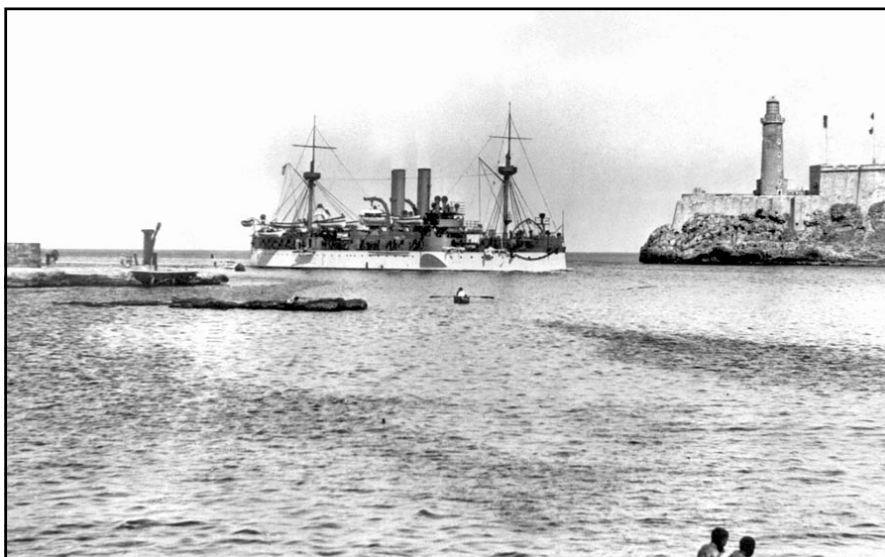


# El *Maine*: un pretexto para intervenir

Lo que le ha dado trascendencia histórica a este suceso ha sido su manipulación para justificar la entrada de los Estados Unidos en la Guerra del 95

Por **GUSTAVO PLACER CERVERA\***

Autor no identificado



El *Maine* había llegado a La Habana el 25 de enero con la excusa de realizar una “visita amistosa”.

A las 9:40 de la noche, el martes 15 de febrero de 1898, una poderosa explosión destruyó al acorazado estadounidense *Maine*, fondeado en la bahía de La Habana. En el siniestro perecieron tres cuartas partes de la tripulación. Dadas las circunstancias que rodearon el hecho y su trascendencia, ha sido objeto, sobre todo en Estados Unidos, de múltiples especulaciones.

El *Maine* había llegado a La Habana el 25 de enero con la excusa de realizar una “visita amistosa”. El aspecto del buque fondeado en el centro de la rada, era imponente. Su dotación estaba compuesta por 26 oficiales y 328 alistados. El comandante era el capitán de navío Charles D. Sigsbee. Para todos los conocedores de la tirantez existente en las relaciones entre España y Estados Unidos, su presencia no era más que otro eslabón en la cadena de presiones que Washington venía ejerciendo sobre Madrid, en lo que constituía, claramente, la preparación para inmiscuirse, con propósitos expansionistas, en la guerra de los cubanos contra el régimen colonial hispano.

Inmediatamente después de la catástrofe, la prensa sensacionalista norteamericana arreció su campaña antiespañola, responsabilizando a las autoridades ibéricas. Los círculos políticos más agresivos intensificaron sus demandas y apremios sobre el presidente McKinley para que este se decidiera a intervenir en Cuba.

En términos generales, el desastre tenía dos posibles explicaciones: la destrucción del buque se había producido por accidente o por un acto premeditado; si la explosión era “interna”, existía la posibilidad de que se tratara de una autoprovocación, pero resultaba factible también la hipótesis de un accidente como causa probable. De ser “externa”, el acto era claramente premeditado y la culpa recaía sobre España.

Dos días después del hundimiento, las autoridades españolas crearon una comisión investigadora a la que no se le dio acceso a los restos del buque siniestrado, teniendo que limitarse a examinar los alrededores. Esta concluyó que la explosión ha-

bía sido, con toda probabilidad, interna. Entre sus argumentos estaban el no haberse observado una columna de agua en el momento de la deflagración, la ausencia de peces muertos en la bahía y el que no hubiera ocurrido ningún oleaje.

Los norteamericanos, quienes habían rechazado la propuesta de crear una comisión mixta, formaron la suya, presidida por el capitán de navío William T. Sampson. El ambiente político creado en Estados Unidos no era favorable a una investigación imparcial y objetiva. La prensa sensacionalista no cesaba de publicar artículos, declaraciones y testimonios que configuraban una atmósfera belicista.

La comisión encabezada por Sampson fue una verdadera farsa. Se empeñó en explicar la destrucción del barco como resultado de dos explosiones: una pequeña, producida en el exterior, que había desencadenado una enorme, interna. El presidente McKinley, en un mensaje al Congreso, que acompañó las conclusiones de la sesgada indagación, señaló como lo más significativo que España “ni siquiera podía garantizar la seguridad de un buque norteamericano que visitaba La Habana en misión de paz”. Y pedía autoridad para terminar la guerra en Cuba, a la vez que solicitaba emplear, con esos fines, a las fuerzas militares y navales estadounidenses. El hundimiento del *Maine* había cumplido así una función: servir de pretexto a los afanes injerencistas.

Las dudas sobre las causas del siniestro continuaron. El ataque más serio a la teoría de la explosión exterior provino del periódico profesional británico *Engineering*. En ellas John T. Bucknill, experto altamente calificado en minas, refutó las conclusiones de la comisión Sampson, las cuales calificó de absurdas. Bucknill consideró como la más probable causa del desastre, la combustión espontánea

de una de las carboneras del buque, hecho frecuente en las naves de la época.

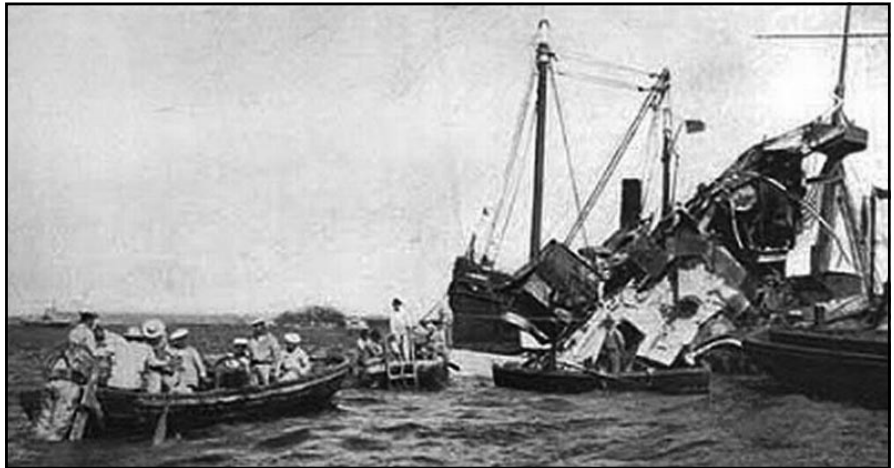
### Revelaciones

A principios de septiembre 1910, el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos comenzó los trabajos para remover los despojos del *Maine* y hundirlos en alta mar. Esas labores duraron hasta marzo de 1912 y fueron aprovechadas para recuperar los restos humanos que contenía el casco destruido, conducirlos a su país y sepultarlos. Además, se formó una junta de investigaciones cuyo dictamen, como era de esperarse, fue muy similar al de su predecesora.

Décadas después, en 1976, cuando las relaciones entre Estados Unidos y España eran completamente diferentes, el almirante estadounidense Hyman G. Rickover, célebre por haber dirigido el proyecto de construcción del primer submarino nuclear norteamericano, formó un equipo de expertos que revisó críticamente la copiosa información obtenida en 1911 y llegó a la conclusión de que la explosión fue interna, planteando varias posibilidades de inicio: incendio en una carbonera, sabotaje, accidente con armas, bomba colocada por un visitante. De ellas consideraba como la más probable la primera, aunque no descartaba las otras. Estos resultados fueron plasmados en el libro *Cómo fue destruido el acorazado Maine*.

No obstante, con posterioridad se han publicado, tanto en Estados Uni-

Autor no identificado



Labores de rescate tras el hundimiento del barco.

Autor no identificado



La tripulación del acorazado estaba compuesta por 26 oficiales y 328 alistados.

dos como en España, libros, artículos y documentales, casi todos con una buena dosis de sensacionalismo, los cuales resucitan viejas versiones que culpan a españoles fanáticos o a cubanos partidarios de la intervención. Respecto a los primeros, los argumentos de Bucknill y de Rickover los exoneran. Quedan, pues, los cubanos como presuntos autores.

Para que un compatriota tuviera éxito en la voladura precisaba vencer una gran cantidad de dificultades prácticas; dominar la técnica de construcción de minas, contar con medios de conducción adecuados y con nadadores o buzos muy bien entrenados, así como mantener el más absoluto secreto y enmascaramiento para no ser detectados por las autoridades españolas ni por la vigilancia del buque.

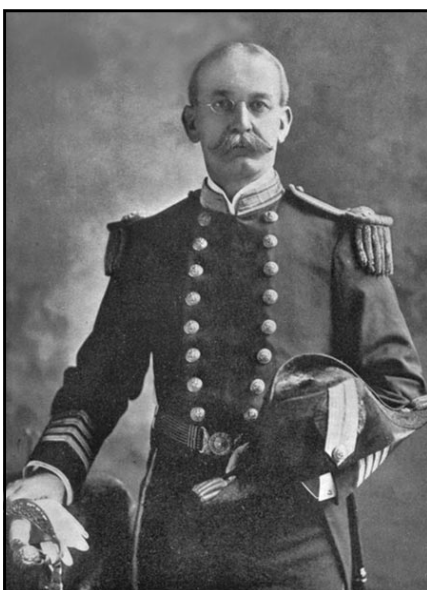
De haber sido cubanos los autores, conociendo el fraccionamiento político que tuvo la causa independentista después de la intervención, y teniendo en cuenta que un complot de tal

naturaleza necesitaba de los esfuerzos coordinados de un grupo de personas, ¿es de esperar que ninguna de ellas cometiera alguna indiscreción? Razonando así, arribamos al criterio de que la hipótesis de la explosión externa, aunque admisible en teoría, tenía pocas perspectivas de realización práctica.

Queda pues, la posibilidad de la explosión interna, la cual pudo ser accidental o provocada. Esta última no puede descartarse, dado el interés que los círculos imperialistas más agresivos tenían en precipitar su país a la guerra. En todo caso, cualquiera que haya sido el origen de la voladura, lo que le ha dado trascendencia histórica a este suceso ha sido la manipulación de que fue objeto con el fin de convertirlo en el pretexto para la intervención militar en nuestro país. ●

\*Doctor en Ciencias Históricas. Miembro de la Academia de la Historia de Cuba.

Autor no identificado



El comandante del buque era el capitán de navío Charles D. Sigsbee.