborotos del 12 de enero en la Habana, por los no-autonomistas, a los que siguieron los de pro-autonomistas. A partir de este momento se solicitó la presencia de buques de guerra norteamericanos en La Habana, con la anuencia de las autoridades españolas. El Maine, justificado o no, era un hecho irreversible que había que hacer realidad.
- <sup>4</sup> A principios de diciembre Dupuy de Lomé, escribió la polémica carta, que interceptada llegó a Estrada Palma, representante insurrecto en Nueva York, y éste a su vez entregó al Journal, y de allí a todos los periódicos de Nueva York. Dupuy de Lomé, dimitió antes que lo solicitara el propio gobierno norteamericano. En ella defendía el honor de Weyler y criticaba la política “grosera” seguida por los

EE.UU., y en la que aportó el valor propio del orgullo español, puesto que prácticamente insultaba al pueblo americano con el presidente Mc Kinley a la cabeza, nominándole “débil y populachero además de politicastro, para quedar bien con los patrioterros de su partido”, y añade: que aprecia el peligro cada vez mayor del “entendimiento” entre el gobierno y los rebeldes cubanos. Como Martínez Campos en 1895, intuía la pérdida de Cuba. Precisamente 6 días después del “polémico asunto Lomé”, volaba el Maine. Fue localizado el comandante Sigabee y muchos oficiales, con los pocos marineros que tuvieron la suerte de escapar de la muerte. Si bien el primer informe se “consideró accidente”, pronto se achacó la responsabilidad a agentes españoles o cubanos, interesadamente según confirma Foner.

- <sup>5</sup> Estaba claro que se necesitaba un “pretexto de peso”. Lo será la voladura del Maine. Sólo unos días antes, el 9 de febrero un grupo de prominentes hombres de negocios - banqueros, agentes y refinadores de azúcar, propietarios de plantaciones en Cuba y otros- entregaron a Mc Kinley una instancia con 174 firmas, prácticamente exigían la intervención militar en Cuba, alegando las grandes pérdidas y daños de los tres años de guerra en Cuba. Para más coincidencia, el mismo día el Journal de Nueva York publicaba la carta de Lomé, interceptada cuando era enviado al Heraldo de Madrid, a través de la Habana.
- <sup>6</sup> “El triste episodio del Maine” como calificó la prensa pro-cubana, y especialmente la utilización que hizo la norteamericana predisponiendo al pueblo “yanqui” a la guerra, son el protocolo evidente para el comienzo de las hostilidades. Sólo 6 días antes del hecho, el 9 de febrero, el gobierno americano, a instancia de intereses en Cuba, iniciaba los trámites para la adquisición de armas por valor de 50 millones de dólares a través del Consorcio Dupont, La Unión Metalic Cartridge Co., La Winchester Co. y la United States Cartridge Co., que comenzaron a obtener enormes dividendos a través de sus monopolios. Al tiempo que el Departamento de Marina adoptó medidas para reforzar las guarniciones costeras, reconcentrando fuerzas navales cerca de Las Antillas, a iniciativa del gran belicista Teodoro Roosevelt - que había vivido la conquista del Oeste, con exterminación de indios, efectuado grandes cacerías en Sudamérica y que al final de la guerra cubana presumía de haber muerto a un español con sus propias manos -, como Subsecretario de Marina, implicando al más prudente Mc Kinley en el inicio de la contienda. Daba la impresión que “todo estaba programado previamente y sólo se precisaba el acontecimiento de peso: El Maine”. Más tarde diría en uso de su política “de buenas palabras y palo duro -en sus manos” que la guerra contra la “Vieja España” fue fácil, rápida, barata y segura. Pero nada dice de la dignidad española metida en el callejón en que la metió la injerencia yanqui en Cuba: “La disyuntiva de enfrentarse al ejército y marina norteamericanos, o a su propio ejército en España. Tenía la obligación de salvar el régimen constitucional, aunque representara un gran sacrificio”. Tal vez esto no lo entendió el belicista Roosevelt.
- <sup>7</sup> Según apunta Foner, imparcial observador de los hechos, “La oposición a la prensa jingonista era expresada con frecuencia en el más reprensible lenguaje chovinista, mostrando desprecio por el pueblo español. Willian a White, editor de Kansas, escribía: Entre Cuba y España hay poca elección. Los dos populachos son de piernas amarillas, comedores de ajos, hincadores de puñal, gentes traicioneras - una mezcla de guineanos, indios y latinos-. Un populacho es tan malo como el otro. Es de locos gastar la buena sangre sajona en esta clase de gusanos... Cuba es como una mujer que permite que su marido la golpee por segunda vez-, no debería tener simpatía alguna-, y añade Foner, acotado en *The Tolerant Populists: Kansas Populism and Nativism*, de Walter T. Nugent, Chicago, 1963, pag. 214”. A lo que podemos añadir que estos comentarios posiblemente aluden a los de Dupuy de Lomé en la polémica carta interceptada por Hearst y a otros de la prensa madrileña llamándoles “cerdos yanquis”. El enfrentamiento ideológico y pre-bélico estaba servido.
- <sup>8</sup> El 7 de diciembre de 1941, la base norteamericana en Pearl Harbor, Hawai, es víctima de inesperado bombardeo por parte de la aviación japonesa. Más de 300 cazas y bombarderos producen graves daños a la flota USA, que en poco más de una hora son destruídos 188 aviones de combate, 8 acorazados... y mueren más de 4.000 personas. ¿Cómo es posible que en plena guerra mundial, en estado de alerta máxima, con el sofisticado radar y otros sistemas, no se detectara a tiempo la llegada de la aviación japonesa?. O hemos de sospechar que hubo “negligencia sospechosa”, como la ocurrida en la explosión del Maine, por intereses concretos, en dicho caso la entrada de los Estados Unidos en la segunda guerra mundial, como así ocurrió inmediatamente, con la característica parafernalia.

Este país necesitaba, también en dicho momento, una excusa “de peso” para intervenir en la guerra que tenía lugar, no encontrando aún el apoyo de la opinión pública. El ataque sirvió para ello y la prensa realizó, una vez más, su trabajo: la tarea de adoctrinamiento masivo necesario. ¿Cuánto recuerda este

acontecimiento a la voladura del *Maine*, destruido por dos explosiones fundamentalmente -una causa la otra-, en la fatídica noche del 15 de febrero de 1898 a las 9,40 horas, cuando su capitán y varios oficiales se hallaban al parecer ausentes del navio?. La opinión posterior siempre consideró este asunto como misterioso. Otro hecho similar y que sirvió de pretexto para la entrada de Norteamérica en la primera guerra fue el hundimiento del transatlántico británico Lusitania por torpedos de los submarinos alemanes el 7 de mayo de 1915. Se cree que la posibilidad de ataque alemán la conocían - a priori- el mismo gobierno y el joven almirante inglés Wiston Churchill. No fue un simple error de los oficiales alemanes. Se pretendía algo más. Fallecieron unas 1200 personas.

En la guerra por Texas en 1836, apreciamos otra situación de conducta humana, igualmente poco explicada suficientemente por la historia. El ejército mejicano del General Santa Ana, en uso de total legitimidad para someter su territorio de Texas, usurpado por miles de norteamericanos afincados, pone sitio al fuerte El Álamo el 6 de mayo de aquel año, resultando prácticamente asesinados todos los moradores después de un largo asedio de varios días. ¿Cómo es que el ejército estadounidense de Sam Houston no acudió en auxilio de los sitiados pudiendo hacerlo?. Si acudió posteriormente a San Jacinto, donde derrota y hace prisionero a Santa Ana, con motivo y pretexto para, no sólo usurpar el estado de Texas en el mismo año, sino para más tarde invadir Méjico, que por la fuerza y al grito de “recordad El Álamo” - que curiosa coincidencia -, el gobierno mejicano en el tratado de Guadalupe Hidalgo (1848), tiene que ceder a los Estados Unidos los territorios de Nuevo Méjico, California, Arizona y la parte restante de Texas. NOTAS DEL AUTOR .-\*

## BIBLIOGRAFÍA

- Cantón Navarro, José, “Cuba, el desafío del yugo y la estrella” Si-Mar S.A. La Habana 1996.
- Foner, Philips S, “La guerra Hispano-cubano-americana”, dos tomos, Madrid 1975.
- Figuro, Gabriel y Santa Cecilia, Carlos G., “La España del Desastre”, Plaza y Janés, Barcelona, 1997.
- Fuerzas Armadas Cubanas. Historia de Cuba, La Habana 1971.
- Martínez Viera, Francisco, “Santa Cruz y la Guerra de Cuba”, Biblioteca Municipal.
- Historia 16, núms. 176 y 262. Arts. sobre El Maine.
- Moreno Fraguinals / Moreno Masó, “El Ejército español en Cuba como vía migratoria”, Ed. Júcar, Fund. Archivo Indianos, Gijón. 1993.
- Moreno Fraguinals, Manuel, “Cuba España- España Cuba”, Barcelona 1995.
- Paz Sánchez, Manuel de, “Wangüemert en Cuba”, dos tomos, Centro de la Cultura Popular Canarias, Taller de Historia, 1991.
- Pichardo, Hortensia, Documentos para la Historia de Cuba, tomos II y III, Edit. CC. Sociales, La Habana 1969.
- Plaza, José Antonio, “El Maldito verano del 98”, Temas de hoy SA. Madrid 1997.
- Ramonet, Ignacio, “La Tiranía de la Comunicación”, Edit. Debate, 1998.
- Remesal, Agustín, “El enigma del Maine”, Plaza y Janés, Barcelona 1998.
- Rickover, Hyman G, “How the Battleship Maine was Destroyed” Washington, Naval History División, 1976.
- Roa, Ramón, “Aventuras, venturas y desventuras de un Mambí”, escrita como biografía a su abuelo Raúl, La Habana 1970.
- Roig de Leuchsenring, Emilio, “Historia de la Enmienda Platt”, Edit. CC. Soc. La Habana 1973.
- Samuels, Peggy, “Remembering The Maine“, Smithsonian Institution Press, 1995.

Thomas Hugh, “Cuba la lucha por la libertad” Tomo 1, México 1973. (Y que sigue en mucho a Foner S. Philips)

Diarios españoles de los años 1897 y 1898: El Liberal, La Época, El Heraldo, El País, La Nación -El Nacional-

El Liberal de Tenerife y Diario de Tenerife. Diario de Las Palmas, La Patria y El Telégrafo de Gran Canaria.

Diarios de Estados Unidos - mismos años -: The New York Journal, The New York, The New York World, The New York Times, Evening Post, The Associate Press, The Sun, The Times, etc.\*