

Archivo General de la Nación  
Volumen CCCLXXVII

*Nafragio del crucero acorazado  
USS Memphis*

**LA OLA QUE LLEVABA EL ALMA DE LA PATRIA**



**FERNANDO ARTURO BATLLE PÉREZ**



Nafragio del crucero acorazado  
USS *Memphis*

LA OLA QUE LLEVABA EL ALMA DE LA PATRIA



Archivo General de la Nación  
Volumen CCCLXXVII

Fernando Arturo Batlle Pérez

Naufragio del crucero acorazado  
*USS Memphis*

LA OLA QUE LLEVABA EL ALMA DE LA PATRIA

Santo Domingo, R. D.  
2020

Edición: *Área de Publicaciones*

Diagramación: *Rafael Rolando Delmonte Soriano*

Foto de la cubierta: *Revista Rumbo, septiembre 7, 1998, año IV, núm. 240, p. 42*

Foto de la contracubierta: *Ivana Cajina, en: <http://www.unsplash.com>*

Diseño de la cubierta: *Harold Frías Maggiolo*

Motivo de la cubierta: *Composición fotográfica en la que aparece el USS Memphis embestido por las olas del mar Caribe.*

Primera edición, 2020

© Fernando Arturo Batlle Pérez

De esta edición:

© Archivo General de la Nación (vol. CCCLXXVII)

Departamento de Investigación y Divulgación

Área de Publicaciones

Calle Modesto Díaz, núm. 2, Zona Universitaria,

Santo Domingo, Distrito Nacional

Tel. 809-362-1111, Fax. 809-362-1110

[www.agn.gov.do](http://www.agn.gov.do)

ISBN: 978-9945-613-43-8

Impresión: Editora Búho, S.R.L.

Impreso en República Dominicana / Printed in the Dominican Republic

# Índice

Prólogo	
<i>José Chez Checo</i> .....	11
Introducción .....	21

## CAPÍTULO I

Escenario político-militar del naufragio del USS	
<i>Memphis</i> .....	29

## CAPÍTULO II

El escenario físico del naufragio del USS <i>Memphis</i> .....	73
--	----

## CAPÍTULO III

El crucero acorazado USS <i>Tennessee-Memphis</i> .....	105
1. El crucero acorazado y su importancia en el desarrollo y evolución de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica .....	105
2. Características estructurales y funcionales del crucero acorazado USS <i>Tennessee-Memphis</i> .....	111
3. Breve historia de sus operaciones de mar .....	119
4. El cañonero USS <i>Castine</i> .....	127

## CAPÍTULO IV

El naufragio del USS <i>Memphis</i> y su tragedia humana . . . .	143
1. El naufragio . . . . .	143
2. Eventos posteriores inmediatos al naufragio . . . . .	168

## CAPÍTULO V

Causa primaria y factores causales del naufragio del USS <i>Memphis</i> . . . . .	199
--	-----

## CAPÍTULO VI

Destino del derrelicto del USS <i>Memphis</i> . . . . .	233
Colofón capitular: «De guerrera a mercedaria» . . . . .	257

## CAPÍTULO VII

Una condena cuyos motivos flotaron en un mar de incertidumbres . . . . .	291
---	-----

## CAPÍTULO VIII

De cuatro héroes . . . . .	303
1. Tres merecidas condecoraciones . . . . .	305
Al vicealmirante Claud Ashton Jones . . . . .	305
Al auxiliar jefe maquinista George William Rud . . . .	307
Al maquinista Charles Henry Willey . . . . .	307
2. Un héroe no compensado, «condecorado» solo con la gratitud de sus salvados y por el alma de su pueblo: Emeterio Sánchez Vázquez . . . . .	309

## CAPÍTULO IX

De un excelso relator y de una asociación de supervivientes . . . . .	337
1. El capitán USN Edward L. Beach, hijo (1918-2002) . .	337
2. La Sociedad de Supervivientes del USS <i>Memphis</i> y del USS <i>Castine</i> . . . . .	345

## ADENDA

Poética, prosa, reportes periodísticos y otros documentos sobre el naufragio del USS <i>Memphis</i> . . . . .	355
1. Poética y prosa . . . . .	356
2. Reportes periodísticos y documentos sobre el naufragio . . . . .	367
El <i>Memphis</i> , víctima de un meteotsunami . . . . .	382
Los «hierros» del <i>Memphis</i> fueron vendidos a Alemania . . . . .	386
Conmemoración del centenario del naufragio del USS <i>Memphis</i> . . . . .	388
EPÍLOGO. . . . .	391
Índice onomástico . . . . .	397



## Prólogo

Todo el que conoce a Fernando Arturo Batlle Pérez sabe que es doctor en Medicina, especialista en Alergia e Inmunología Clínica, que ha ejercido con éxito su profesión y que «por su dedicación y entrega a la docencia y sus aportes al desarrollo científico y social a la República Dominicana» el 29 de mayo de 2008 fue designado «Profesor Meritísimo de la Facultad de Ciencias» de la Universidad Autónoma de Santo Domingo mediante resolución del Honorable Consejo Universitario durante la rectoría del doctor Franklin García Fermín.

El doctor Batlle Pérez es coautor de obras como *Urgencias médicas*, del Dr. Guarocuya Batista del Villar (en su primera edición), *Terminología médica por especialidades*, publicada por el Dr. Rafael González de Peña, y de las primeras versiones de las *Normas para el diagnóstico del dengue*, publicada por la Secretaría de Estado de Salud Pública y Asistencia Social (SESPAS), así como de las *Normas para el tratamiento del asma bronquial*, impresa por la Sociedad Dominicana de Neumología, entre otras. En el año 2006 escribió en el periódico *Hoy* una serie de artículos históricos sobre el USS *Memphis* y en años posteriores dictó conferencias sobre las historias de la playa de Güibia y del castillo de San Gerónimo.

Ahora bien, lo que en esta ocasión puede sorprender a muchos, sobre todo a los que no lo conocen a profundidad,

es su gran talento y capacidad –como lo haría un historiador profesional– para abordar con rigor académico el estudio e investigación de hechos de nuestro pasado, reconstruyéndolos y explicándolos con un sustento teórico coherente y documental como lo ha logrado en esta su primera obra de carácter histórico que ha titulado *Nafragio del crucero acorazado USS Memphis* (subtitulado *La ola que llevaba el alma de la Patria*), acontecimiento de relevancia en la historia de la ciudad de Santo Domingo ocurrido hace ya un siglo.

Empecé a aquilatar las dotes intelectuales de Batlle Pérez como un estudioso de nuestra historia, cuando en el año 2003 asistí a la Academia Dominicana de la Historia a escuchar una conferencia que él dictaría sobre el tema del *Memphis* y fue tal el caudal de datos ofrecido que quedé altamente impresionado y cautivado, por lo que a partir de aquel día empecé a motivarlo a que siguiera profundizando en el tema y elaborara una obra amplia porque él tenía todas las herramientas para salir airoso de una tarea de esa envergadura. Insistí tanto en eso, creo que hasta la necedad, que cada vez que ambos coincidíamos en actos académicos le inquiría sobre el asunto y él, con paciencia oriental, me respondía que el libro vendría pronto. Es verdad que han transcurrido varios años, pero ahora puedo confesar que el tiempo no ha pasado en vano porque el fruto ha sido una obra notable que marcará un antes y un después en el análisis del hecho histórico del naufragio del USS *Memphis*.

Esta valiosa obra, bien estructurada, analiza casi exhaustivamente todo lo relacionado con el crucero USS *Memphis*, haciendo la salvedad de que el conocimiento de los temas que se abordan históricamente nunca se agota en un ciento por ciento. Es sobresaliente el uso de diversas fuentes como documentos, bibliografías, periódicos y revistas, entrevistas y la internet. Valor adicional le agrega a la obra el uso de abundantes mapas y fotografías que ayudan a una mejor comprensión de los textos. El libro está escrito con concisión y claridad enmarcando el tema estudiado en su correspondiente contexto

político y geográfico. La narración esta caracterizada por tal amenidad y frescura que el lector, a pesar de ser un tema un tanto técnico, cuando inicie su lectura no querrá interrumpirla hasta terminarla.

Veamos sucintamente el contenido de la obra con la finalidad de incentivar su consulta y posibilitar un mayor enriquecimiento de aspectos de nuestro pasado.

El origen y todas las características estructurales y funcionales del crucero acorazado USS *Memphis*, llamado originalmente USS *Tennessee*, están brillantemente expuestos en el capítulo III. Ahí se destacan la importancia de ese crucero acorazado para la Armada de los Estados Unidos y un historial de sus operaciones de mar. Además, se exponen unas notas sobre el cañonero USS *Castine* que se encontraba en el escenario marino de la tragedia y también sufrió los embates del temporal marino. Es tanta la erudición mostrada por el doctor Batlle Pérez en este apartado que más que un médico parece un experto historiador naval.

Los capítulos I y II, donde se consideran los aspectos tempoespaciales del tema en estudio, versan sobre las causas que originaron la primera ocupación militar norteamericana (1916-1924), época en que aparece el *Memphis* como parte de la política de dominio de Estados Unidos hacia el país, y sobre el escenario físico en que naufragó dicha embarcación el 29 de agosto de ese primer año, sobresaliendo las descripciones de todas las estructuras físicas e instituciones que funcionaban en su entorno, como el faro, el campo deportivo y la estación radiotelegráfica, entre otras.

En los capítulos V y VI, quizás la parte medular de la obra, expone el autor con profusión de detalles la forma del naufragio y los hechos que acontecieron tanto en el país como en los Estados Unidos en los momentos posteriores a la tragedia y, sobre todo en una obra de carácter histórico, las causas verdaderas que la originaron, llegando a la conclusión que no fueron de naturaleza volcánica, como en un principio se planteó, sino

de índole atmosférico como es el fenómeno llamado «mar de leva», narrado certeramente por la crónica del *Listín Diario* del 30 de agosto de aquel fatídico año.

El derrelicto –término que se aplica a todo barco naufragado y abandonado en el mar– del *Memphis*, llamado «el monstruo» por sus grandes dimensiones, permaneció varias décadas frente al malecón hasta que avanzados los años treinta comenzó a ser desguazado profesionalmente, labor extendida hasta los años cincuenta, proceso motivado por el embellecimiento del litoral de la ciudad y el interés comercial de sus metales que lo hizo desaparecer para siempre. Algo realmente significativo, tratado prolijamente en el capítulo VI de la obra, es el rescate de su campana, que hoy pertenece al templo patronal de Nuestra Señora de las Mercedes. Pocos dominicanos saben que esa campana permanece, junto a otras dos, en el campanario de dicho templo como mudo testigo de una etapa ominosa de la historia dominicana.

Como era lógico suponer, una tragedia tan inesperada y tan grande como la del *Memphis* conllevó por parte de instituciones norteamericanas una investigación oficial al capitán que comandaba la embarcación. Como se expone en el capítulo VII, el capitán USN Edward Latimer Beach, condenado al principio, fue poco después absuelto y liberado de culpabilidad, lo que no evitó que lo ocurrido al *Memphis* y a parte de su tripulación le tronchara su ascendente carrera militar y la posibilidad de alcanzar el almirantazgo.

El capítulo VIII versa sobre los reconocimientos y condecoraciones a tres militares norteamericanos que se destacaron en aquellos momentos aciagos, pero lo resaltante en el mismo es el rescate y valoración en su justa dimensión de la memoria de Emeterio Sánchez Vásquez, un pescador de arrecife que sin pensar que podía morir se lanzó a las embravecidas aguas del mar Caribe y en un hecho heroico pudo salvar las vidas de varios tripulantes del *Memphis*. Bajo el epígrafe de «un héroe no compensado, condecorado solo con la gratitud de sus salvados

y por el alma de su pueblo» el doctor Batlle Pérez ha hecho justicia con un personaje cuyo recuerdo se fue perdiendo con el tiempo y ha ofrecido una muestra, como plantean algunos historiadores, de «escribir la historia de la llamada gente sin historia».

Otro acto de justicia es lo planteado en el capítulo IX, donde se resalta la dedicación del capitán USN Edward L. Beach, hijo del comandante del *Memphis*, y quien con el objetivo de venerar la memoria de su padre se dedicó a recopilar y publicar documentos y obras sobre su vida y carrera militar así como sobre la tragedia de la embarcación, lo que lo llevó a convertirse, hasta la fecha de su fallecimiento en el 2002, en la persona que más sabía del USS *Memphis* en el mundo. El doctor Batlle Pérez, en un acto de honestidad intelectual lo califica de «excelso relator» e indica lo muy valiosas que han sido las obras de aquel en la elaboración de su libro. El capitán Beach hijo, dio, además, un gran impulso a la Sociedad de Supervivientes del USS *Memphis* y del USS *Castine* que funcionó con éxito en los Estados Unidos hasta el fallecimiento de sus últimos integrantes.

Cierra esta obra con una Adenda donde se transcribe, *in extenso*, parte de las fuentes que ha utilizado nuestro autor, destacándose algunas poesías, escritos en prosa, reportajes periodísticos y varios documentos. Un Epílogo recapitula, a manera de síntesis, todo el contenido del libro.

Este libro del doctor Fernando Batlle Pérez, sin lugar a dudas y equivocaciones, es una pequeña joya que viene a enriquecer la bibliografía histórica dominicana. Ha de constituirse en una referencia obligada e imprescindible para el que quiera conocer o seguir profundizando sobre el tema. Por ello felicitaciones a su autor y a quienes han colaborado con él por tan valioso aporte y que siga investigando y publicando obras históricas como la presente. Al Archivo General de la Nación, en la persona de su director, el doctor Roberto Cassá, merecido reconocimiento por incluirla en su ya abundante fondo editorial.

Me complace el honor que me ha conferido el doctor Fernando Batlle Pérez al solicitarme escribir estas líneas y he experimentado una gran alegría y complacencia al comprobar que desde aquella ocasión de la conferencia en la Academia Dominicana de la Historia al día de hoy la espera valió la pena.

JOSÉ CHEZ CHECO,  
historiador

Junio de 2019

*DEDICATORIA:*

*A mi amada esposa Cristina del Carmen;  
a nuestros hijos Fernando Arturo y Fabricia del Carmen,  
a sus respectivos cónyuges Karin Teresa y Félix Lorenzo,  
y a los nietos que nos han regalado: Lorenzo Arturo,  
Félix Miguel, Erick Fernando y Lía Teresa.*

*IN MEMORIAM:*

*Al contralmirante M.D.G.  
CÉSAR DE WINDT LAVANDIER (1913-2007),  
presente entre las líneas y párrafos de esta obra y a quien le debo,  
en gran medida, el interés por el estudio del singular episodio  
de la primera ocupación militar norteamericana  
de la República Dominicana.*

*A don HUÁSCAR RODRÍGUEZ,  
por la valiosa ayuda prometida al autor  
para la primera edición de esta obra;  
compromiso que ha sido honrado por la empresa  
Cemento Cibao en la persona de su presidente,  
la señora Cruz Amalia Rodríguez de Casado  
y la especial mediación de la señora  
María del Pilar Rodríguez de Messina.*

*A EMETERIO SÁNCHEZ VÁSQUEZ (1865-1922),  
símbolo del incuestionable valor del sentimiento  
humanitario del pueblo dominicano.*

*MI AGRADECIMIENTO:*

*Al ilustre historiador licenciado José Chez Checo  
por la gentil revisión de la obra y provechosos consejos  
para su adecuación a las normas exigidas  
en todo escrito de carácter histórico.*

*A los licenciados Salvador Alfau del Valle  
y Virgilio Gautreaux Piñeyro, por los invaluables  
datos facilitados con tan fina cortesía.*

«Aquí están expuestos al viento del Sur  
y a una fuerte marejada...  
si le sobreviniese una desgracia al buque  
sería inevitablemente estrellado contra las peñas»

SIR ROBERT SCHOMBURCK, 1853



## Introducción

En mis años de infancia y en una ocasión en la que acompañaba a uno de mis hermanos mayores por el anfractuoso roquedal que precede al malecón de la ciudad de Santo Domingo, fui atraído por unas prominencias oscuras que apenas sobresalían del agua muy cerca del acantilado costero. Intrigado, le pregunté qué eran esas cosas y obtuve de él solo una escueta respuesta: «El Menfis».

Notando que había quedado insatisfecho con tan lacónica expresión la completó de inmediato con una frase que, traída por el recuerdo, fue más o menos así: «Bueno, eso es lo que queda de un barco de guerra americano grandísimo que se hundió ahí hace mucho tiempo».

A mi mente de preadolescente le fue lógico entender que ahí, bien cerca, había un barco hundido. Impulsado por la curiosidad me acerqué lo más posible al reborde del acantilado sin que pudiera ver nada debajo de las inquietas aguas, pero sí los «hierros» más grandes que antes y a los que intenté impactar con algunos pedruscos recogidos en el lugar, objetivo que no logré alcanzar por un infantil error de apreciación de la distancia. La grata y breve travesura finalizó abruptamente con la imperativa orden del preocupado hermano para que me retirara del peligroso lugar.

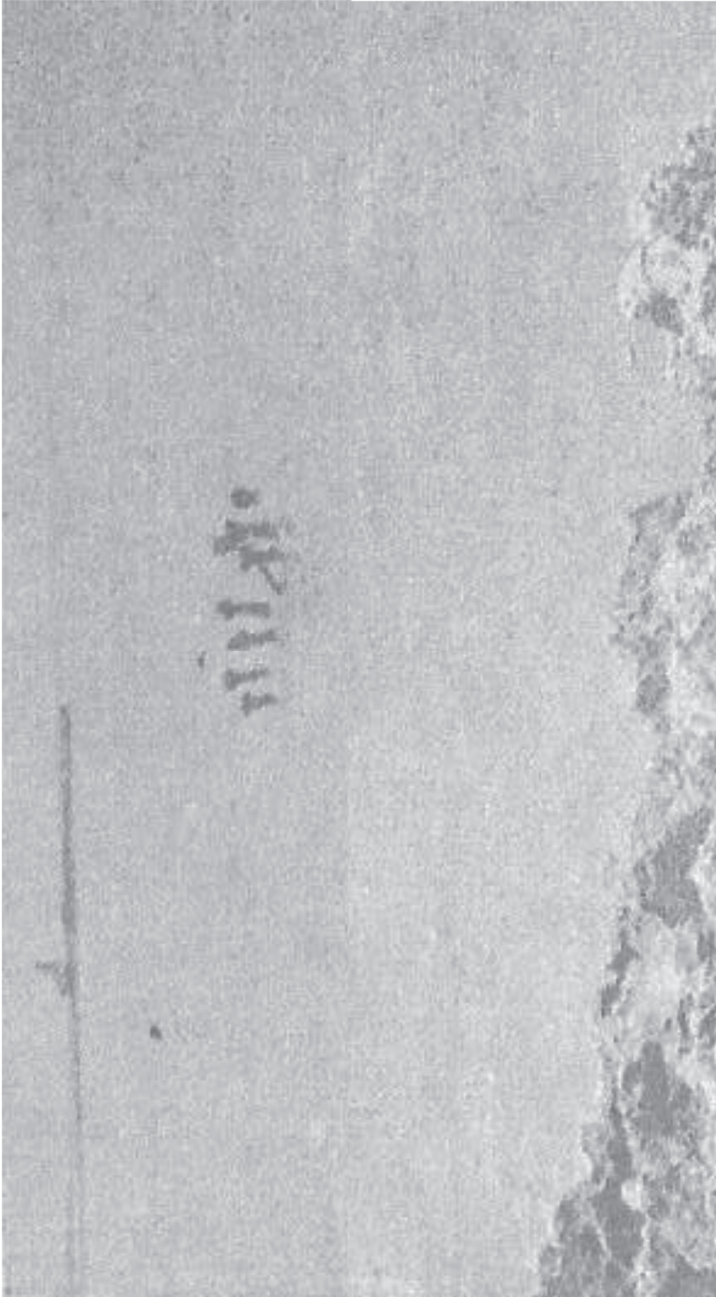
Jamás intenté repetir esa acción, pero la imagen de esos «hierros» quedó colgando en la tienda de los recuerdos de

infancia sirviéndole de soporte, así creo, al entramado que el tiempo ayudó a construir sobre ella con informaciones entresacadas de notas efemeridianas, de artículos de prensa de profesionales de la comunicación y de historiadores urbanos interesados en mantener viva la memoria del espectacular naufragio de ese barco de guerra frente a la ciudad de Santo Domingo.

Con todo, el interés por el asunto quedó aletargado por décadas bajo el peso de las responsabilidades primarias académicas, del ejercicio profesional médico y por el de las relaciones familiares y sociales. Pero no murió, nutrido, así creo, por el hálito vital que una pregunta todavía sin respuesta, intercalada entre fragmentos de una historia superficial y llena de huecos, sostenía: ¿cómo fue posible que un buque de esa categoría por su tamaño y tonelaje, gobernado por una marinería experta y supuestamente conocedora de los ímpetus del mar Caribe en época de verano, terminara encallado y reducido a lo inservible con el agravante de un alto precio en vidas pagado por su tripulación?

Sobre el tema podía sostener encuentros coloquiales, pero eso no bastaba para plasmarlo por escrito o expresarlo a niveles superiores. En mi condición de médico metido entre paredes de hospitales, consultorios y aulas universitarias, dar ese paso significaba caminar en un molesto laberinto hecho de historia, piezas de barcos y agua de mar. El estímulo para comenzar a vencer el lastre que pesaba sobre esas incertidumbres provino, así pienso, de la colaboración ofrecida con definido amor filial a mis hijos Fernando y Fabricia en sendos trabajos de grado universitario sobre la playa de Güibía de la ciudad de Santo Domingo. Al retrotraerme a mis años de infancia cuando disfrutaba los baños allí y al revisar la historia del litoral capitalino tropecé de nuevo con aquellos «hierros» y con retazos de su propia historia.

Casi al mismo tiempo y a través del puente de la amistad cultivada en el movimiento rotario (de Rotary International)



Los «hierros» del USS Memphis fotografiados desde el reborde del acantilado costero en 1951. Al fondo, el rompeolas de Sans Souci. (*La Nación*, 29 de agosto de 1951, p. 12).

quedé atrapado en las redes de la sapiencia naval y agradable elocuencia del contralmirante ® César De Windt Lavandier. El «viejo lobo de mar» tenía una particular fascinación por lo del *Memphis*, con el privilegio de haber sostenido una elegante relación epistolar con el capitán del arma submarina USN Edward L. Beach (1918-2003), hijo del comandante del buque al momento de su naufragio.

Extrañado y a la vez complacido por el hecho de que alguien ajeno a la vida naval, sobre todo un médico, pusiera tal interés en ese asunto, no dudó en ofrecerme sus valiosos conocimientos sobre el tema, incluyendo la primera edición de 1966 del libro *The Wreck of the Memphis* (reeditado en 1998) del citado oficial norteamericano, obra que por su densa y minuciosa información, en particular sobre el episodio del naufragio, ofrecida con magnética narrativa, es insoslayable como fuente de datos para quien desee estudiar y exponer en charlas, ofrecer conferencias y escribir formalmente sobre el tema.

Tomando como base de partida esta colaboración el siguiente paso fue procurar informaciones al respecto tanto en la red digital como en publicaciones independientes centradas en el tema o conexas e incluso tangenciales a él, siendo en esto de valor capital la iconografía publicada por instituciones navales de los Estados Unidos, en particular su Naval History and Heritage Command.<sup>1</sup> Pero era necesario, aparte de estas fuentes foráneas, adicionar toda la data de origen local, publicada en la prensa y en revistas nacionales incluyendo las conservadas en el Archivo General de la Nación, en la Academia Dominicana de la Historia y las aportadas mediante comunicaciones personales.

Al considerar que el dramático episodio del naufragio es un tema de fuerza suficiente para merecer un espacio historiográfico, que es como generalmente es abordado, juzgué necesario y apropiado presentarlo vinculado al contexto político-militar nacional y mundial de la época, implicando esto

<sup>1</sup> En español: Comando de Historia y Patrimonio Naval.

múltiples aspectos correlativos como las características propias del barco (que posiblemente permite entender por qué no se partió o se hundió magnificando al máximo su tragedia humana), las razones de su presencia en nuestras aguas, el escenario físico en el que ocurrió su desgracia, la singular dinámica del fenómeno marino que lo abatió y el destino final de sus restos «abandonados» en el litoral de la ciudad de Santo Domingo. En otras palabras, el objetivo era tratar el tema con sentido esencialmente holístico, no fragmentado.

Esta ruta de investigación estuvo jalonada por dos conferencias, la primera presentada con el título de *El USS Memphis y la ola que llevaba el alma de la Patria* en la Academia Dominicana de la Historia el 28 de agosto del 2003, ponencia con la que correspondí a la honrosa distinción de esa institución de admitirme en calidad de Colaborador, y la segunda, *El USS Memphis y su historia en el contexto de la intervención norteamericana de 1916* en el Salón de Conferencias del Archivo General de la Nación el 29 de agosto de 2017, ocasión esta última en la que el interés histórico del suceso estuvo centrado en las condiciones político-militares del período y en el análisis pormenorizado del fenómeno meteorológico-marino que lo destruyó.

Estas presentaciones, igual que otras similares ofrecidas en escenarios menores, fueron aportes enmarcados en un tiempo limitado por lo que solo fue posible, lógicamente, tratar el asunto de manera parcial y exento de elementos concurrentes necesarios para articular una relación lo más completa posible de esa historia, propósito que solo podía cristalizar en el espacio físico proporcionado por las páginas de una obra escrita, la que además, una vez publicada, cumplirá el cometido de cerrar la puerta que la curiosidad abrió en mi infantil intelecto cuando estuve frente a los restos sumergidos del infortunado buque de guerra.

Se trata de un esfuerzo dirigido a presentar el barco y su naufragio con una apreciación lo más justa posible, de nivel suficiente como para que no resulte sesgada, afectada, ni

siquiera por el sentimiento nacionalista sugerido con el subtítulo escogido, respetando el delicado y tenue balance crítico que toda investigación exige con el fin de evitar parcialidades, esfuerzo difícil de alcanzar porque es la ponencia sobre una máquina de guerra que en el 1916 cumplía una misión de corte imperial contra un pequeño e indefenso país.

### LA RAZÓN DEL SUBTÍTULO

El epígrafe colocado en la fotografía-postal del maestro de la cámara Luis Mañón, expresa con un toque dramático-épico y en forma admirablemente compendiada lo que le ocurrió al crucero acorazado USS *Memphis* en aguas del Placer de los Estudios, frente a la ciudad de Santo Domingo, en la tarde del 29 de agosto de 1916 mientras fungía de «guard ship» en la fase inicial de intervención de la primera ocupación militar norteamericana de la República Dominicana. En términos simbólicos la conciencia nacionalista de la época consideró al poderoso mar de leva que lo destruyó como un acto de retaliación de la Naturaleza, la que, según Luis F. Mejía, «hizo suya nuestra venganza cuando era manifiesta la impotencia de los hombres frente al soberbio acorazado»,<sup>2</sup> concepto este de estilo prosopopéyico propio de una mente culta que, sin embargo, ya había sido expresado sin adornos literarios pero de equivalente significado por alguien del pueblo –al calor del naufragio y bajo el peso de la bota invasora– de la siguiente manera: «Lo que la tierra no pudo, el agua sí».<sup>3</sup>

El subtítulo de la presente obra, *La ola que llevaba el alma de la Patria*, se inspira en el citado epígrafe y como él debe ser interpretado en forma figurada, sobre todo cuando por razones

<sup>2</sup> Luis F. Mejía: *De Lilis a Trujillo*, Sociedad Dominicana de Bibliófilos, 2003, p. 133.

<sup>3</sup> Periódico *La Bandera*, 31 de agosto de 1961, p. 1.

de facilidad expresiva no incluye, entre otros elementos literarios, el adverbio en conjunción condicional «como» utilizado con propiedad por quien estampó su sentimiento patrio sobre la imagen, pues es evidente que una ola no puede contener o llevar algo tan sublime e inmaterial como el alma de la patria.



El derrelicto del *Memphis* junto a la costa de la ciudad de Santo Domingo en imagen próxima a 1920. En primer plano, el cenotafio columnar dedicado a la memoria de los héroes de la tragedia de 1908 y al fondo las torres de la antena de la estación radiotelegráfica. (Postal de Luis Mañón, AGN).



## CAPÍTULO I

# Escenario político-militar del naufragio del USS *Memphis*

En la madrugada del 5 de mayo de 1916, cuando los primeros efectivos del Cuerpo de Marina de los Estados Unidos de Norteamérica pisaron tierra dominicana por la playa en donde estaba el vetusto castillo de San Gerónimo al oeste cercano de la ciudad de Santo Domingo<sup>1</sup> para iniciar una intervención que devendría seis meses y medio más tarde en ocupación militar formal, el crucero acorazado USS *Memphis*,<sup>2</sup> que era el buque líder del Escuadrón de Cruceros del Mar Caribe, grupo naval desde el cual se ejecutó esa operación, no estaba en aguas dominicanas.

Si se toma en cuenta que el paso inicial de la intervención militar norteamericana de Haití en el mes de junio el año previo (1915) contó con el apoyo del crucero acorazado USS

<sup>1</sup> Ver Max Henríquez Ureña: *Los Yanquis en Santo Domingo*. Editora de Santo Domingo, 1977, p. 97, y Stephen Fuller y Graham Cosmas: *Marines in the Dominican Republic 1916-1924*. History and Museums Division, Headquarter, U.S. Marine Corps, Washington DC, 1974, p.7.

<sup>2</sup> El acrónimo USS que precede al nombre de todo buque de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica es la contracción de United States Ship, que traducido significa Barco de los Estados Unidos. El acrónimo aparecerá cuando a cualquier unidad naval se la mencione por vez primera y, usualmente, sin los puntos entre las letras; luego, posterior o sucesivamente, solo con el nombre propio siempre escrito en letras cursivas.

*Washington*, comandado por el capitán USN Edward L. Beach,<sup>3</sup> en el que ondeaba su insignia el contralmirante USN William Banks Caperton, llama la atención que no se hiciera de igual manera en el caso de la República Dominicana.

Dos factores relevantes coincidentes cronológicamente permiten entender esta disparidad: por una parte, el retiro de Haití del buque líder del escuadrón, el crucero acorazado USS *Tennessee* (luego «rebautizado» USS *Memphis*) para cumplir una prolongada misión de carácter diplomático-comercial en América del Sur; y por otra, el aceleradísimo deterioro de las condiciones políticas en Santo Domingo en los meses de abril y mayo de 1916. Así, cuando los primeros grupos de marines invadieron por San Gerónimo el *Tennessee* estaba lejos, apenas llegando de su viaje sudamericano a la base de partida en Hampton Roads, Virginia, U.S.A.

Al despuntar el año 1916 el presidente constitucional Juan Isidro Jimenes Pereyra, ya casi septuagenario, se debatía entre las graves dificultades económicas y políticas de la nación y las severas exigencias del presidente Wilson contenidas en la Nota Número 14 de la Legación Americana del mes de octubre del año anterior (1915) en la que se le urgía al Gobierno proceder con el nombramiento formal de un asesor o experto financiero quien controlaría todo el movimiento económico y fiscal de la nación, cargo que de hecho, *ex officio* o a título de *modus vivendi*, ya lo desempeñaba un funcionario norteamericano desde el gobierno de José Bordas Valdez; y la disolución del Ejército, de la Guardia Republicana y de la Guardia Aduanal para ser substituidos por una «Guardia Rural» («constabulary») bajo el mando de oficiales norteamericanos.

Satisfacer estos dos mandatos, que sin lugar a dudas así podrían ser llamados, que implicaba la pérdida total del control económico y militar del país, requería de modificaciones en la

<sup>3</sup> El acrónimo U.S.N. que de inmediato prosigue al nombre del rango en todo oficial de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica significa United States Navy.

Constitución, paso que en las circunstancias políticas internas imperantes y con un Congreso, que en general le era adverso, el mandatario no se atrevía a dar.

Jimenes no contaba con el apoyo de los horacistas<sup>4</sup> mientras que en su propio partido una sorda guerra de intereses lo escindía y debilitaba su poder como gobernante. Enfrentadas estaban dos facciones, una, llamada «Pata Blanca», integrada por jimenistas «históricos» quienes controlaban el gabinete presidencial, y otra, la denominada «Pata Prieta», cuya ala militar estaba bajo el liderazgo del Secretario de Guerra y Marina, el general Desiderio Arias, quien de *motu proprio* y a través de sus dos oficiales subalternos, los generales Mauricio y Cesáreo Jimenes, jefes respectivos de la Plaza de Armas (Fortaleza Ozama) y de la Guardia Republicana, detentaba un poder militar casi absoluto apuntalado por la gran simpatía que su carismática figura suscitaba a nivel popular y por el apoyo de un importante sector del Congreso Nacional; un hombre a todas luces aprovechable a la buena fortuna de los astutos políticos que aupaban su autoestima presidencial.

Arias, un luchador de las montoneras de la línea Noroeste, hombre de limitada cultura, sobrio, frugal, de conducta reservada –diferente en esto a la mayoría de los caudillos de su época– estaba sujeto a una clientela demandante y a la imperiosa necesidad de cubrir económicamente sus acciones militares apoyándose para estos fines con el control que ejercía sobre las gobernaciones provinciales, las aduanas locales y el Ferrocarril Central Dominicano. Acantonado con sus tropas en Santo Domingo, sus exigencias al Presidente de la República, monseñor Alejandro Nouel (período diciembre 1912-abril 1913), fueron molestosas espinas que contribuyeron a la extemporánea renuncia del agobiado prelado a su elevado cargo político.

<sup>4</sup> El partido del general Horacio Vásquez Lajara. En esa época los partidos políticos eran reconocidos con el nombre de sus caudillos y los símbolos que usaban, pero no estaban organizados jurídicamente.

En su influyente posición de Secretario de Guerra y Marina del gobierno de Jimenes, en cuyo gabinete se atrincheró un selecto grupo de enemigos acérrimos a él, se fue distanciando progresivamente de aquel de quien otrora había sido su máxima espada defensora, con el agravante de que estaba en la mira de los norteamericanos por sus actuaciones contra éstos en la línea Noroeste y por sus francas simpatías hacia Alemania.

Jimenes, agotado, trasladó la sede del Gobierno a la finca *Cambelén* situada a 24 kilómetros al oeste de Santo Domingo desde donde, exasperado por las exigencias de su Secretario de Guerra y bajo la presión de los influyentes ministros Federico Velázquez y Jacinto B. Peynado, procedió a destituirlo mediante una maniobra en la que fueron arrestados allí los generales Mauricio y Cesáreo Jimenes mientras en la capital se trató de impedir el acceso de Arias a la Fortaleza Ozama, acción esta última que resultó fallida al quedar el encargado de ejecutarla, el general Lico Pérez Sosa, apresado por el astuto Arias. Por fortuna no hubo derrame de sangre y el *affaire* se solucionó con la liberación de los detenidos de uno y otro lado. Pero ese día, 14 de abril de 1916, marcó el inicio de una guerra que ya no necesitaba ser formalmente declarada tras la que Jimenes quedó en condición de exiliado de la capital dominicana y Arias como dueño absoluto de la misma.

En este álgido contexto el 1.º de mayo la Cámara de Diputados, controlada en gran medida por Arias y la colaboración de los representantes horacistas y vidalistas,<sup>5</sup> acusó ante el Senado a Jimenes por violación a las leyes y a la Constitución, propósito que perseguía su inmediata destitución e inhabilitación pública. Jimenes rehusó comparecer aduciendo que el Senado estaba localizado en un medio en «poder de los revolucionarios».<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Vidalistas: del partido del general Luis Felipe Vidal. Por su importancia numérica, un movimiento de tercera o cuarta posición en el espectro político de la época.

<sup>6</sup> Max Henríquez Ureña. *Op. cit.*, p. 96.

Acto seguido, trasladó la sede del Gobierno a San Gerónimo para, desde esta posición cercana a la ciudad y con 1400 hombres leales, preparar el ataque contra el insurrecto general.

Con el ambiente político caldeado al máximo, jalonado con violentos encuentros armados en el perímetro capitalino y las manipulaciones del ministro norteamericano William W. Russell, varias unidades del Escuadrón de Cruceros del Mar Caribe, bajo el mando del capitán USN Walter S. Crosley comandante del buque insignia USS *Prairie*,<sup>7</sup> se posicionaron frente a Santo Domingo. Jimenes, que había recibido reiteradas promesas de apoyo de Russell, solicitó comprarle «una partida de 100 fusiles y 50,000 rondas de municiones»,<sup>8</sup> petición que le fue rechazada ofreciéndosele en cambio el concurso de los marines para llevar a la fuerza al Gobierno a su sede natural en la ciudad. Después de algunas vacilaciones, el mandatario, en un gesto de alto honor patrio, no aceptó la capciosa oferta.

El 3 de mayo Crosley les hizo saber a los presidentes de las cámaras legislativas su intención de desembarcar los marines, propósito que convirtió en realidad el día 5 por San Gerónimo con una partida de 150 hombres comandada por el capitán Frederick M. Wise, quien se apoderó del vetusto fuerte y, dotado de algunas piezas ligeras de artillería, cubrió con rapidez la receptoría aduanal, a su incumbente, a las legaciones americana y haitiana y al presidente Jimenes. Este fue un hecho de flagrante violación de la soberanía nacional que provocó agrias pero ineficaces protestas a nivel popular, y de carácter formal ante el ministro norteamericano de parte del presidente de la Suprema Corte de Justicia, Federico Henríquez y Carvajal, y

<sup>7</sup> El USS *Prairie* era un crucero auxiliar de 6,620 toneladas con una artillería principal de 10 cañones de 3 pulgadas. Originalmente era un buque mercante (*Morgan Liner SS, El Sol*) que fue incorporado a la armada y transformado para funciones militares sobre todo como buque de transporte. Hizo «gala» de sus cañones contra la Escuela Naval cuando el asalto y toma del puerto y aduanas de Veracruz, México, en 1914.

<sup>8</sup> S. Fuller y G. Cosmas. *Op. cit.*, p. 9.

de los presidentes de ambas cámaras legislativas. Lamentablemente, Jimenes guardó silencio frente a tan dolosa ofensa,<sup>9</sup> actitud que Arias la consideró, a su favor, como «desdorosa para nuestra soberanía de pueblo libre e independiente».<sup>10</sup>

Jimenes, incapacitado para resolver o buscarle una solución satisfactoria al grave problema en el que estaba sumido, renunció a su elevado cargo el 7 de mayo mediante una proclama dirigida a la Nación y no al Congreso Nacional. Justificó su decisión, entre otros criterios, escogiendo el camino de «su propia inmólación», con el fin de evitarle al país males mayores que acarrearían inevitablemente «la humillación de una intervención militar norteamericana» y porque además no le era posible «volver a la mansión presidencial entre escombros para disfrutar del poder recuperado por las balas extranjeras».<sup>11</sup> Influyentes ministros del Gobierno trataron de hacer lo mismo pero fueron presionados por Russell para que integraran un Consejo de Secretarios bajo la amenaza, de no obtemperar con su propuesta, de la imposición de un gobernador militar norteamericano.

En el interín, otras partidas de marines fueron desembarcadas en Santo Domingo y unidades del escuadrón de cruceros fueron enviadas frente a San Pedro de Macorís, Sánchez y Puerto Plata, mientras que en la capital los marines, protegidos por la intimidante amenaza de Crosley de que «un disparo de fusil»<sup>12</sup> contra estos bastaría para desatar una represalia de severas consecuencias, lograron posicionarse en numerosos puntos estratégicos de la misma en espera del próximo paso

<sup>9</sup> En este caso, la actitud de Jimenes tuvo cierto parecido con la del presidente Carlos Morales Languasco el 11 de febrero de 1904 cuando el bombardeo y ocupación de Villa Duarte por marines, episodio descrito más adelante en el texto.

<sup>10</sup> Rafael Darío Herrera. *Revueltas y Caudillismo, Desiderio Arias frente a Trujillo*, 2010, p. 76.

<sup>11</sup> Sumner Welles. *La Viña de Naboth*, tomo II, Sociedad Dominicana de Bibliófilos, Banreservas, 3ra. edición en castellano, p. 207.

<sup>12</sup> Max Henríquez Ureña. *Op. cit.*, p. 96.

a dar que se produjo con la llegada del contralmirante USN William Banks Caperton el 12 de mayo en el crucero USS *Dolphin*<sup>13</sup> con una dotación de marines de refuerzo procedentes de Haití y Guantánamo, Cuba, grupo que elevó el número de efectivos desembarcados a 600 hombres bien equipados, con armas avanzadas y piezas de campaña.

De inmediato, el día 13, Russell y Caperton le comunicaron a Arias y a los generales Mauricio y Cesáreo Jimenes, con copias a las legaciones extranjeras y al presidente del Ayuntamiento, que el día 14 de mayo, a partir de las 06 horas a.m., deberían deponer armas y municiones y abandonar sus posiciones de combate, recomendándole a la población civil evacuar la ciudad por la avenida Bolívar (el camino hacia Las Cuevas de Santa Ana) y los que decidieran hacerlo por la vía marítima proceder lejos de la línea de fuego de los vapores americanos, porque el día siguiente, el 15 de mayo a partir de las 06 horas de la mañana las tropas bajo su mando iban a tomar la ciudad. Órdenes y medidas que de no ser obedecidas acarrearían graves consecuencias.<sup>14</sup>

Arias rechazó la exigencia de deponer las armas pero optó, en cambio, por abandonar la Fortaleza y la ciudad que puso en manos del cabildo capitaleño, decisión de salir que le fue facilitada por la petición formal del Cabildo y del Consejo de Secretarios con la mediación de monseñor Nouel, el Conde d'Arlot, Ministro de Francia y el señor Angelo Porcella, encargado de Negocios de Italia.

Con un ejército mermado, de unos 800 hombres, llevándose todo el parque militar y prisioneros liberados, tomó rumbo hacia el poblado de La Victoria, paso inicial para dirigirse al

<sup>13</sup> La categoría de «buque insignia» dada a este barco, un viejo cañonero remozado de 1886 toneladas, dependió exclusivamente de que en ese momento era el asiento de un almirante de la flota.

<sup>14</sup> Ver esta comunicación completa en: Max Henríquez Ureña. *Op. cit.*, pp. 102-103.

Cibao y a la línea Noroeste, zonas que conocía palmo a palmo por razones de sus orígenes y sus exitosas luchas montoneras.

Luis F. Mejía en su importante obra histórica *De Lilís a Trujillo* señaló que «los capitaleños contemplaron asombrados la fuga de Desiderio y al acudir a la fortaleza en busca de armas para una desesperada resistencia, hallaron muy pocas, aquellas inservibles, abandonadas por los fugitivos».<sup>15</sup> El término «fuga» insinúa la prevalencia de la cobardía en el guerrillero noroestano, concepto difícil de admitir en el contexto de su personalidad, al menos, hasta ese momento. Arias era un hombre de luchas montoneras a campo abierto y la confrontación militar con los norteamericanos habría expuesto a la ciudad, a la Fortaleza y sus zonas residenciales colindantes, a una gran destrucción sobre todo por los obuses de la artillería naval, cosa no imposible en el marco de la memoria de lo ocurrido en 1904 contra Villa Duarte. No sin razón, Vetilio Alfau Durán consideró la decisión de Arias correcta en ese crucial momento porque a su entender «los acorazados y cruceros surtos en el antepuerto, hubieran abierto sus fuegos sobre la inofensiva capital dominicana».<sup>16</sup>

El siguiente inserto sobre la toma y ocupación del puerto y aduanas de la ciudad de Veracruz, México, por la poderosa flota norteamericana del almirante Frank F. Fletcher, en 1914, apenas dos años antes, es una muestra fehaciente de que la amenaza de Caperton, sustentada por una definida decisión del Gobierno norteamericano, no era una fanfarronada y de las posibles consecuencias sobre la ciudad de Santo Domingo

<sup>15</sup> Luis F. Mejía. *De Lilís a Trujillo*, Sociedad Dominicana de Bibliófilos, 2033, p. 127.

<sup>16</sup> Vetilio Alfau Durán. *Por La Verdad Histórica (VAD en la revista ¡Ahora!)*. General Desiderio Arias. A.G.N., vol. CCXLVIII, 2015, p. 250. (Nota del autor: No había buques en ese momento con la categoría de acorazados en el escuadrón naval frente a Santo Domingo, pero la artillería de los que allí estaban hubiera sido más que suficiente para causarle un gran daño a la ciudad).

en el caso de que Arias y grupos de dominicanos no ligados a él hubiesen ofrecido resistencia armada. Asimismo le da apoyo a la razonable actitud del cabildo capitalino y a las citadas personalidades que intervinieron para que el general de las montoneras desocupara la Fortaleza y saliera de la ciudad:

Entre los días 21 y 22 de abril de 1914 el almirante Fletcher arremetió contra Veracruz con el propósito inmediato, no único ni fundamental, de bloquear el desembarco de un pesado arsenal a bordo del mercante alemán *Ipiranga* destinado al Gobierno usurpador del general Victoriano Huerta, desafecto al Gobierno norteamericano. El puerto y la ciudad fueron defendidos por unos pocos cientos de militares, milicianos y prisioneros henchidos de fervor patriótico porque el ejército federal se había retirado del lugar. La resistencia fue heroica pero al final vencida por la superioridad del invasor. Un punto clave de esta resistencia fue la Escuela Naval Militar que terminó severamente castigada por la artillería norteamericana, en especial la del *Prairie*, el mismo buque desde el cual Caperton conminó a Arias a rendirse. En esta contienda cayeron muchos mexicanos elevados posteriormente a la categoría de héroes nacionales como el teniente de artillería José Azueta y el cadete naval Virgilio Uribe quienes no retrocedieron, no huyeron, ante el poderoso enemigo. El primero, Azueta, fue herido mientras manejaba una ametralladora pesada, solo, a descampado, frente a la Escuela Naval; luego ya postrado en cama, antes de morir, tuvo el espartano coraje de rechazar la oferta de ayuda médica ofrecida por los norteamericanos. México ha exaltado la memoria a estos jóvenes estampando sus rostros en sellos de correo, en medallas conmemorativas y en monedas. Sus nombres perviven en un monumento cerca de su Escuela Naval convertida hoy en el Museo Naval <sup>17</sup> México y a ellos estuvieron dedicados

<sup>17</sup> La intervención norteamericana en Veracruz <http://www.rebellion.org/noticia.php?id=183784>.

los actos conmemorativos del cincuentenario (1964) y del centenario (1914) de esa gesta.<sup>18</sup>

El 15 de mayo la indefensa ciudad fue ocupada a puertas cerradas, bajo un silencio sepulcral y con las banderas enlutadas. «Más que una ciudad, parecía que los soldados americanos habían ocupado un cementerio»,<sup>19</sup> recibimiento despectivo que para los marines resultó ser de gran alivio porque no tuvieron que enfrentar una resistencia como la que le hicieron en Veracruz, México, dos años antes, temor literalmente expresado por uno de los oficiales al decir que «si Arias hubiera peleado duro, como había ocurrido en Veracruz en donde recibíamos tiros de cada casa y cada cosa [...] nadie habría estado complacido en hacer este trabajo».<sup>20</sup>

La ciudad, en medio del temor, sigilo y desprecio de su gente hacia el invasor, necesitó de varios días para alcanzar su nivel vital normal. Es digno de ser mencionado que en la mañana del día de la invasión en el Matadero Municipal,<sup>21</sup> tras un arriesgado «forcejeo» de actitudes y palabras de un grupo de ciudadanos frente a marines, se logró que la bandera dominicana fuera enhestada en un mástil improvisado con una larga vara de pescar<sup>22</sup> mientras se escuchaban las notas del Himno Nacional procedentes de una «Victrola» de un comercio cercano; y más sorprendente, que los invasores le hicieran los honores correspondientes.<sup>23</sup> De repente, simbólicamente, la patria pisoteada por la fuerza bruta, respiraba aventada por la

<sup>18</sup> <https://www.gob.mx/sedena/documentos/10-de-mayo-de-1914-fallece-el-teniente-jose-azueta>

<sup>19</sup> Max Henríquez Ureña. *Op. cit.*, p. 105.

<sup>20</sup> S. Fuller y G. Cosmas. *Op. cit.*, p. 13 (Traducción libre del autor).

<sup>21</sup> El Matadero Municipal, construido en el gobierno de Morales Languasco, estuvo situado en la esquina de las calles Palo Hincado y San Pedro (hoy José Gabriel García). Fue removido a principios de la década de 1940.

<sup>22</sup> Posiblemente de bambú porque de esta naturaleza era el instrumento que usaban habitualmente los pescadores costaneros debido a su gran extensión y resistencia.

<sup>23</sup> Francisco Veloz Molina. *La Misericordia y sus contornos 1884-1916*, Colección Banco Central de la República Dominicana, vol. 50, 2002, p. 229.

brisa marina, en el rústico instrumento con el que se ganaban la vida humildes pescadores costaneros.

El país, indignado, respondió con la creación de Juntas Patrióticas en todas las provincias, y el día 17 de mayo el Congreso Nacional, que trataba de llenar con urgencia la acefalía presidencial de la República, no pudo escoger para el cargo al Presidente de la Suprema Corte de Justicia, el doctor Federico Henríquez y Carvajal, quien se vio obligado a declinar su postulación faltándole apenas una tercera y última votación, debido a las presiones de los interventores quienes habían aconsejado, lo que en el contexto era una orden militar, que no se diera ese paso hasta tanto las condiciones «revolucionarias» en el país estuvieran totalmente controladas.

En realidad, el ministro Russell sabía quién era don Federico, un hombre que no encajaba en sus propósitos, que no era un equivalente nacional del genuflexo Philippe Sudre Dartiguenave haitiano montado en la silla presidencial bajo el amenazante resplandor de las bayonetas caladas en los fusiles de los marines en el mes de agosto del año previo. La obstrucción al civilista e insigne intelectual no fue más que el principio de un proceso de argucias, escauceos y trapisondas para que el país capitulara de *motu proprio* en cuanto a lo que de soberanía todavía le quedaba aunque solo fuera esto a nivel jurídico.

A partir de ese momento, la obstrucción imperial, aprovechándose de las debilidades e inquinas políticas locales, logró impedir la elección de un presidente constitucional, propósito en el que fracasaron, por razones distintas, los licenciados Federico Velázquez y César A. de Castro, mientras los invasores afianzaban su poder militar en todo el país teniendo como objetivo esencial sacar al molesto Arias del escenario político nacional, quien contaba con fuerzas militares y gran simpatía regional.

Y en esto no perdieron tiempo. El 23 de mayo llegó a Santo Domingo el coronel Theodore P. Kane con el Estado Mayor del

2do. Regimiento y tres compañías de infantería en el crucero auxiliar USS *Panther* ocupando todas las instalaciones militares y los puntos de valor estratégico de Santo Domingo, mientras tropas embarcadas en el cañonero USS *Sacramento* y en el USS *Panther* fueron estacionadas en las aguas frente Montecristi al cabo que otras transportadas por el destructor USS *Lamson* lo hicieron ante Puerto Plata. De esta manera, hacia finales de mayo en aguas y en tierra ya estaban ubicadas once compañías y la dotación de marines en la ciudad de Santo Domingo rondaba los 750 hombres

La ocupación de Montecristi el 1 de junio se hizo sin resistencia alguna pero no resultó igual en Puerto Plata en donde el general desiderista Apolinar Rey tuvo que ser vencido a la fuerza, con artillería naval incluida, tropas invasoras que en su avance hacia Navarrete encontraron patrióticas resistencias en una de las cuales perdió la vida el primer marine en tierra dominicana, el capitán USN Helbert J. Hirshinger. El objetivo inmediato era la toma de esa población con columnas desde Montecristi y Puerto Plata para asestar el golpe final contra Santiago, propósito para el que llegó el coronel USN Joseph H. Pendleton con el 4to. Regimiento y las compañías 4ta. y 9na., desembarcadas en Puerto Plata desde los cruceros USS *Rhode Island* y USS *New Jersey*.

La columna montecristeña, de unos 800 infantes, dotada de modernas ametralladoras y piezas de campaña (cañones) se topó con enconadas resistencias en Las Trincheras, en El Baitoal y en Doña Antonia, ocurriendo el mayor de estos encuentros en La Barranquita, Guayacanes, en el que se inmolaron heroicamente (así con propiedad puede decirse) veintiocho dominicanos de los ochenta comandados por el general Carlos Daniel, quien, lamentablemente, no recibió a tiempo la orden de Arias de retirarse del lugar.

Arias y sus milicianos quedaron aislados en Santiago, sin apoyo político, bajo la presión de tropas gubernamentales y en

medio de una población hostigada, temerosa y cansada. Resignado y reconociendo que no tenía salida airosa de la situación en la que se encontraba, pactó con Caperton a condición de que se le respetara la vida, la de sus seguidores y de que se les complacieran otras peticiones menores, las que, en conjunto, constituyeron una triste compensación para un humillado que les dio a los invasores la justificación final, si bien no la primaria ni la fundamental, para ocupar militarmente el país.

La presión económica sobre el Consejo de Secretarios y el país comenzó a correr en paralelo con la militar. El 16 de junio el Gobierno norteamericano dispuso de manera arbitraria el desvío del manejo de los fondos fiscales provenientes de las rentas internas, no aduanales, hacia la Receptoría de Aduanas, asunto no establecido en la Convención de 1907.

A principios del mes de julio la Junta de Defensa Nacional inició gestiones en pro de la armonización para la elección de un presidente que llenara el vacío institucional existente, algo no deseable para el ministro Russell a menos que el cargo lo ocupara alguien afecto a sus intereses, preocupación acicateada por la molesta espina que representaba la figura de Desiderio Arias quien, aunque militarmente derrotado, en lo político retenía notables y útiles simpatías.

El asunto se convirtió en un «pulso», en un forcejeo asimétrico en el que los fuertes músculos del abusador tenían detrás y a su favor muchos fusiles, cañones y enorme poder económico. Y no solo cañones de campaña. Estaban además en aguas dominicanas los de las plataformas artilleras de varias unidades del Escuadrón de Cruceros del Mar Caribe de la Flota Norte del Atlántico, grupo regional comisionado para el soporte de las intervenciones-ocupaciones militares de Nicaragua, Haití y la República Dominicana, y para el monitoreo y vigilancia de otros puntos de interés a la política imperial norteamericana en la cuenca caribeña. Entre otros, fondeado frente a Santo Domingo, el *Memphis*, el buque líder de este escuadrón, una

mole de casi 16,000 toneladas a plena carga, el «*monstruo*» del epígrafe sobre la fotografía mostrada en la introducción de esta obra, exhibía los suyos: cuatro cañones de calibre de 10 pulgadas y dieciseis de 6 pulgadas, armamento con poder suficiente para causar una gran devastación hacia donde esas armas dispararan sus pesados proyectiles.

Una formidable máquina de guerra sobre todo para un país pequeño atrapado en la indefensión, una poderosa mano de hierro que presionaba a favor de las exigencias de sus dueños cuyos efectos comenzaron a sentirse directamente el viernes 27 de mayo de 1916 cuando fondeó frente a Santo Domingo, lugar en el que se mantuvo hasta el momento de su naufragio con excepcionales y breves ausencias como los dos viajes que hizo a la Bahía de las Calderas para carbonear de los buques collier USS *Hector* y *Neptune*, a Puerto Príncipe en la tercera semana del mes de julio, y el rápido periplo costanero que hizo a Sánchez, en la Bahía de Samaná, a Puerto Plata, Monte Cristi y Cabo Haitiano.<sup>24</sup>

Su capitán, Edward Latimer Beach (1867-1943), era a la sazón un pundonoroso y culto oficial de 49 años de edad graduado de la Academia Naval de Annapolis, Maryland en 1888 como Ingeniero Asistente Maquinista. Asignado al USS *Philadelphia* estuvo en Saint Thomas y luego, entre 1889 y 1890, como parte de la flota del almirante Gherardi, en las aguas norteñas haitianas cuando Estados Unidos trató de apropiarse por arriendo de la Mole de San Nicolás para establecer una base naval allí. En los años 90 sirvió en el crucero acorazado *New York* y luego como oficial ingeniero en el torpedero *Erickson* del que escapó ileso de un accidente que mató a uno de los tripulantes y dejó seriamente quemados a otros.

En 1897 sirvió como ingeniero de máquinas en el crucero protegido USS *Baltimore* del Escuadrón Asiático del comodoro

<sup>24</sup> Sobre la llegada del *Memphis* a la República Dominicana el 25 de mayo de 1916 se refiere al lector a la relación sobre esto en el Capítulo III de esta obra.

George Dewey que derrotó a la escuadra española en Manila, Filipinas, en 1898. Allí comandó el cañonero USS *Helena*, dirigió un astillero en Cavite e incluso fue hecho prisionero por breve tiempo por los filipinos independentistas. Hacia el final del siglo XIX y principios del XX ocupó el cargo de oficial de artillería y de navegante del poderoso monitor USS *Nevada* y el de Oficial de Artillería y Navegante Asistente del acorazado USS *New York*, buque en el que consolidó su posición de oficial de cubierta lejos de las salas de máquinas. Más adelante, en 1908, fungió de Oficial Navegante del crucero acorazado USS *Montana* (similar al *Tennessee*) integrado a la Gran Flota Blanca en su viaje transmundo. Como Oficial Ejecutivo de este buque estuvo en Guantánamo, Cuba, interviniendo después en Turquía, en donde cumplió una misión en tierra durante la revolución allí de 1909.

En 1910 fue promovido al grado de Comandante Oficial Ingeniero y puesto al mando de un astillero de la US Navy en Boston en donde adquirió experiencias de tipo burocrático. En 1913 comandó al USS *Vestal*, un importante buque de reparaciones con el que cumplió misiones en Cuba y en Puerto Rico y luego, en 1914 en el bloqueo del Puerto de Veracruz, México. Allí fue comandante de la Fortaleza Juan de Ulloa y fungió además como interventor aduanal. De regreso a Estados Unidos, fue ascendido al grado de capitán y puesto al mando del crucero acorazado USS *Washington* con el cual retornó a Veracruz como buque almirante, insignia, del contralmirante William B. Caperton.

En junio de 1915, durante la revuelta en Haití de Rosalvo Bobo contra el régimen de Vilbrun Guillaume Sam, llegó a esas aguas con el *Washington* y el escuadrón de cruceros y cañoneros de Caperton. El 28 de julio desembarcó con una partida de 350 marines en Puerto Príncipe tras la macabra ejecución en la cárcel de 167 opositores, incluyendo al expresidente Zamor, y de la violencia popular inmediata que culminó con

el apresamiento de Guillaume Sam en la legación francesa, su ejecución y el despedazamiento de su cadáver en las calles de Puerto Príncipe.

Allí se mantuvo como representante de su almirante en tierra al frente de las negociaciones bajo presión militar ante los políticos oficialistas y de la oposición, dirigidas esencialmente a bloquear el ascenso de Bobo al poder quien no era afecto a los intereses norteamericanos. Desempeñó además las funciones de «Experto Financiero» del Gobierno gracias al poder militar que lo sostenía, al buen dominio del idioma galo y al trato afable, cortés y educado en sus relaciones personales. Caperton que no hablaba francés, se mantuvo en el buque en condición de «espléndido aislamiento», bajando a tierra excepcionalmente.

En septiembre de 1915, debido al estado de gravedad y subsecuente muerte de su esposa Lucie Quin, su compañera matrimonial de veinte años (con la que no tuvo hijos), regresó a Boston, razón por la que fue relevado del *Washington*. No tardó en volver a Haití reasumiendo el mando del buque y la presión encaminada hacia la obtención por parte del Senado del Tratado de Intervención (*modus vivendi*) finalmente logrado. El 29 de enero de 1916, frente a Puerto Príncipe, fue puesto al mando del USS *Tennessee* a raíz del retiro del *Washington* para fines de revisión y reparaciones.

En febrero de 1916, con el asunto haitiano bajo control, el *Tennessee* abandonó Haití con el propósito de transportar a la Comisión del Tesoro Norteamericano, presidida por el Secretario William G. MacAdoo, hacia la reunión de la Alta Comisión del Congreso Panamericano a celebrarse en Buenos Aires, Argentina. El buque partió de Hampton Road, Virginia, el 8 de marzo de 1916 y después de desembarcar a sus importantes pasajeros en Montevideo, Uruguay, y de atravesar a marcha forzada el Estrecho de Magallanes, los reembarcó en Valparaíso, Chile, luego de que los comisionados cruzaran por tierra desde Argentina. El retorno al lado atlántico lo hizo

con un espectacular paso por el recién inaugurado Canal de Panamá.<sup>25</sup>

A estas experiencias profesionales el oficial sumaba otras de carácter intelectual: su labor como profesor de historia naval, de articulista de la revista de la Academia y su participación en el cuerpo editor de la publicación en 1902 del Instituto Naval de la primera edición del *The Blue-jackets' Manual*, de la autoría del teniente Ridley McLean, obra que ha sido desde entonces, con sus lógicas modificaciones, el «catecismo» de la marinería norteamericana.

Su notable afición por la literatura lo llevó a producir trece novelas de temas navales, la mayoría de ellas publicadas antes de 1915 (la última en 1922), encuadradas en su sistema de valores y en las que «exalta las virtudes como la honestidad, la autoconfianza y el trabajo duro para alcanzar el sueño americano de elevarse de la pobreza al éxito».<sup>26</sup> Era, por tanto, un marino culto, escritor, quien en su autobiografía da cuentas de su satisfacción ante la gran biblioteca que tenía el crucero acorazado *New York* en el que sirvió en los primeros años del siglo xx. Desencajaba con las normas entonces en boga de que todo oficial de lo que tenía que ocuparse con excelencia era de su oficio naval y no de asuntos literarios. Esta cualidad le permitió apreciar el elevado nivel cultural del presidente Henríquez y Carvajal, percepción que expresó con las siguientes palabras: «Este caballero, de impresionante personalidad, era médico, autor y poeta. Yo lo ví casi a diario durante un tiempo y llegué a tenerlo en alta estima».<sup>27</sup>

Constituyó con su almirante, Caperton, una singular pareja de oficiales conocedora, desde la óptica imperial, del asunto haitiano, experiencia que era ideal para participar con éxito

<sup>25</sup> Este viaje sudamericano del *Memphis* es tratado con mayores de detalles en el Capítulo III.

<sup>26</sup> Thomas B. Buell. *Two Who Dared to Write*, Naval History, United States Naval Institute, April 1998, p. 20 (Traducción libre del autor).

<sup>27</sup> Edward Beach Sr. y Edward Beach Jr. *From Annapolis to Scapa Flow*, Naval Institute Press; Annapolis, Maryland. U.S.A., 2003, p. 249 (Traducción libre del autor).

en el control del problema que a poca distancia, en el lado dominicano de la isla, se estaba gestando aceleradamente a principios de 1916, cosa de la que al parecer ambos militares no estaban al tanto aunque si era bien conocida por el ministro Russell y los políticos del Departamento de Estado. Esto se deduce de la afirmación de David Healy en un capítulo biográfico sobre el almirante en el sentido de que, según palabras del propio oficial, este solo tenía nociones o ideas vagas, «smattering ideas»<sup>28</sup> de lo que estaba pasando en la otra parte de la isla.

Hacia mediados del mes julio el *Memphis* abandonó su fondeadero frente a Santo Domingo dirigiéndose a Puerto Príncipe, Haití. Allí, el 18 de julio, Caperton, quien había sido ascendido al rango de Vicealmirante y comisionado para dirigir la Flota del Pacífico, traspasó su mando al contraalmirante USN Charles Fremont Pond. Al momento de partir hacia los Estados Unidos había logrado un adecuado control militar del territorio dominicano, éxito que incluyó la rendición del general Desiderio Arias. Sin embargo, no había avanzado en el plano político porque el Gobierno dominicano, aún a pesar de estar en condición de acefalía presidencial, no daba muestras de ceder y de cumplir las exigencias fundamentales de la nota núm. 14 de la Legación norteamericana, las que, de aprobarse, lo transformaría en un gobierno títere propio de un «protectorado». El almirante se topó con algo distinto de lo que encontró en Haití: el honor dominicano estaba vivo a pesar de todo, que «respiraba», convirtiéndose en un formidable valladar contra sus propósitos y al mismo tiempo en una irritante desobediencia.

Tenía la suficiente inteligencia y suspicacia para apreciar las diferencias. En Santo Domingo, aún a pesar de la gravísima crisis existente, no había un régimen despótico, opositores políticos no habían sido vilmente matados de una sola pasada en ergástulas y mucho menos ningún presidente había sido

<sup>28</sup> Thomas J. McCormick y Walter LaFeber. *Behind the throne, Servants of power to imperial presidents 1898-1968*, Ed. University of Wisconsin Press, 1993, p. 76 (Traducción libre del autor).

asesinado por una furiosa turba en una legación foránea y su cuerpo salvajemente descuartizado en las calles tal como le hicieron a Vilbraum Guillaume Sam en Puerto Príncipe. Fue ese honor, subyacente, soterrado pero viviente, el que palpó y expresó con la siguiente frase tocada por la decepción y cierta amargura: «No teníamos amigos entre los dominicanos[...] Aún las mujeres y los niños desviaban sus miradas mientras pasábamos y nos trataban con silente desprecio»,<sup>29</sup> y «Claramente no tenemos amigos en esta tierra[...] La única manera de conducirlos es por la fuerza y el gran garrote».<sup>30</sup>

La llegada del *Memphis* procedente de Haití el 23 de julio con el nuevo jefe naval de la intervención, el contralmirante Pond, se produjo apenas dos días antes de que el Congreso Nacional se aprestara a escoger un Presidente Constitucional Provisional, un asunto de gran trascendencia política en ese momento para la República Dominicana, propósito que había sido obstaculizado por Russell y Caperton desde el inicio de la intervención sobre todo si involucraba a un candidato no grato como fue el caso del doctor Federico Henríquez y Carvajal, Presidente de la Suprema Corte de Justicia. De todas maneras y para decepción de los invasores, el día 25 el Congreso sesionó y escogió al doctor Francisco Henríquez y Carvajal, persona cuyas cualidades morales e intelectuales y sus criterios nacionalistas y políticos, descritos en los párrafos siguientes, no diferían esencialmente de las de su hermano Federico.

El doctor Henríquez era médico graduado de las universidades de París y de La Habana, licenciado en Derecho, maestro, periodista y profesor universitario. Había ocupado cargos públicos de relevancia: Ministro de Relaciones Exteriores (1899-1901), Ministro de Correos y Telégrafos (1902), Delegado a la Segunda Conferencia de Paz de La Haya (1907); Juez de la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya; Ministro

<sup>29</sup> *Ibidem.*

<sup>30</sup> *Ibidem*, p. 77.

Plenipotenciario en Haití (1912); Comisionado Especial ante el Gobierno de los Estados Unidos (1915); y Delegado a la Alta Comisión Internacional de legislación Uniforme celebrada en Buenos Aires, Argentina, en mes de abril de 1916.<sup>31</sup>

De raigambre jimenista, no tenía militancia política ni revolucionaria. Al residir en Cuba desde 1904, sus doce años fuera del país lo mantuvieron alejado de los embrollos políticos nacionales y por tanto se le estimaba como persona no contaminada por las tendencias imperantes, condición apropiada para que se lo considerase en ese momento un factor de equilibrio ideal para conducir al país hacia una pronta liberación de la intervención. No sorprende, por tanto, que el telegrama mediante el que se le comunicó su elección fuera firmado por los líderes de todos los partidos políticos nacionales.

Era un civilista de pensamiento liberal, poseyendo definidos conceptos sobre el valor de la vida institucional del país, la formación de los partidos políticos, la descentralización, la importancia de los gobiernos de los ayuntamientos, la educación y la salud, y programas de construcciones entre los que predominaba su deseo de comunicar al Ferrocarril Central Dominicano con la ciudad de Santo Domingo; partidario del nombramiento de gobernadores civiles y no militares como era la norma entonces y la colocación de las fuerzas armadas únicamente bajo mando presidencial.

Henríquez regresó de inmediato al país y tras recibir una cuasi apoteósica recepción en el puerto del Ozama, prestó juramento como Presidente interino ante el Congreso Nacional el 31 de julio. La ley que lo consagró estableció que si en un plazo de cinco meses, a partir de la fecha de su elección, la Asamblea Constituyente no había logrado votar una nueva Constitución con los preceptos para la elección del Presidente Constitucional, el mandatario debería convocar las Asambleas Primarias con

<sup>31</sup> Henríquez y Carvajal como representante de la República Dominicana coincidió en este cónclave con los delegados norteamericanos que el *Memphis* transportó en su viaje de circunvalación de América del Sur.

el propósito de nominar nuevos colegios electorales para estos proceder a la escogencia del Presidente de la República. Tenía por tanto plazos ineludibles que cumplir y esto no escapó a la atención del astuto ministro norteamericano.

Integró en pocos días su gabinete con figuras de alto nivel cívico de todas las fuerzas políticas, hombres de estructura moral similar a la de él, que no habían desempeñado cargos gubernamentales mayores excepto uno de ellos: Federico Henríquez y Carvajal, de Interior y Policía; Francisco J. Peynado, de Hacienda; José María Cabral y Báez, de Relaciones Exteriores; Emilio Prudhomme, de Justicia e Instrucción Pública; Eladio Sánchez, de Agricultura e Inmigración; Eliseo Espaillat, de Fomento y Comunicaciones; y el general Miguel Mascaró, de Guerra y Marina. Además, convocó la Asamblea Constituyente que quedó bajo mayoría del partido horacista.

Curiosamente, el capitán Beach relata en su autobiografía que el mismo día de la elección del doctor Henríquez, el 25 de julio, el contralmirante Pond le ordenó llevar el *Memphis* a Cabo Haitiano para no interferir con la labor del Congreso Nacional, medida que, con el debido respeto jerárquico, el capitán trató de abortar con el argumento de que entendía que el Departamento de Marina esperaba que él (el almirante Pond) estuviese precisamente frente a Santo Domingo en el crucial momento de la elección del Presidente, objeción a la que el alto oficial respondió de manera escueta y precisa que no deseaba intimidar con su presencia la libre elección que se haría y que tampoco deseaba forzar la escogencia de una persona que le resultara complaciente a ellos (los norteamericanos) y no al pueblo dominicano.<sup>32</sup>

Como parte de este diálogo, Beach transcribe algunos criterios de su almirante que coliden con los generalmente empleados y aplicados por las potencias mayores a los países débiles, señalando él mismo (Beach) que no estaban en Santo

<sup>32</sup> E. L. Beach Sr. y E. L. Beach Jr. *Op. cit.*, p. 247.

Domingo para intimidar a nadie sino para estar prestos a intervenir en los acostumbrados desórdenes y revueltas propios de estos pueblos.<sup>33</sup> Con todo, el almirante le adujo que al retirarse del escenario en ese momento su nación le daba mayores muestras de fe a la «buena gente» de este pueblo que permaneciendo frente a la ciudad de Santo Domingo. Así las cosas, sin poder eludir la orden de su superior, Beach condujo con gran pericia el *Memphis* a Cabo Haitiano con escalas en la bahía de Samaná y Puerto Plata. Pero su estada en Cabo Haitiano fue muy breve porque el Departamento de Marina le ordenó regresar de inmediato a su fondeadero frente a Santo Domingo

Es lógico entender que, desde el punto de vista militar imperial, era Beach quien tenía la razón y no su almirante, a quien describe como un oficial de fuertes convicciones que, no obstante, siempre simpatizaba con los desvalidos, y que pensaba que ellos, los norteamericanos, no debían imponer respeto a las naciones débiles ni convertirlas en objetos de subasta. Estos inusuales rasgos de la personalidad de un alto oficial de la Armada norteamericana, así descritos, parecen encajar bien en lo expresado por el propio almirante al presidente Henríquez y Carvajal cuando le dio las gracias por la efectiva ayuda facilitada por el Gobierno y el pueblo dominicanos a los marinos del *Memphis* en las aciagas horas de su tragedia del 29 de agosto.

¿Cuánto tiempo pasaría el *Memphis* al frente de la intervención en la República Dominicana? La respuesta es difícil de formular por depender de múltiples factores atados a los intereses de su Armada entre los que estarían la total «pacificación» del

<sup>33</sup> El criterio de Beach es discutible porque no es cierto que la presencia del *Memphis* no fuera de carácter intimidatorio. En cuanto a la capacidad y presteza para intervenir, sin lugar a dudas, estaba en lo correcto. Además y aunque sea especulativo, el hecho de que el *Memphis* con un nuevo almirante retornara a Santo Domingo justo dos días antes de la elección presidencial por el Congreso Nacional, podría no haber sido una simple coincidencia.

país invadido y su entrega jurídica, y las necesidades y conveniencias de los Estados Unidos en relación a la gran guerra mundial que había estallado dos años antes y no daba visos de acabar en un tiempo breve. En el tiempo de un poco más de tres meses que duró su estada, finalizada abruptamente el 29 de agosto, operó como centro logístico y de comunicaciones,<sup>34</sup> sirvió de transporte de tropas, se movilizó rápidamente mar afuera por el mal tiempo causado por dos temporales y en dos ocasiones fue a la Bahía de Las Calderas a recibir combustible de buques «collier»,<sup>35</sup> estuvo en Haití e hizo un rápido periplo a Sánchez en la Bahía de Samaná, a Puerto Plata, Montecristi y Cabo Haitiano.

Su calado de 27 pies no le permitía ingresar al puerto del Ozama por lo que se mantenía anclado en el límite exterior del Placer de los Estudios en una posición lo más cercana posible a la desembocadura del río con el objeto de facilitar la transferencia de personal e insumos mediante lanchas con motor de gasolina y de vapor. Desde esa posición el ominoso «monstruo» gris, el «cuatro chimeneas», tenía a la ciudad de Santo Domingo y a sus alrededores cercanos al alcance inmediato de su pesada artillería de 10 y de 6 pulgadas. Agarrado al fondo marino por sus anclas le mostraba permanentemente al vencido sus

<sup>34</sup> Según la revisión de las ediciones del *Listín Diario* de julio y agosto de 1916, el servicio telegráfico del *Memphis* le proporcionaba a dicho diario informaciones de carácter internacional en particular sobre los incidentes de la guerra en Europa (Primera Guerra Mundial).

<sup>35</sup> En su autobiografía el capitán Edward L. Beach (E. L. Beach Sr, y E. L. Beach Jr. *Op. cit.*, pp. 249-250) refiere que en ocasión de su barco repostar carbón del collier USS *Vulcan* en la Bahía de las Calderas ayudó a rescatar personalmente en horas de la madrugada a tripulantes del buque carbonero que naufragaron en un bote cuando intentaban llegar a tierra en Azua, creyéndose en principio y erróneamente que esa partida estaba detenida en ese lugar y él al frente de una compañía y tres oficiales se dirigían a liberarlos. Dos de esos marinos murieron ahogados. Beach menciona a Agra por Azua y en realidad el buque collier no era el *Vulcan* sino el USS *Hector* y el lugar a donde se dirigían era a Puerto Tortuguero (The Forecastle Log USS Memphis, <https://www.hippocard.com/listing/military-u-s-s-memphis-forecastle-log-27-may-1916/2240020>)

intimidantes «fauces» y la inutilidad de todo intento de resistencia a los intereses del Gobierno del cual era su acerada punta de lanza.

Aunque esa artillería difícilmente tronaría contra tierra dominicana, algo que a la luz de la imaginación hubiera sido monstruoso e innecesario en ese momento por el estado de indefensión de un país ya ocupado militarmente e incapacitado para librar una lucha que no fuera exclusivamente la de tipo jurídico-diplomático,<sup>36</sup> ese era un temor que palpitaba soterradamente en la población. No era posible borrar del oído de los puertoplateños el tronar de la artillería naval norteamericana contra ellos en tiempos recientes y para los capitaleños el vendaval de obuses de los cruceros protegidos USS *Newark* y *Columbia* que, posicionados en el antepuerto de Santo Domingo, aproximadamente en donde estaba fondeado el *Memphis*, llenaron de espanto y dolor al poblado de Pajarito (Villa Duarte) el 11 de febrero de 1904, apenas unos 12 años antes, incidente que, como antecedente invasivo a la intervención de 1916 merece un espacio aquí:

En el mes de febrero de 1904 la ciudad de Santo Domingo estaba sitiada por fuerzas revolucionarias del expresidente Juan Isidro Jimenes. Críticamente desabastecida, no podía ser auxiliada ni siquiera por el puerto del Ozama que estaba bajo control del fuego fusilero de los milicianos del general Nicolás Arias, apodado Manaza, acantonados en Pajarito (Villa Duarte) y en las instalaciones del Ingenio La Francia sobre la banda oriental del río. Ni siquiera el presidente Carlos Morales Languasco, quien negociaba turbiamente la Bahía de Samaná con los Estados Unidos y contaba con su apoyo abierto, a la sazón fuera de la ciudad, podía acceder a ella a menos que lo hiciera con grave riesgo; y lo peor era que ninguna

<sup>36</sup> César De Windt Lavandier. Comunicación personal, 2004.

embarcación podía entrar al puerto del Ozama bloqueado por los disparos de los revolucionarios.<sup>37</sup>

En el antepuerto se encontraba el crucero auxiliar USS *Yankee*, un fisgoneante habitual de nuestras aguas desde los tiempos de Ulises Hereaux, y desde éste se envió una lancha que penetró a la ría del Ozama el 1 de febrero de 1904, intrusión que fue enfrentada con disparos de fusiles Mausser resultando muerto el maquinista J. G. Johnson a cuyo cadáver se le hizo un funeral con honores en el cementerio de Santa Bárbara y con las banderas dominicanas puestas a media asta en señal de luto en la Comandancia de Armas y en el Puerto, extendiéndosele una nota de condolencia al ministro plenipotenciario Mr. Powell. Una semana después llegó al antepuerto el crucero protegido USS *Newark* y dos días más tarde el USS *Columbia*, comandados respectivamente por los capitanes USN Richard Wainwright y James M. Miller, con órdenes del presidente Theodore Roosevelt de reclamar las debidas excusas. Allí se juntaron con el *Yankee* y con el vapor mercante *New York* de la línea Clyde.<sup>38</sup>

El *New York*, había estado envuelto en un incidente en la costa norte del país. El Gobierno tenía conocimiento de que este buque traía un cargamento de «65 mil cápsulas de calibre 50-70» destinado a Montecristi que estaba en poder de la revolución jimenista, motivo por el que fue interceptado por el crucero dominicano *Presidente* con el general Ricardo Limardo al mando, unidad que mediante su artillería impidió que los botes procedentes del puerto que transferirían el parque militar a tierra no lograran su propósito. Escoltado a

<sup>37</sup> El texto referente a este episodio es un compendio de los reportes publicados en el periódico *Listín Diario* a partir del 12 de febrero hasta mediados del mes de marzo de 1904, procedente del archivo del licenciado Salvador Alfau del Valle, gentilmente facilitados mediante grabación electrónica, gesto que el autor agradece sinceramente. Otros datos bibliográficos que fueron sumados a estos se señalan al final del texto.

<sup>38</sup> Desde los tiempos del gobierno de Ulises Hereaux (*Lilís*) la línea de vapores Clyde tenía el monopolio del transporte de pasajeros y de carga hacia y desde el extranjero.

Puerto Plata, población que estaba en manos del Gobierno dominicano, le fue decomisada una cantidad respetable de fusiles *Mausser*, material bélico que le permitió al Gobierno reforzar a Santiago y a otras plazas, resultando detenidos tres pasajeros, los reconocidos exiliados Enrique Jimenes y Pedro MacDougal a quienes se les otorgó pasaporte para Saint Thomas, y el joven Miguel Angel de La Rocha al que mandaron preso a Sánchez.

El 9 de febrero, el Vicecónsul americano Juan A. Read, obrando a nombre de su Cónsul, Mr. Powell, y acompañado del capitán del *Columbia*, obtuvo la promesa de los revolucionarios de Villa Duarte de no atacar al *New York* cuando atracara en el puerto ni tampoco sus operaciones de desembarque, propósito para el que dicho funcionario había logrado una garantía similar de parte de las fuerzas del Gobierno en el sentido de no entrar en beligerancia en ese momento con los insurrectos. El vapor debía atracar y descargar sin que sonora un tiro en la zona, pero no resultó así.

El día 11 en la mañana el *New York* penetró al puerto acompañado de una lancha del *Columbia* que portaba la bandera norteamericana. Los tiros no se hicieron esperar impactando la obra muerta del buque<sup>39</sup> pero sin causar heridos ni bajas mortales, motivo por el que ambas embarcaciones se retiraron presurosas del lugar. En la tarde, el capitán Miller del *Columbia*, después de advertir a la población citadina y de obtener la autorización del Gobierno de Morales Languasco, según luego afirmó, lanzó una operación anfibia punitiva contra los revolucionarios en Pajarito. A las 3:25 pm la artillería del *Newark* inició un bombardeo de la zona mientras una partida de 350 hombres entre marines y marinos (blue-jackets) en lanchas remolcadas por otras de vapor penetró a tierra por la playa *Del Retiro*.<sup>40</sup> Divididos en columnas alcanzaron a Pajarito

<sup>39</sup> La obra muerta de un barco es la parte del casco que está sobre la línea de flotación, es decir, no sumergida.

<sup>40</sup> Acerca de esta playa se refiere al lector al capítulo siguiente (Capítulo II).

y prosiguieron hasta la Cruz de Mendoza. Sin encontrar a los revolucionarios, la partida invasora se retiró a sus buques el día siguiente.

El bombardeo artillero, con colaboración de las piezas del *Columbia*, continuó hasta avanzadas horas de la tarde, impactando la zona con unos 80 obuses, martilleo de estruendos duplicados (disparo e impacto de cada proyectil) que conmocionó a la capital dominicana. Los datos disponibles no reseñan los daños que debieron ser considerables en sitios habitados (si impactaron a tales) pero sí fueron conocidos los atropellos directos de la soldadesca sobre la aterrada población civil, sin que fuera de utilidad alguna la investigación al respecto llevada a cabo dos días después en el lugar por el general revolucionario Demetrio Rodríguez y el licenciado Quiterio Berroa con el propósito de hacer una futura reclamación.

La acción fue una flagrante violación a la soberanía nacional ante la que el Gobierno dominicano no hizo ninguna protesta formal ni tan poco la población que agobiada por razones de subsistencia y estremecida por las «pasiones políticas exacerbadas» no pudo «medir la significación moral del bombardeo».<sup>41</sup> Solo la hicieron el periódico *Listín Diario*

<sup>41</sup> La actitud de la población de la ciudad de Santo Domingo fue totalmente distinta hacia el final del año siguiente, todavía bajo el impopular y tambaleante Gobierno de Morales Languasco. En la mañana del 6 de diciembre de 1905 varias lanchas cargadas de marines y de armas se desprendieron de los cruceros *Des Moines* y *Olympia* hacia el puerto en el Ozama. El joven y fogoso general Luis Tejera y soldados bajo su mando se prepararon para la defensa, acudiendo presurosos a increpar al presidente Morales siendo detenidos y calmados en el Palacio de Gobierno por el ministro de Hacienda Federico Velázquez. La noticia cundió rápidamente en la población que, envuelta en tremendo alboroto, se puso en «pie de guerra» para defender la soberanía nacional incluyendo a niños que todavía usaban pantalones cortos. El impacto se diluyó con las explicaciones del ministro americano Dawson quien aseguró que ese operativo había sido una maniobra de trasbordo de personal y equipos para el cañonero USS *Scorpion* surto en el puerto desde hacía unos días y no un intento de invasión (1. Salvador Alfau del Valle: Archivo reportajes del *Listín Diario*; 2. Joaquín

y, en hojas sueltas, un selecto grupo de ciudadanos integrado por Miguel Angel Garrido, Federico Henríquez y Carvajal, Enrique Deschamps, el doctor Ramón Báez, el presbítero Rafael Castellanos, el general Carlos Parahoy, Octavio Mella, Max Henríquez Ureña, Mario A. Saviñón y el doctor Rodolfo Coiscou quienes fueron enfáticos al expresar, entre otros conceptos patrióticos, que ese hecho insólito había sido «un ultraje vergonzoso a la libertad de la República».<sup>42</sup> El Gobierno desató una tenaz persecución contra el padre Castellanos que incluyó una violación al fuero del Arzobispado de Santo Domingo, con la consecuente y punzante protesta del anciano prelado Fernando A. de Meriño. Castellanos logró exiliarse para evitar que lo mataran.

El desbloqueo del puerto le permitió al presidente Morales Languasco retornar de inmediato por esa vía a su sede de gobierno, el reabastecimiento de la ciudad y facilitó las operaciones militares contra otros puntos rebeldes, en particular contra San Pedro de Macorís que estaba en manos del joven y culto general noroestino Demetrio Rodríguez. Eso marcó el inicio de la desarticulación del movimiento revolucionario de Jimenes y sus generales colaboradores, quedando tan solo el reducto de Montecristi bajo control de Demetrio Rodríguez. En cambio, el general Nicolás Arias,<sup>43</sup> arrestado en Los Llanos

---

Balaguer: *Los Carpinteros*, pp. 308-312). Políticamente desacreditado, Morales Languasco intentó, increíblemente, darse un autogolpe de Estado el 24 de diciembre, disparatada acción que lo expulsó del Gobierno y de la que salió con vida «milagrosamente». Ver también Luis F. Mejía: *De Lilís a Trujillo*, Sociedad Dominicana de Bibliófilos, 2003, p. 41.

<sup>42</sup> Gregorio Selser: *Cronología de las intervenciones extranjeras en América Latina 1899-1945*, tomo III, UNAM, 2001, p. 100.

<sup>43</sup> La indisponibilidad de datos más concretos da pie a la especulación. Es evidente que el apodo «Manaza» del general Nicolás Arias es sugerente de la primacía de la fuerza bruta sobre la inteligencia, pero no deja de ser cierto que para alcanzar una posición de mando debió poseer, aparte del coraje propio del peleador, una buena astucia. Resulta incomprensible que cometiera dos graves imprudencias tácticas en tan poco tiempo, irritantes e imperdonables para los norteamericanos, sin que tuviera motivos de peso suficiente. El hecho de su fusilamiento sin juicio, autorizado o no por Morales Languasco, alimenta esa duda.

y acusado de ser el provocador del ataque norteamericano, fue fusilado allí sin juicio alguno, por el general Cirilo de los Santos (Guayubín). Irónicamente, Morales Languasco condecoró al contralmirante USN Charles D. Sigsbee, comandante del Escuadrón Sudamericano de la Flota, e incluso, lo tuvo como invitado de honor en las honras fúnebres que se le hicieron al prócer Francisco del Rosario Sánchez en la iglesia Catedral el 27 de febrero de 1904. Para Vetilio Alfau Durán, el ataque a Villa Duarte, aunque breve, fue la Primera Intervención Militar Norteamericana y no la del 1916.<sup>44</sup>

Al entrar el mes de agosto de 1916, el presidente Henríquez comenzó sus labores en condiciones críticas pues no podía manejar a su mejor conveniencia los ingresos fiscales generales que habían sido asumidos arbitrariamente por la Receptoría General de Aduanas desde mediados de mes de junio. Como si no bastara, el Gobierno norteamericano no esperó para asaltarle un segundo y contundente golpe a la economía nacional cuando el 18 de agosto se recibió la información de que «La receptoría no hará más desembolsos de fondos por cuenta del Gobierno, bajo control de la Hacienda Pública dominicana establecido el 16 de junio de 1916», bajo el alegato de que tal «cesación de pagos» continuaría hasta que se llegase «a un completo entendido respecto a la interpretación de ciertos artículos de la Convención américodominicana de 1907».<sup>45</sup> O en otras palabras, que las partidas aduanales convenidas en la

<sup>44</sup> 1) Arístides Incháustegui y Blanca Delgado M.: *Vetilio Alfau Durán en el Listín Diario*, Escritos (1), Colección Sesquicentenario de la Independencia Nacional, pp. 638-639; 2) Legajo, transcripciones de crónicas periodísticas del *Listín Diario* sobre la primera ocupación norteamericana del país en 1904. Colección Vetilio Alfau Durán, Cortesía: Salvador Alfau del Valle; 3) Gustavo Guerrero: «Crónica Carrousel», periódico *Hoy*, 13 marzo 1999, p. 10 D; 4) José C. Novas: «Ataque a Villa Duarte. Destruyó a Villa Duarte y fue condecorado». <http://www.denuncialoqui.com/v2/>.

<sup>45</sup> Max Henríquez Ureña. *Los yanquis en Santo Domingo*. Editora de Santo Domingo, 1977, p. 145.

citada Convención quedaban retenidas, de manera que el Gobierno dominicano no recibiría los fondos mensuales acordados.

La draconiana medida perseguía el arrodillamiento gubernamental, pero para decepción de los opresores, no resultó así. Tanto el Gobierno como el pueblo, movidos por un exaltado patriotismo hicieron a partir de ese momento notables sacrificios para mantener funcionando al país si bien con extraordinaria precariedad. Washington apretaba la cuerda financiera sobre el cuello dominicano de tal manera y con tal decisión que ni siquiera la valiosísima ayuda humanitaria, espontánea, inmerecida por simples razones patrióticas dada por el Gobierno y por el pueblo dominicanos a la tripulación del *Memphis* en el aciago momento de su naufragio el día 29 de agosto, contribuyó a que esas presiones disminuyeran.

El presidente Wilson, luego de recibir un cablegrama en el que Henríquez y Carvajal le hizo llegar sus condolencias, propias y a nombre del pueblo dominicano, se limitó a expresar su gratitud con un escueto mensaje que decía: «Agradezco a su Excelencia (se refiere al presidente Henríquez), y por su órgano al Gobierno y al pueblo dominicanos, su cortés expresión de simpatía con motivo de desastre acaecido al crucero *Memphis* y la consiguiente pérdida de vidas».<sup>46</sup>

Pero nada más. Claro está, la gratitud expresada por los tripulantes que se vieron indefensos frente a una espantosa muerte rondándoles muy de cerca, no sentados en cómodas y frescas oficinas, fue distinta; brotó de un sentimiento muy sincero, no formal, aunque lamentablemente de valor irrelevante para modificar en un ápice la inflexible estrategia de Washington.

En los meses de septiembre, octubre y noviembre el presidente Henríquez estuvo lidiando, aparte de la asfixiante adversidad económica del país, con las pugnas soterradas o

<sup>46</sup> *Ibidem*, p. 148.

abiertas de los políticos que perturbaban la realización de la Asamblea Constituyente, paso necesario para la reglamentación de la elección de un Presidente Constitucional, y con el aumento progresivo de la presión norteamericana sobre los puntos sensibles exigidos en la nota número 14, asunto tratado en una serie de diálogos con el ministro Russell y el contraalmirante Pond, período en el que el capitán Beach, quien desde la pérdida de su buque era un oficial de marina en tierra, se acercó más al presidente Henríquez y al Arzobispado de Santo Domingo, en donde ofreció una conferencia.

Henríquez, aparte de sus propios criterios, no podía pasar por alto lo aconsejado por su ministro Peynado quien en un extenso y ponderado análisis jurídico del asunto concluyó que sería una insostenible aberración constitucional y de flagrante violación a la soberanía nacional aceptar lo exigido por el Gobierno de Wilson, porque no otra cosa podía deducirse de los dos siguientes conceptos extractados del referido documento:

1) No es preciso que se toquen las fibras del patriotismo para que conmuevan de horror esas exigencias; a la luz serena de toda conciencia imparcial resultará evidente que la aceptación por el Gobierno dominicano de las anteriores exigencias constituiría pérdida absoluta de todos los atributos de la Soberanía, sin excluir el símbolo material de ella, la bandera[...];<sup>47</sup> y

2) Por eso estoy absolutamente convencido de que cuando hubiere en la República una mano capaz de suscribir la aceptación de tales exigencias, ésa no será la de usted.<sup>48</sup>

<sup>47</sup> *Ibidem*, p. 157.

<sup>48</sup> *Ibidem*, p. 156.

Pero no era posible mantener al país por tiempo indefinido en la situación de asedio económico en la que estaba metido y Henríquez accedió complaciendo la petición menos afrentosa para la soberanía, la del nombramiento del Asesor Financiero, figura que de todas maneras era ejercida, «ex officio», sin aprobación congresual, por un agente norteamericano desde los tiempos del gobierno de Bordas Valdez. En lo otro, en lo del control militar absoluto de la nación, los encuentros entre las partes se convirtieron en «diálogos de sordos». Para desviar la presión, el Presidente trató de buscar una salida iniciando gestiones ante el Gobierno de Cuba con el fin de que fueran oficiales del ejército del hermano país y no norteamericanos quienes ocuparan las posiciones de mando sin que necesariamente tuviera que abolirse el Ejército dominicano, propósito que no pasó del plano de las buenas intenciones.

El 17 de octubre, a través del Receptor de Aduanas, Clarence H. Baxter, Wilson le propinó a Henríquez un tercer golpe directo, encaminado hacia el empeoramiento del precario status económico al no admitir, hasta tanto no se llegase a los acuerdos propuestos por el invasor, la Ley de Presupuesto aprobada por el Congreso Nacional, promulgada por el Ejecutivo el 30 de septiembre. El Gobierno le contestó que era una ley aprobada y que por tanto le era obligatorio por razones constitucionales cumplirla, asunto que de no ocurrir sería solo por una imposición de fuerza foránea.

En esos días, Russell fue llamado a consulta a Washington dejando la legación acéfala, sin interlocutores. No se había podido obtener lo que se había logrado con relativa facilidad en Haití con el montaje allí de un Gobierno títere. El tiempo se agotaba y el momento de los Estados Unidos para tomar la decisión de irrumpir ventajosamente en la guerra europea se aproximaba y era hora de definir qué hacer con el minúsculo país que no se le arrodillaba y en el que la tranquila resignación inicial de la población se iba tornando en creciente hostilidad contra el invasor.

La soldadesca yankee solía arrogarse la función de policía y las tensiones entre ésta y la población sometida iban en aumento. Los abusos alcanzaron su clímax el día 24 de octubre en Pajarito (Villa Duarte) cuando una partida de marines encabezada por el capitán W. W. Lowe, comandante de las tropas invasoras en la Fortaleza Ozama, intentó apresar al general Ramón Batista en su casa, quien resultó muerto al huir. Sus compañeros, unos 8 a 10 hombres, indignados, la emprendieron a tiros contra la patrulla matando a Lowe y a un sargento de apellido Astwood e hiriendo a otro oficial (el teniente V. I. Morrison) y a tres marines; confuso incidente en el que, además, resultaron heridas dos mujeres lugareñas y dos humildes yoleros. La contraofensiva yankee se produjo con unos 150 a 200 efectivos de la Fortaleza y del cañonero *Castine*, que estaba en el puerto, sembrando el terror en el indefenso poblado mediante atropellos «a granel»: bofetadas, patadas, culatazos, bayonetazos, violación de hogares, desconsideraciones a señoras y señoritas, amenazas de muerte inmediata a punta de armas e incendios de locales y de casas.

La furia del invasor no se detuvo en Pajarito, cargándose la vida de al menos tres personas a las que destrozaron con balas explosivas y a bayonetazos en otros puntos de la ciudad, muertes a las que se sumaron las de varias personas heridas previamente. Los ánimos nacionalistas se enardecieron con demandas de acción hacia los líderes de los partidos y el Gobierno Dominicano exigió explicaciones al ejército interventor y a su Legación recibiendo solo respuestas justificativas de corte imperial de parte del coronel Pendleton y del contralmirante Pond, envueltas en lamentaciones sobre las muertes ocurridas, sobre todo de mujeres.

Como irónico colofón de lo ocurrido, mientras a los invasores muertos se les hacían los honores militares de estilo y las banderas norteamericanas eran colocadas a media asta en los recintos militares ocupados, en las calles y por rutas separadas multitudes apesadumbradas e indignadas acompañaban a los

restos mortales del general Batista y a los del joven estudiante Julio César Martínez llevado éste al camposanto por sus condiscípulos del Colegio Santo Tomás.<sup>49</sup>

El presidente Henríquez y Carvajal tenía el compromiso de convocar a elecciones generales en un plazo no mayor de cinco meses pero era necesario reajustar la composición de la Asamblea Constituyente que reformando la Carta Magna creara los medios jurídicos para el supradicho propósito y en tal virtud se celebraron elecciones para escoger a los miembros de la misma en cinco provincias en las que no se pudo hacer esto en 1914, sufragio en el que el horacismo obtuvo una importante mayoría. Sin embargo, los trabajos tropezaron con diversos obstáculos sobre todo por el retiro de los velazquistas, las reiteradas ausencias de los jiménistas y por la substitución de constituyentes horacistas por otros de su mismo partido político. Henríquez, a sabiendas de que el Congreso Nacional quedaría afuncional a partir del día 3 de diciembre debido a que muchos diputados y senadores terminaban sus períodos, convocó a los Colegios Electorales para que en esa misma fecha eligieran a los substitutos de los salientes.

El apremio del mandatario por la necesaria recomposición legal de la nación era crítico porque tenía información oficiosa de lo que Washington iba a hacer aprovechando las debilitadas condiciones jurídicas en la que estaría el país en los días finales de noviembre y principios de diciembre. El último infortunio lo recibió el país cuando el día 29 de noviembre, a la hora de aprobar definitivamente la Constitución, no hubo quórum por la ausencia de uno de los 16 constituyentes requeridos, firmando 15, todos horacistas,<sup>50</sup> hecho que profundizó más la debilidad institucional del país en un momento crucial de su historia, aunque ya, con Constitución o sin ella, la decisión

<sup>49</sup> Vetilio Alfau Durán. *Artículos recopilados sobre la ocupación norteamericana de 1916*. Academia Dominicana de la Historia, 2016, pp. 138-151.

<sup>50</sup> Antonio Lluberés, sj. «La Constitución de 1916», *Hoy*, sección Areíto, 23 de junio 2007.

norteamericana de ocupar el país con un Gobierno militar era un asunto irreversible.

Por eso, ese mismo día, en horas tempranas de la tarde, justo tres meses después del desastre del *Memphis*, el presidente Henríquez recibió de manos de un empleado de la Legación Americana la proclama de ocupación militar emitida por el capitán USN Harry Shepard Knapp desde su buque insignia, el USS *Olympia*, surto en el antepuerto de la ciudad de Santo Domingo, drástica medida que se fundamentó, esencialmente, en la violación cometida por el Gobierno dominicano contra el tercer artículo de la Convención Domínico-americana de 1907, que prohibía la concertación de nuevos empréstitos sin la aprobación del acreedor (Estados Unidos) hasta tanto la deuda no fuera totalmente redimida, y en la potestad para intervenir que le otorgó el segundo artículo del acuerdo bajo la aparente intrascendente expresión (al momento de su firma) de: «El gobierno de los Estados Unidos dará al receptor general y a sus auxiliares la protección que estimare necesaria[...]».<sup>51</sup>

La proclama cerró en términos prácticos el círculo político militar norteamericano sobre la región caribeña, bajo el criterio de que el mar Caribe, con sus vías de acceso, era una especie de lago interior propio; y a la vez una muestra fehaciente del proceso de expansión hegemónico que se había iniciado a finales del siglo anterior alimentado con los postulados del *Destino Manifesto*, de una ventajosa interpretación de la Doctrina Monroe (América para los americanos) y de la teoría, cuasi convertida en profecía, de la expansión mediante el poder naval del contraalmirante USN Alfred T. Maham.

El mar Caribe estaba limpio, bajo control, con sus millones de habitantes en condiciones apropiadas para ser «educados», sin escapatorias para el pago de las deudas y con sus tierras feraces y otros recursos naturales listos para la explotación

<sup>51</sup> Max Henríquez Ureña. *Op. cit.*, p. 44.

capitalista, asunto este último de notable trascendencia en el marco de la guerra que devastaba a Europa en esos años. Pero además, para espantar de la zona las influencias comerciales, políticas y militares de naciones del viejo continente, en especial las del Imperio alemán, que gozaban de gran aprecio en las naciones caribeñas.

Lamentablemente, caudillos y líderes (con extrañas y virtuosas excepciones), ahogados en sus ambiciones y torpezas, aislados y entretenidos con los clientelismos y fútiles problemas cotidianos, enredados en los hilos del poder económico interno y sin medir el daño y las consecuencias acarreadas por la desinstitucionalización del Estado, no fueron capaces de entender la dinámica de la geopolítica regional y mundial en ese álgido momento bélico ni el significado de lo que ocurría al otro lado de la frontera. Enceguecidos en sus afanes soslayaron las evidencias y minimizaron la importancia presente en las claras advertencias de los gobiernos norteamericanos de intervenir militarmente a la República Dominicana.

A sus declaraciones y francas amenazas, a las presiones políticas y financieras se sumó por varios años el pertinaz monitoreo naval de nuestras costas y las visitas periódicas e intrusivas de sus capitanes, unas veces irrumpiendo unilateralmente y otras a pedido del Gobierno y de intereses criollos. La turbulencia política y militar de los años inmediatos previos a la intervención enajenaron al país, debilitaron al extremo sus instituciones y crearon, finalmente, las condiciones que les abrieron las puertas, infortunadamente desde adentro, a las hordas de marines en ese año de 1916.

El mazo estaba en el aire desde hacía tiempo y los políticos y caudillos solo lo vieron después de recibir su desgarrador impacto. Ocho ininterrumpidos años de dolorosa ocupación, cercenadora de las libertades, teñida con la sangre de los que inicialmente se opusieron armas en manos, de la de los llamados «gavilleros» en la región oriental del país desplazados de sus tierras, y de la de quienes esporádicamente se resistieron.

Una ocupación esencialmente movida por la explotación capitalista azucarera de las tierras, estimulada por los altos precios del dulce en los amargos momentos de la Primera Guerra Mundial y no por las alegadas violaciones a la Convención Domínico-americana de 1907. Por esto y no sin razón fue un distinguido empresario azucarero-banquero, Juan Bautista Vicini Burgos, quien, todavía con el país ocupado militarmente, fungió de Presidente Provisional de la República en el período de transición hasta la toma de posesión constitucional del elevado cargo por el general y político Horacio Vásquez Lajara en 1924.

#### BIBLIOGRAFÍA

- ALFAU DURÁN, Vetilio: «General Desiderio Arias» en *Por la verdad histórica: (VAD en la revista ¡Ahora!)*. Archivo General de la Nación, Santo Domingo, 2015.
- \_\_\_\_\_. *Artículos recopilados sobre la ocupación norteamericana de 1916*. Academia Dominicana de la Historia, 2016.
- \_\_\_\_\_. Legajo, transcripciones de crónicas periodísticas (*Listín Diario*) sobre la primera ocupación americana de 1904. Colección Vetilio Alfau Durán, Cortesía: Salvador Alfau del Valle.
- BEACH, Edward, Sr; Edward Beach, Jr: *From Annapolis to Scapa Flow*, Naval Institute Press; Annapolis, Maryland. U.S.A., 2003.
- BUELL, Thomas B.: *Two Who Dared to Write*, Naval History, United States Naval Institute, April 1998.
- DE WINDT LAVANDIER, César: Comunicación personal, 2004.
- FULLER, Stephen; Graham Cosmas: *Marines in the Dominican Republic 1916-1924*, Ed. History and Museums Division, Headquarter, U.S. Marine Corps, Washington DC, 1974.
- GUERRERO, Gustavo: «Crónica Carrousel», periódico *Hoy*, 13 de marzo de 1999.

- HENRÍQUEZ UREÑA, Max: *Los Yanquis en Santo Domingo*. Editora de Santo Domingo, 1977.
- HERRERA, Rafael Darío: *Revueltas y Caudillismo, Desiderio Arias frente a Trujillo*, 2010.
- INCHÁUSTEGUI, Arístides; Blanca Delgado M. (Compiladores): *Vetilio Alfau Durán en el Listín Diario, Escritos (1)*, Colección Compiladores Sesquicentenario de la Independencia Nacional.
- LLUBERES, Antonio, sj.: «La Constitución de 1916», sección Areíto, *Hoy*, 23 de junio de 2007.
- MCCORMICK, Thomas J.; Walter LaFeber: *Behind the throne, Servants of power to imperial presidents 1898-1968*, Ed. University of Wisconsin Press, 1993.
- MEJÍA, Luis F.: *De Lilís a Trujillo*, Sociedad Dominicana de Bibliófilos, 2003.
- NOVAS, José C: «Destruyó a Villa Duarte y fue condecorado» [en línea], *Tribuna Dominicana*, 20 de septiembre de 2011. Disponible en: <http://latribunadominicana.blogspot.com/2011/09/destruyo-villa-duarte-y-fue-condecorado.html>
- SELSER, Gregorio: *Cronología de las intervenciones extranjeras en América Latina 1899-1945*, tomo III, UNAM, 2001.
- VELOZ MOLINA, Francisco: *La Misericordia y sus Contornos 1884-1916*, Colección Banco Central de la República Dominicana, vol. 50, 2002.
- WELLES, Sumner: *La Viña de Naboth*, tomo II, Sociedad Dominicana de Bibliófilos–BanReservas, 3ra. edición en castellano. 2006.

## ILUSTRACIONES



Juan Isidro Jiménez Pereyra, presidente constitucional de la República desde el 5 de diciembre de 1914 hasta el 7 de mayo de 1916.



General Desiderio Arias



Capitán USN Walter S. Crosley, comandante del USS *Prairie*.



Vicealmirante USN William Banks Caperton en fotografía posterior al momento del inicio de la intervención en la República Dominicana.



Contralmirante USN Charles Fremont Pond



Capitán USN Edward Latimer Beach, Sr., en fotografía de 1919. La imagen es un segmento de una foto de un grupo de oficiales navales en la cubierta del buque de recepción USS *Independence*, surto en la base naval Mare Island, dirigida por Beach. Photo #NH\* 53253-A.

\* NH es la sigla de Naval History and Heritage Command, de EE.UU.



Doctor Francisco Henríquez y Carvajal, Presidente Constitucional de la República Dominicana, desde el 31 de julio de 1916 al 29 de noviembre de 1916.



Harry Shepard Knapp, con el grado de Vicealmirante de la Armada USA. Imagen posterior al momento de lanzar la Proclama de Ocupación de la República Dominicana en el mes de noviembre de 1916.



El crucero auxiliar USS *Prairie* (exmercante *El Sol*) con el casco con el color de la Gran Flota Blanca (frente a Santo Domingo era gris naval). Desde este buque el contralmirante William B. Caperton conminó a Desiderio Arias a rendirse y entregar las armas. Fuente: [https://www.google.com.do/?gfe\\_rd=cr,ssl&ei=5EsCV5qwDYzA-AX5mrWwBQ#q=uss+prairie+auxiliary+transport](https://www.google.com.do/?gfe_rd=cr,ssl&ei=5EsCV5qwDYzA-AX5mrWwBQ#q=uss+prairie+auxiliary+transport).



El crucero protegido USS *Olympia* fotografiado cuando era parte de la Gran Flota Blanca. Desde este buque el capitán USN Harry S. Knapp lanzó la Proclama de Ocupación de la República Dominicana el 29 de noviembre de 1916.



## CAPÍTULO II

# El escenario físico del naufragio del *USS Memphis*

El presente capítulo es una aproximación descriptiva del antepuerto de la ciudad de Santo Domingo en la época en la que ocurrió el naufragio del *USS Memphis*. Los esquemas que incluye, no sujetos a escalas y medidas geotopográficas exactas, tienen el propósito de facilitarle al lector una mejor comprensión de lo que se describe en el texto. Igualmente, las fotografías que lo ilustran se escogieron con la condición de no presentar variaciones relevantes en su contenido a la realidad de 1916.

La rada o ensenada de Santo Domingo es el espacio del mar Caribe comprendido entre las puntas *Caucedo* por el este y *Nizao* por el oeste, prominencias separadas entre sí y en línea recta por unas treinta millas náuticas. Su costa tiene una configuración cóncava abierta al sur-sureste con sus lugares «más profundos» situados en la desembocadura de los ríos *Ozama* y *Haina*. El primero, el *Ozama*, en cuyas riberas se fundó la ciudad de Santo Domingo, vierte sus aguas en una zona próxima de bajíos, sometida directamente a su efecto aluvional conocida desde los tiempos coloniales con el nombre de *Placer del Estudio*.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Placer (del catalán *Placet*: plaza). Aparte de otras acepciones geotopográficas, *placer* es un «Banco llano de arena, fango o piedra en el que se

En la época del desastre del *Memphis* este placer, frente y al sur de la ciudad de Santo Domingo, se describía como el espacio de mar que, de este a oeste, estaba «comprendido entre la desembocadura del río y la punta San Gil»,<sup>2</sup> extremos unidos por una costa de cerca de un kilómetro de longitud constituida por un sinuoso acantilado de rocas erizadas de varios metros de elevación, un enorme muro de prominencias y cavernas sometido continuamente al embate de las olas, inabordable desde el mar aún a pesar de poseer dos minúsculas playas, llamadas *Peña Redonda* y *El Tripero* por el hecho de estar cada una de ellas cerradas por el alto muro de rocas. A esta defensa natural costera la inteligencia militar de la época colonial la mejoró contra posibles invasiones enemigas con fuertes y bastiones cuyas artillerías apuntaban hacia el mar.<sup>3</sup>

El límite externo del placer, hacia el mar abierto, era impreciso, distando menos de una milla, de Norte a Sur, del acantilado costero. Su fondo, progresivamente descendente,

---

sonda poca agua» (González D., Néstor J.: *Diccionario Marítimo Enciclopédico*. Comisión Permanente para la Reforma y Modernización de las Fuerzas Armadas, 2004, p. 171). Se trata de bajíos que son, en general, buenos teneros para el anclaje de embarcaciones. El nombre propio *Del Estudio* (o en plural *De Los Estudios*) se le aplicó por el edificio de *El Estudio* que enseñoreaba solitario sobre la costa; albergó al Colegio Gorjón, a la Universidad Santiago de la Paz, fue cuartel de milicias y aplicado a otros usos. Por su cercana vecindad, le extendió su nombre al fuerte de San Fernando llamado coloquialmente *Del Estudio*. Restaurado, es hoy la hermosa sede del Centro Cultural de España.

<sup>2</sup> Cayetano A. Rodríguez. *Geografía de la Isla de Santo Domingo y Reseña de las demás Antillas*. Sociedad Dominicana de Geografía, vol. XI, 1976, p. 269.

<sup>3</sup> De Este a Oeste estas defensas estaban constituidas por la batería de la *Punta de la Plataforma*, extensión de la *Fuerza* (Fortaleza Ozama) en la desembocadura del río Ozama, el fuerte de *San Fernando* o *Del Estudio*, los bastiones de *San José*, *Santa Catalina* y *San Carlos*, y finalmente, en el extremo occidental, el fuerte de *San Gil* o «*Del Matadero*», todos unidos mediante una línea de parapetos bajos, Los Batiportes. La efectividad de este sistema defensivo tuvo connotación cuando la invasión inglesa de Penn y Venables de 1655. El día 28 de abril el fuego artillero de los fuertes San Fernando y San Gil obligó a varias naves invasoras que se habían acercado al placer a retirarse «con daño de las naos». (Emilio Tejera. «Una fortaleza junto al Colegio Gorjón», *Clío*, núm. 6, 1933, p. 169).

se describía hacia finales del siglo XIX conformado por «una capa de arena sobrepuesta a un banco de piedra»<sup>4</sup> bajo los efectos aluvionales del río *Ozama*, poseyendo dos promontorios rocoso-sedimentales irregulares conocidos desde antaño con el nombre de *Barras del Ozama* la más extensa de las cuales se extendía entre las puntas *Torrecilla* y *San Gil*.

A la barra que estaba próxima a la boca del río se le daba mayor importancia porque era la que impedía el paso a los buques con calado, en general, superior a los 13 pies. Esta barra separaba las profundidades «cómodas» existentes en el «ante-puerto» y en la ría del *Ozama* (el puerto de Santo Domingo) que sondaba hasta 30 pies de agua según se aprecia en el plano de la ciudad de don Tomás López del año 1785. El placer tenía por su lado oriental el macizo terráqueo de punta *Torrecilla* unido litoralmente a la desembocadura del *Ozama* por la *Playa del Retiro* (o *El Retiro*).

El placer, en ocasiones llamado «rada», señalado por su nombre propio en las cartografías de los siglos XVII, XVIII y XIX, y que aparecía como tal todavía en planos de la década de 1950, fue desde los primeros tiempos de la vida colonial parte del antepuerto de la ciudad de Santo Domingo,<sup>5</sup> lugar expuesto y peligroso en donde los barcos de mayor tonelaje, dimensiones y calado tenían que fondear debido a que les era imposible traspasar la mencionada *Barra del Ozama*. Las embarcaciones de calado menor o próximo a los 13 pies solo podían entrar y salir del *Ozama* auxiliados por los prácticos del puerto, cosa que se hacía a través de un angosto canal llamado *La Pasa* que no distaba mucho de las peligrosas rocas que sostenían a la *Punta de la Plataforma*.

<sup>4</sup> Emilio Rodríguez Demorizi. *Derrotero de la Isla de Santo Domingo*, Sociedad Dominicana de Geografía, vol. X, Editora Educativa Dominicana, 1975, p. 121.

<sup>5</sup> La denominación de antepuerto no es correcta del todo porque no basta que la zona se encuentre antes del puerto; se requiere que posea seguridades mínimas y ciertas facilidades portuarias (Cayetano A. Rodríguez. *Op. cit.*, p. 269).

Esa operación de entrada y salida se solía hacer aprovechando la pleamar y requería de gran pericia sobre todo en las antiguas naves movidas a velas que debían aprovechar la dirección preponderante del viento: los «sures» provenientes del Sur y los «terrales» del Norte. Lógicamente, situándonos en 1916, cuando todavía prevalecían estas condiciones, el crucero acorazado *Memphis*, con sus 16,000 toneladas y calado de 27 pies, no podía ingresar al puerto en el Ozama, cosa que en cambio sí podía hacer el *Castine*, mucho más ligero, con sus 1,117 toneladas y solo 12 pies de calado.

La configuración descrita del placer (o del «antepuerto») hacia 1916 muestra como datos relevantes que el *Ozama* desaguaba en el Caribe de la misma manera como lo había hecho en toda su historia (excepto por la discreta variante producida por un pequeño muelle o espigón sobre pilotes de forma triangular en el extremo de su desembocadura oriental) y que todo el placer era una zona desguarnecida, abierta directamente al mar por su lado sur mientras que por el norte estaba cerrada, «encajonada», por un litoral de elevados y filosos acantilados y de arrecifes sumergidos de poca profundidad.

No sin razón se lo consideró desde siempre un antepuerto o «puerto exterior» inseguro y peligroso, criterio así afirmado por navegantes y cartógrafos marinos en distintas épocas. De él dijo Sir Robert Schomburgk en 1853 que «aquí están expuestos (los buques) al viento del Sur y a una fuerte marejada» y que «si le sobreviniese una desgracia al buque, sería inevitablemente estrellado contra las peñas [...]»<sup>6</sup> opinión compartida por los autores del *Derrotero de la Isla de Santo Domingo* publicado originalmente en 1890 por el Depósito Hidrográfico de Madrid en el que se asevera que «[...] se corre el riesgo de ser arrojado á una costa bravísima, peñascosa y sin playas, en caso de que

<sup>6</sup> Emilio Rodríguez-Demorizi: *La Marina de Guerra Dominicana 1844-1861*, Academia Militar Batalla de las Carreras, Editora Montalvo, 1958, vol. III, p. 289.

garreen las anclas, ó de irse á pique sobre las amarras, en caso de que aguantasen firmes aquellas».<sup>7</sup> Enrique Deschamps en su monumental obra *La República Dominicana, Directorio y Guía General*, publicada en 1907, resumió tales afirmaciones en forma escueta diciendo que era «de los mas malos de la isla por su incesante y furioso oleaje».<sup>8</sup>

Este concepto sobre el riesgo de fondear allí lo repitió enfáticamente Cayetano A. Rodríguez en su *Geografía de la Isla de Santo Domingo y Reseña de las demás Antillas*. Según su apreciación y aún a pesar de que el fondo era bueno para agarrar las anclas, consideró que se trataba de un «lugar sumamente peligroso, expuesto a los vientos del Sur y a las fuertes marejadas en el cual hay que fondear en 8, 12, 15 y 40 pies de agua, como a una milla de la costa», agregando que «si sobreviene cualquier accidente á las cadenas del buque, éste iría a estrellarse contra los peñascos de la costa, razón por la cual en tiempos borrascosos» los buques debían marcharse a buscar refugio en otros puntos mejor protegidos del litoral,<sup>9</sup> criterio que tiene el particular interés de estar presente en una obra publicada en 1915, un año antes de la desgracia del *Memphis*.

<sup>7</sup> E. Rodríguez-Demorizi. *Derrotero de la Isla...*, p.121.

<sup>8</sup> Enrique Deschamps: *La República Dominicana, Directorio y Guía General*. Sociedad Dominicana de Bibliófilos, p.18, 2003.

<sup>9</sup> Cayetano A. Rodríguez, *op. cit.*, p. 269. El mejor ejemplo histórico del abandono táctico del antepuerto de Santo Domingo lo dio Cristóbal Colón el 29 de junio de 1502. Estando bajo la convicción de que una tormenta se acercaba y ante la imposibilidad de guarecer su flota en el Ozama por prohibición expresa del gobernador Ovando llevó sus naves a Puerto Hermoso o Puerto Escondido lugar considerado hoy como la Bahía de Las Calderas en la Provincia de Azua. Días después la tormenta (al parecer un poderoso huracán) impactó a la ciudad y destrozó una flota de 31 barcos que había partido hacia España portando una extraordinaria riqueza y matando a unos 500 hombres entre los cuales estaban el cacique Guarionex y los acérrimos enemigos del almirante, el exgobernador Francisco de Bobadilla y el exalcalde Francisco Roldán (M. Fernández de Castro: *Noticias Geográficas de la Isla de Santo Domingo*, Madrid, 1879; en Emilio Rodríguez Demorizi: *Relaciones Geográficas de Santo Domingo*. Sociedad Dominicana de Geografía, vol. I, Editora Del Caribe, 1970, pp. 191-192).

El lecho del placer, de moderada pendiente, al llegar a la distancia de unos dos kilómetros de la costa se inclina pronunciadamente para alcanzar las 100 y 200 brazas de profundidad (600 a 1200 pies o 182.8 a 365.7 metros), descenso que de una u otra manera continúa declinando pronunciadamente hasta alcanzar más de 5,000 metros a unos 125 kilómetros al sur de la ciudad de Santo Domingo en el piso de la fosa denominada *Trinchera de los Muertos* que es de notable importancia sísmica para la República Dominicana<sup>10</sup> y que «invita» a pensar, por desplazamientos tectónicos liberadores de energía acumulada, en su capacidad para generar tsunamis contra su costa sur, criterio que se supuso envuelto en el origen primario del oleaje que destruyó al *Memphis*.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Puede parecer una gran distancia pero es la misma (con aproximación y fines comparativos) que existe en línea recta entre el Parque Independencia de la ciudad de Santo Domingo y el centro de la ciudad de Barahona. Se estima que el gran terremoto del 18 de octubre de 1751 que causó graves daños en la isla y que destruyó a Pueblo Viejo en Azua con un ras de mar (tsunami) tuvo origen en esa falla (Referencia exclusiva al evento, no a su causa en: Fray Cipriano de Utrera: *Santo Domingo, Dilucidaciones Históricas*, Secretaría de Estado de Educación Bellas Artes y Cultos, Santo Domingo, 1975, p. 364).

<sup>11</sup> Por muchas décadas la geotectónica caribeña alimentó el criterio de que la causa del desastre del *Memphis* se debió, al menos en parte, a un deslizamiento masivo en el fondo del mar. No sin razón, Edward L. Beach, hijo, resalta la prolífica historia tsunámica de la Isla de Santo Domingo, incluyendo en esta la destrucción de una «flota pirata» frente a la ciudad de Santo Domingo (*The Wreck of the Memphis*, 1966 y 1998, p. 45), cosa que no ocurrió como se lo hizo saber epistolariamente el contralmirante César de Windt Lavandier. El alto oficial norteamericano admitió el criterio de De Windt, aduciendo que había recibido la información por dos fuentes, una de las cuales fue un artículo periodístico aparecido tras el naufragio del buque. (Copia de la carta a De Windt descansa en el archivo del autor, por cortesía del mismo). Tal vez, y podría ser el origen de la confusión la destrucción de cinco carabelas en la noche del 29 de agosto de 1552 de una flota en la que había llegado a Santo Domingo el Oidor de la Real Audiencia, el licenciado Alonso de Zorita. Las naves fueron sacadas del Ozama por una poderosa tormenta y destrozadas en las costas de «Hayna», desastre en el que el distinguido funcionario perdió gran parte de sus bienes (Tejera, Emilio: «Una Fortaleza Junto al Colegio Gorjón», *Clio*, núm. 6, 1933, p. 175). El hecho encierra la extraña coincidencia del mes y día (29 de agosto) entre este episodio y el del *Memphis*, ambos de naturaleza atmosférico-marina.

Hacia finales del siglo XIX hubo cierto interés en mejorar las condiciones del puerto y de su canal de acceso pero tales propósitos, amparados en contratos onerosos para el país, no lograron cristalizar. Pese a eso, de todas maneras, ocasionalmente se hicieron dragados limitados, algunas obras menores y la construcción de un muro que terminaba en espolón en el lado oriental de la desembocadura, formación que apenas alteraba la dinámica del vertido del río. Nada de importancia se logró en ese sentido en los años posteriores al naufragio del *Memphis* durante el período del Gobierno Militar Norteamericano, en el gobierno de transición de Juan Bautista Vicini ni en el período presidencial constitucional del general Horacio Vásquez Lajara (1924-1928, extendido a 1930).

El Placer del Estudio comenzó a perder su singular «personalidad» y por ende su nombre a desaparecer de los mapas de la zona hacia mediados del pasado siglo debido a la profunda reconstrucción que se le hizo al Puerto de Santo Domingo en la ría del Ozama, en su desembocadura y en sus proximidades en el mar, obras que en el gobierno de Rafael L. Trujillo la proyectó y ejecutó el ingeniero puertorriqueño Félix Benítez Rexach. Estas obras, inauguradas con derroche de publicidad y gran pompa protocolar el 15 de agosto de 1936 y complementadas con mejoras en los años y decenios posteriores, le aportaron al puerto modernos muelles de concreto armado, vías de acceso, edificios aduanales, mayor profundidad a la ría la que a su vez resultó superficialmente agrandada por la dársena creada por la isleta artificial de *Sans Souci* construida en lo que era pleno mar, justo frente a la desembocadura original del río, unida a tierra por el litoral de *Punta Torrecilla*.<sup>12</sup> *Sans Souci*,<sup>13</sup> aparte de la elegante edificación playera (con piscina

<sup>12</sup> Juan Ulises García Bonnelly: *Las obras públicas en la Era de Trujillo*, tomo II, Impresora Dominicana, 1955, pp. 376-409; Ramón Marrero Aristy: *La República Dominicana*, vol. III, Editora del Caribe. C. por A., pp. 236-240.

<sup>13</sup> *Sans Souci*: expresión gala que quiere decir sin pena, preocupación, enfado u otras acepciones parecidas. Este nombre fue sugerido, al parecer,

y jardines) con la que fue proveído para el agrado de Trujillo, le proporcionó un apropiado muelle a los barcos de la Marina de Guerra Dominicana y desde ella se proyectó el rompeolas que se extiende en dirección Suroeste para la protección del canal de entrada al puerto, ahora adecuadamente profundizado y redirigido, con efectos netos positivos para la velocidad de vaciado del río y la consecuente minimización del proceso de sedimentación y mayor seguridad para el ingreso y salida de los buques de gran calado.<sup>14</sup>

El tajamar o rompeolas atenuó la intensidad del oleaje contra la costa (que era la del placer) la que además fue sepultada en su parte próxima a la desembocadura del río por miles de toneladas de concreto, tierra, piedras y arena, haciendo desaparecer para siempre a la *Punta de la Plataforma*, al balneario de jóvenes temerarios llamado *Las Pozas*, a la *Cueva de las Golondrinas* y al tenebroso bufadero *La Boca del Infierno*. En ese espacio ganado al mar se construyó el tramo de unión del Paseo Presidente Billini al puerto, denominado en esa época Avenida U.S. Marine Corps y que hoy lleva el nombre de Presidente Francisco Alberto Caamaño Deñó, así como el monumento a Fray Antonio Montesinos. Finalmente, el espigón («Jetz») que se construyó dirigido hacia el este-sureste, partiendo de la zona del obelisco, frente al Parque Eugenio María de Hostos (antigua Plaza Colombina) terminó por encerrar al «extinto» Placer de los Estudios.

El estudio de la carta marina con batimetría del antepuerto presente en la primera edición de 1966 (pero no en la segunda de 1998) de *The Wreck of Memphis*,<sup>15</sup> comparada esta con una

---

por la esposa del ingeniero Félix Benítez Rexach (Comunicación verbal al autor gentilmente ofrecida por el contralmirante M. de G. © Julio González Herrera).

<sup>14</sup> El éxito de esta obra se confirmó de inmediato: dos días después de su inauguración atracó sin problemas en el muelle de Santo Domingo el vapor mercante y de pasajeros Coamo de 11,000 toneladas y 22 pies de calado.

<sup>15</sup> Edward L. Beach, Jr.: «The Wreck of the Memphis». Ed. Holt, Rinehart and Winston, New York-Chicago-San Francisco, 1966 (documento adicionado a la obra; no presente en la reimpresión de 1998).

cartografía moderna, permite asumir que el *Memphis* estaba fondeado en una zona muy cercana al lugar de anclaje de los buques que hoy día aguardan para entrar al puerto. Si en forma figurada trajésemos el pasado al presente, en la actualidad una persona posicionada en el Paseo Presidente Billini a nivel del monumento columnar a los héroes-mártires de la tragedia de 1908, observaría al *Memphis* inmediatamente por detrás (es decir por fuera) del rompeolas de Sans Souci y al *Castine*, más cerca, «metido» en la playa de esta isleta artificial en un punto próximo al inicio del rompeolas que avanza hacia el mar.

A ambos buques la desembocadura del río *Ozama* les quedaba en posición norte así como los elevados y cercanos acantilados de la línea costera de la ciudad de Santo Domingo. La inquietud siempre presente en las calmadas apariencias de los curtidos y experimentados marinos mientras flotaban en profundidades muy limitadas, con un fondo marino cercano a las quillas de sus barcos en un mar que, aunque tranquilo no era nada confiable, la compensaban con una vigilancia continua del mismo, de la presión barométrica, del viento y con informes radiotelegráficos. Pero además, en la confianza que tenían de poseer poderosas máquinas y hélices con las que salir presurosos de ese lugar en caso de este tornarse inquieto y peligroso.

Desde ese limitado y nada confiable fondeadero la pequeña ciudad de Santo Domingo, exenta de edificios elevados, les debió lucir como un conjunto amasijado y aplanado de casas y calles, roto solo por las prominencias de las viejas estructuras coloniales, como las iglesias y la Torre del Homenaje en la Fortaleza Ozama (convertida esta en punto de vigía y recepción-transmisión de señales ópticas con el *Memphis*), y tal vez por la solitaria torre del ayuntamiento ya levantada. Pero en la costa algunos de los elementos naturales y construidos debieron estar en su interesada mirada, unos para mantenerse a respetuosa distancia de ellos y otros como simples puntos de referencia posicionales.

En esto tuvieron una singular importancia los que se relacionaron de manera física y estrecha con el *Memphis* tras su naufragio, mientras que otros, a todas luces irrelevantes a los marineros invasores, merecen ser tratados en la presente relación porque tuvieron connotación para la población capitalaína de entonces, algunos de los cuales fueron objeto de mención en las crónicas periodísticas tanto del naufragio propiamente como del buque ya naufragado. Si bien por razones lógicas en la descripción textual del capítulo varios de estos ya han sido mencionados, incluso en forma repetida, es apropiado ahora exponerlos con un definido orden numérico siguiendo una orientación este a oeste, es decir partiendo de *Punta Torrecilla* hasta la *Plaza Colombina*, con apoyo fotográfico y datos adicionales al pie de esas imágenes.

1. *Punta Torrecilla* o propiamente *Punta de la Torrecilla* llamada así desde los inicios de la vida colonial porque en ella se construyó, tras la fundación de la ciudad Santo Domingo en la margen oriental del río, una pequeña torre de madera en la que se dice estuvo preso en el año 1500 el almirante don Cristóbal Colón. Es el saliente terráqueo que limita por el Este la salida del *Ozama*. En una de las relaciones históricas al respecto se cita a la punta como el extremo final de la ribera oriental del río, criterio que implicaría un notable aumento dimensional de la desembocadura, un amplio espacio de convergencia de aguas «dulces» y saladas.

2. *Playa del Retiro* (o *El Retiro*), era todavía en 1916 una formación de arenas cenagosas y de fuerte oleaje en forma de arco situada entre el extremo oriental de la boca del río *Ozama* y el abrupto acantilado occidental de punta Torrecilla. Desapareció al quedar integrada en la dársena artificial del río *Ozama* cuando la reconstrucción del Puerto de Santo Domingo (entonces Puerto Trujillo) en el segundo lustro de la década de 1930. Por esta playa desembarcó la expedición punitiva de marines de los cruceros *Columbia* y *Newark* en febrero de 1904

cuando el bombardeo de estos buques contra Villa Duarte (tópico tratado en el capítulo anterior) y en ella una de las lanchas de vapor del *Memphis* embarrancó a causa de uno de los temporales que precedieron al del 29 de agosto de 1916.

3. La desembocadura del río *Ozama*.

4. La señal de referencia (o balizaje) para los navíos encauzar con seguridad la entrada al puerto en el *Ozama*, situada sobre la margen izquierda del río en las inmediaciones del *Ingenio La Francia*, empresa azucarera que tenía sus instalaciones cercanas a la desembocadura y un muelle en dicha ribera, estructura descrita en la cartografía de *The Wreck of the Memphis* de 1966 con el nombre de «sugar dwarf». Las instalaciones propias y vecinas de este muelle fueron de particular interés porque hasta ellas llegó presuroso el comandante del grupo de marinos en recreo del *Memphis* para constatar, tardíamente, las pésimas condiciones del mar en donde naufragó la lancha motora con treinta y una personas a bordo que iba rumbo a su buque. La citada empresa desapareció (no como causa única posiblemente) en forma progresiva tras los graves daños causados por el poderoso mar de leva del 27 y 28 de septiembre de 1908, dejándole su nombre a la zona urbana que hoy existe allí llamada *La Francia*.

5. *Punta de la Plataforma*. Eran unas baterías bajas con garita, extensión de la Fortaleza (*La Fuerza*), situada en el ángulo en donde la ribera occidental del río se transformaba en costa hacia el oeste. Jugó papel defensivo, de protección a la entrada del puerto en la era colonial, pero fue eliminada con la remodelación del Puerto de Santo Domingo en la década de 1930.

6. *La Cueva de las Golondrinas*. Una gruta en el acantilado en cuya gran hoquedad, techada de rocas, penetraba libremente el mar. Su nombre derivó, según se dice, del hecho de que en ella en época de verano anidaban allí esas aves. Se la utilizó para lanzar la basura de la ciudad al mar. Sobre ella cruzaba la calle José Gabriel García pero en 1935 su techo, debilitado por trabajos del acueducto, se derrumbó estrepitosamente. Hoy,

incorporada a tierra, es parte de una cancha deportiva situada al lado próximo del antiguo bastión de *San José*.

7. El *Faro de Santo Domingo*. Llamado coloquialmente *El Faro* o *El Faro de Metal*, fue comprado en Francia por el Gobierno del presidente Buenaventura Báez en 1851 y ensamblado sobre el bastión de *San José*. Su luz blanca fija fue encendida por primera vez en la noche del 14 de agosto de 1853<sup>16</sup> siendo inaugurado formalmente dos días después por el Gobierno del general Pedro Santana. Era una estructura de hierro fundido constituida por ocho columnas periféricas estabilizadas por vigas octogonales y con una columna central alrededor de la que giraba una escalera de caracol, rematada arriba por una cúpula que contenía la lámpara que quedaba a 73 pies de altura sobre su base y a 113 sobre el nivel del mar, elevación total que le permitía a su luz blanca un alcance geográfico teórico de 18 a 20 millas pero que en la realidad era algo menor. Hacia 1916 toda la estructura estaba pintada de blanco con la cúpula en rojo.<sup>17</sup>

Tras períodos de descuido, mejoras ocasionales y cambios en sus luces (con fases giratorias blanco-rojo), fue remozado para la conmemoración de su centenario en 1953 luciendo hermoso en su bien embellecido parquecito construido sobre el antiguo bastión, pero apenas dos años después, en 1955, fue desmontado «de la noche a la mañana» para ser vendido como chatarra.<sup>18</sup> En su apresurado desmantelamiento, envuelto en intereses económicos de gente de poder en la «Era de Trujillo», y posiblemente bajo «excusables» criterios de inutilidad funcional y la presencia del nuevo faro recién erigido en la punta Torrecilla (su sustituto) no se tomaron en cuenta

<sup>16</sup> Luis Alemar: «El Faro de Santo Domingo», *Hojas de Historia* (fecha no disponible).

<sup>17</sup> Cayetano A. Rodríguez. Op. cit., p. 270; G. Guerrero: Columna «Carrousel», *Hoy*, 13 mayo de 2001, p. 6 D.

<sup>18</sup> E. Rodríguez Demorizi: *Derrotero de la Isla...*, Sociedad Dominicana de Geografía, vol. X, Editora Educativa Dominicana, 1975, p. 146.

otros valores adquiridos por lo que ese hecho no dejó de ser un crimen de naturaleza histórica, uno de los tantos, cometido contra la ciudad de Santo Domingo. Sería hoy un lugar de atractiva belleza e incluso de gran interés turístico.

8. El *Paseo Presidente Billini*. Esta vistosa avenida de unos 330 metros de extensión, excepcional por su magnitud y propósitos para la entonces pequeña ciudad de Santo Domingo se construyó a instancias del periódico *Listín Diario* en el terreno entre los batiportes, baterías bajas de Santa Catalina y San Carlos y el roquedal costero, conocido como *La Alameda*, llamada así no porque allí existieran álamos sino por lo fresco y agradable del lugar en el buen decir del historiador urbano Luis Alemar. El paseo fue inaugurado el 16 de agosto de 1904 con el nombre del civilista y expresidente de la República Francisco Gregorio Billini, si bien en términos coloquiales y por algún tiempo fue llamado «Paseo del Listín».

Sin un propósito de prolongación definido resultó ser el segmento precursor de lo que sería muchas décadas más tarde el extenso malecón de la ciudad. Originalmente fue una amplia calle de dos vías dividida por una isleta central provista de bancos y de una vistosa balaustrada que la separaba del roquedal costero, limitada en sus extremos por las convergencias sobre ella de las calles 19 de Marzo, por el este, y la Francisco Ulises Espaillat, por el oeste, punto en el que un muro descendente caía sobre la playita de *Peña Redonda*. En ella los antiguos, pequeños y escasos vehículos de motor así como los coches de tracción animal podían girar en «U» sin dificultad en sus extremos, características que eran las que prevalecían en 1916 cuando el naufragio y tragedia del *Memphis*.<sup>19</sup>

Hacia fines de los años treinta y ya sin la bancada central, fue unido al puerto de Santo Domingo mediante la avenida US Marines Corps (hoy Presidente Francisco Alberto Caamaño Deñó)

<sup>19</sup> Luis E. Alemar: *La Ciudad de Santo Domingo*, Editora de Santo Domingo, 1943, pp. 240-241. (Reeditada por Sociedad Dominicana de Bibliófilos, Inc.).

y en 1944, por el oeste, a la *Avenida George Washington*, empalmado con esta en su segmento recién construido entre el obelisco y el monumento a la Redención de la deuda Externa, mejor conocido como el «*Trujillo-Hull*»<sup>20</sup> en tiempos de la dictadura de Trujillo.

En este malecón se congregaron una gran parte de la población de la ciudad, el contraalmirante U.S.N. Charles F. Pond, jefe supremo de la ocupación, otros oficiales y marines bajo su mando, para contemplar, impotentes y angustiados, el dramático espectáculo que envolvió al *Memphis*, al *Castine* y a los marinos que perecieron ahogados en placer y/o destrozados en las rocas cuando la lancha motora que los llevaba al *Memphis* fue hundida por el magno oleaje en la tarde del día 29 de agosto de 1916.

9. «*La boca del Infierno*» era llamado así un peligroso bufadero situado en el roquedal costero próximo a la columna conmemorativa de la tragedia de 1908 (ver más adelante). Se trataba de una gruta en la que el mar penetraba por debajo del acantilado provocando en rítmica secuencia elevadas columnas espumosas que acompañadas de sonoros resoplidos se desparramaban sobre la costa inmediata y en ocasiones sobre el Paseo Presidente Billini. Tenía connotación siniestra porque se afirmaba que allí habían perecido personas, si bien los temerarios muchachos lugareños sabían penetrarlo con seguridad hasta cierto nivel.

10. El Monumento Conmemorativo de la Tragedia de Septiembre de 1908. Es un cenotafio o monumento funerario (vacío) que la ciudad erigió *in memoriam* de Miguel Pérez hijo, Miguel Veloz (*Güelo*), Hilario Ramírez, José Cuevas, José Maíz, Casimiro

<sup>20</sup> Trujillo-Hull, llamado así porque fue el monumento erigido para conmemorar la firma del tratado en 1940 entre la República Dominicana y Los Estados Unidos de Norteamérica destinado a la cancelación de la deuda externa la cual terminó por ser pagada en 1947. El acuerdo fue firmado por el presidente Rafael Trujillo Molina y por el secretario de Estado Cordell Hull.

Almonte, Juan Ramón Mandía y Eusebio Lugo, quienes murieron tratando de salvar infructuosamente desde el acantilado a tres náufragos de la balandra *La Aurora* hundida por un furioso temporal el 27 de septiembre de 1908. Construido por el ingeniero Osvaldo Báez en el roquedal frente al Paseo Presidente Billini, fue entregado a la ciudad por el presidente de la Junta Erectora, don Abelardo Piñeyro (quien fue su diseñador), el 8 de mayo de 1910. Es «una columna jónica de 1.5 metros de diámetro y 11 de elevación, que remata en un vaso griego, con arcos, sobre el cual se levanta una piña». Poseía, además, una corona inclinada en el vástago desaparecida hace tiempo. En su base hay una lápida con los siguientes versos de don Federico Henríquez y Carvajal: «Al ver la nave zozobrar perdida, un noble rasgo les costó la vida». Este estoico monumento ha sido un «testigo silente» y permanente de las furias del mar Caribe, de sus náufragos y ahogados.<sup>21</sup>

11. *El tripero* era una diminuta playa (playita) en un pequeño recodo del roquedal costero situada entre el lugar en donde está el monumento columnar (ya descrito) y la zona de *Peña Redonda*. Debía su peculiar nombre al hecho de que en ella se lavaban con agua de mar desechos orgánicos del Matadero Municipal que le quedaba cerca.

12. *Peña Redonda* así era llamado un recodo mayor del acantilado costero previo al saliente *Punta de San Gil*. En términos topográficos y sobre el terreno contiguo es la zona en donde, en la década de 1940, fue necesario empalmar con una curva al Paseo Presidente Billini con el resto de la avenida George Washington. Posiblemente el nombre deriva del promontorio rocoso sumergido existente que aparece descrito en el *Plano de la Plaza y Ciudad de Santo Domingo* de don Tomás López,

<sup>21</sup> Eduardo Matos Díaz: *Santo Domingo de Ayer*, Editora Taller, 1985, pp. 141 y 142; Luis E. Alemar: *La Ciudad...*, pp. 92-93; Francisco M. Veloz: *La misericordia y sus entornos, 1884-1916*, col. Banco Central de la República Dominicana, vol. 50, 2002, pp. 132-133, y Enrique Penson: *Arquitectura Dominicana 1906-1950*, tomo I, p. 338.

Geógrafo de los Dominios de S. M. (Su Majestad) de 1785, en el que la formación fue dibujada encerrada en un anillo que dice «BANCO DE ROCAS CUBIERTAS». Posee una pequeña playa que desde antaño recibió el mismo nombre. Es de particular importancia en la historia del naufragio del *Memphis* porque fue esta playa el medio que le facilitó al pescador costanero Emeterio Sánchez salvarle la vida a varios marinos de la naufragada lancha motora del crucero acorazado tras salir esta de la ría del Ozama.

13. *Punta y Fuerte de San Gil*. La punta de San Gil es un saliente del acantilado costero que en el pasado era tenida como el límite occidental del Placer del Estudio. Sobre este núcleo rocoso se construyó en la época colonial el fuerte que le dio el nombre al lugar y que era la esquina sudoccidental de la muralla de la ciudad de Santo Domingo. Iniciado en 1543, se construyó en tres etapas, primero como un torreón circular, luego elíptico y más tarde poligonal.<sup>22</sup> Sin un mantenimiento apropiado, permanentemente expuesto a la erosión marina y desestabilizado por los frecuentes movimientos telúricos, colapsó estrepitosamente en 1887. En la década del 90 del pasado siglo xx fue reconstruido a nivel monumental por la Comisión de Monumentos. Es un punto esencial, de referencia para el encallamiento del *Memphis* porque la proa del buque quedó a poca distancia de él, cercanía que aprovechó el poeta y escritor Aristides García Aybar (Zahorí) para una publicación de gran sentido nacionalista que se incluye en la Adenda final.

14. *El Matadero Municipal*. Era un edificio de mampostería de estructura sencilla situado a poca distancia de Peña Redonda y del fuerte de San Gil. Construido en el gobierno de Carlos Morales Languasco e inaugurado en el 1905, substituyó al viejo matadero colonial ubicado aproximadamente en el mismo lugar. Observable desde el mar era un punto de referencia para las

<sup>22</sup> María Cristina de Fariás y César Iván Feris: «Mirando el Fuerte de San Gil», *Diario Libre* (digital), 7 de agosto de 2015.

embarcaciones en el antepuerto y de utilidad para las estimaciones desde tierra razón por la que fue citado en la gran crónica del naufragio y tragedia del *Memphis* del 30 de agosto de 1916. En los primeros años de la década de 1940 fue eliminado de ese lugar.

15. El *Gimnasio Escolar*. Así fue llamado un espacioso terreno al oeste próximo del Fuerte de San Gil, un cuadrilongo que era más largo que ancho al decir del prolífico historiador deportivo Emilio N. Córdoba (*Cuqui*),<sup>23</sup> cuyo límite Sur colindaba con el roquedal costero en el naciente barrio extramural de Ciudad Nueva. Recibió este nombre porque originalmente se proyectó para ejercicios gimnásticos, paradas y actos escolares. Sin embargo no pasó mucho tiempo para ser convertido en campo de juegos de baseball en donde se enfrentaban los equipos de la época (incluyendo al equipo de pelota del *Memphis* antes de su naufragio), paradas militares, actos cívicos y espectáculos de entretenimiento de diversa índole

Se le construyeron graderías simples en madera en sus lados Norte y Este abrazando al cuadro interior cuyo *home plate* estaba en la esquina Nororiental. Avanzado el tiempo, quedó bien delimitado por las calles José Gabriel García por el norte, la Pina por el este, la Cambronal por el oeste y la costa por su perímetro sur.

Se mantuvo con mejoras limitadas hasta que fue destruido el 3 de septiembre de 1930 por los fuertes vientos del ciclón de San Zenón que impactó directamente a la ciudad de Santo Domingo. Reconstruido, fue reinaugurado en 1933 con graderías más amplias de concreto de dos niveles colocándose el *home plate* en su esquina Noroccidental, a la inversa de cómo estaba en el campo progenitor, y con el nuevo nombre de *Campo Deportivo Municipal* que en el lenguaje coloquial e informal no pudo desplazar al anterior. Sin embargo su sobrevivencia fue limitada al ser eliminado definitivamente a principios de

<sup>23</sup> Emilio N. Córdoba: *Los Plays de Santo Domingo*, 13 de abril de 1999.

la década de 1940 para darle paso al segmento de avenida que empalmó al Paseo Presidente Billini con la recién construida e inaugurada avenida George Washington.

Puesto que el *Memphis* encalló justo frente a este terreno resultó ser su «vecino íntimo» por un poco más de veinte años hasta que fue desguazado profesionalmente al menos en toda la estructura que sobresalía del nivel del mar. Tanto como *Gimnasio Escolar*, *Campo Deportivo Municipal* o «*Play Ground*» fue útil en el proceso de desmantelamiento inicial y desguace final del derrelicto si bien el área usada para estos fines estuvo limitada, principalmente, al roquedal costero. Son innumerables las fotografías tomadas a juegos y espectáculos diversos en este campo deportivo en las que el *Memphis* está presente cual «pantalla» de fondo, algunas de las cuales se reproducen en el texto (ver capítulo VI), pero, a la inversa, la única disponible tomada desde el buque hacia tierra es la reproducida en el presente capítulo.

16. *La Estación Radiotelegráfica*. Desde principios de la segunda década del siglo xx estuvo presente la estación radiotelegráfica contigua al *Gimnasio Escolar* al Oeste próximo del mismo y en los linderos Sur del barrio de Ciudad Nueva. Con dos pequeños edificios (módulos) en tierra tenía dos elevados mástiles de madera y una escasa potencia de transmisión, pero entre los años 1918 y 1919, cuando el Gobierno militar norteamericano, se le cambiaron los mástiles sencillos por torres metálicas de 150 pies que extendidas en sus topes con vástagos de madera les permitieron alcanzar la altitud de 250 pies, estructuras que sostenían a una antena de unos 500 pies de extensión, alcanzando una potencia de emisión de 5 kw.<sup>24</sup>

En 1928 fue convertida en la radioemisora HIX llamada *Atenas del Nuevo Mundo*. Semejante a lo que pasó con el *Gimnasio*

<sup>24</sup> Boletín de Fomento y Comunicaciones, ediciones 1ro. de enero de 1919, p. 24 y marzo-abril de 1928, pp. 3-9.

*Escolar*, todo el conjunto de antenas y edificios fue removido a principios de la década de 1940 para permitir la construcción del segmento de avenida que empalmó al *Paseo Presidente Billini* con la nueva avenida *George Washington*, unión articulada por el Monumento a la Redención de la Deuda Externa (Trujillo-Hull). La toma por la fuerza de este importante enclave de transmisión inalámbrico por parte del ejército interventor a principios del mes de noviembre de 1916 fue un acto previo, militarmente táctico (pero arbitrario), a la declaración de la ocupación formal pocas semanas después. Excelentes imágenes del desguace final del *Memphis* (disponibles) entre 1937 y 1938 fueron tomadas sin lugar a dudas desde las torres de esta estación radiotelegráfica (ver el Capítulo VI).

17. La *Plaza Colombina*. Situada al Oeste de la *Estación Radiotelegráfica* era un amplio terreno de forma trapezoidal con su lado más estrecho a nivel del roquedal costero, un espacio «sobreviviente» de la *Sabana del Rey* o *del Estado*, que desde la avenida Independencia (originalmente) llegaba, descendiendo ligeramente, casi hasta la costa. Perteneció a la Junta Nacional Colombina, institución que proyectaba construir allí un monumento al almirante de la Mar Océana, propósito que no cristalizó. En cambio, fue usado como campo deportivo y para la presentación de espectáculos diversos, «hospital» de campaña durante la epidemia de influenza de 1918-1919, campamento militar durante la Ocupación Norteamericana (1916-1924) y cementerio provisional en donde fueron incineradas y enterradas numerosas víctimas del ciclón de San Zenón en el mes de septiembre de 1930, restos que luego fueron exhumados y trasladados al Cementerio Católico de la avenida Independencia

En este terreno se construyó el *Parque Infantil Ramfis* en honor al hijo del dictador Trujillo inaugurado el 26 de diciembre de 1937,<sup>25</sup> hermosa obra comunal diseñada

<sup>25</sup> Luis E. Alemar: *La Ciudad...*, p. 239.

y construida por el arquitecto Guillermo González para el solaz y diversión de los niños de la ciudad de Santo Domingo y que hoy exhibe el digno nombre del maestro Eugenio María de Hostos. El 29 de agosto de 1916, cuando todavía era un terreno plano cubierto de hierbas, por él se aproximaron al naufragado *Memphis* el presidente Henríquez y Carvajal, miembros del Gobierno, el ministro norteamericano William W. Russell y el cónsul Von Zeilinski quien tomó oportunas fotografías del momento crítico del encallamiento del buque y del rescate de los náufragos.

### BIBLIOGRAFÍA

- ALEMAR, Luis. «El Faro de Santo Domingo», *Hojas de historia* (fecha no disponible)
- \_\_\_\_\_. *La Ciudad de Santo Domingo*, Editora de Santo Domingo (Reeditada por Sociedad Dominicana de Bibliófilos, Inc., 1989), 1943.
- BEACH, Edward L. Jr. «*The Wreck of the Memphis*», Ed. Holt, Rinehart and Winston, New York-Chicago-San Francisco, 1966.
- CÓRDOBA, Emilio N. (*Cuqui*). *Los Plays de Santo Domingo*, 13 de abril de 1999.
- DESCHAMPS, Enrique. *La Republica Dominicana, Directorio y Guía General*, 2da. edición, Sociedad Dominicana de Bibliófilos, 2003.
- FARIAS, María Cristina de y César Iván Feris: «Mirando el Fuerte de San Gil», *Diario Libre* (digital), 7 de agosto de 2015.
- FOMENTO Y COMUNICACIONES. *Boletín*, ediciones enero de 1919 y marzo-abril de 1928.
- GARCIA BONNELLY, Juan U. *Las Obras Públicas en la Era de Trujillo*, tomo II, Impresora Dominicana, 1955.
- GUERRERO, G. Periódico *Hoy*, Columna Carrousel, 13 de mayo de 2001.

- MARRERO ARISTY, Ramón. *La República Dominicana*, vol. III, Editora del Caribe. C. por A.
- MATOS DÍAZ, Eduardo. *Santo Domingo de Ayer*, Editora Taller, 1985.
- PENSON, Enrique. *Arquitectura Dominicana 1906-1950*, tomo I.
- RODRÍGUEZ, Cayetano A.: *Geografía de la isla de Santo Domingo y Reseña de las Antillas*, Sociedad Dominicana de Geografía, vol. XI, Segunda Edición, 1976.
- RODRÍGUEZ-DEMORIZI, Emilio: *La Marina de Guerra Dominicana 1844-1861*, Academia Militar Batalla de Las Carreras, vol. III, Editora Montalvo, 1958.
- \_\_\_\_\_ : *Derrotero de la Isla de Santo Domingo*, Sociedad Dominicana de Geografía, vol. X, Editora Educativa Dominicana, 1975.
- VELOZ, Francisco M.: *La misericordia y sus Entornos, 1884-1916*, col. Banco Central de la República Dominicana, vol. 50, 2002.

## ILUSTRACIONES

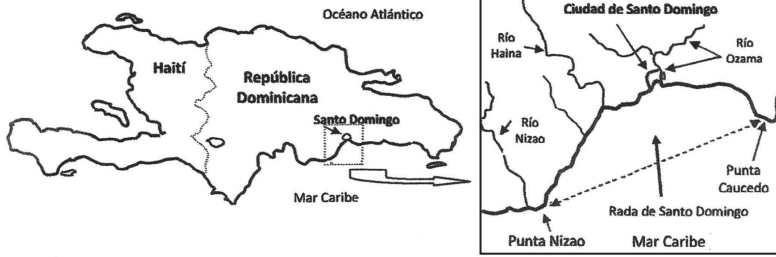


FIG. 1. La Isla de Santo Domingo compartida por la República de Haití y la República Dominicana. En el recuadro lateral se muestra ampliada la rada de Santo Domingo entre las puntas Nizao y Caucedo con la ciudad de Santo Domingo en la desembocadura del río Ozama. Nótese la conformación cóncava del litoral costero de frente al Sur y el Sureste.

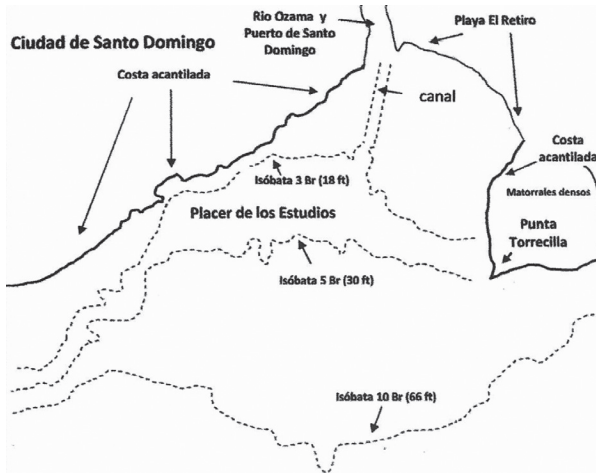


FIG. 2. El antepuerto de Santo Domingo (incluyente del Placer de los Estudios) era en 1916 un espacio de mar abierto hacia el sur y cerrado por el norte por la costa acantilada de la ciudad, la desembocadura del río Ozama, la Playa del Retiro y hacia el este por la Punta Torrecilla. Se señalan tres isóbatas (líneas que interceptan puntos o sondas de igual profundidad) de 3, 5 y 10 brazas (1 braza=6 pies) con el canal de entrada y salida («La Pasa»). Esquema realizado a partir de la cartografía incluida en la 1ra. edición de *The Wreck of the Memphis* (1966) y el plano de la ciudad de Santo Domingo de Ernesto Paradas de 1916.

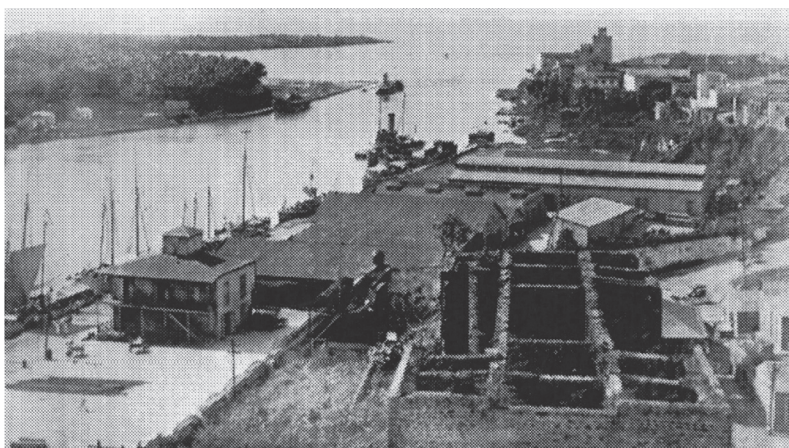
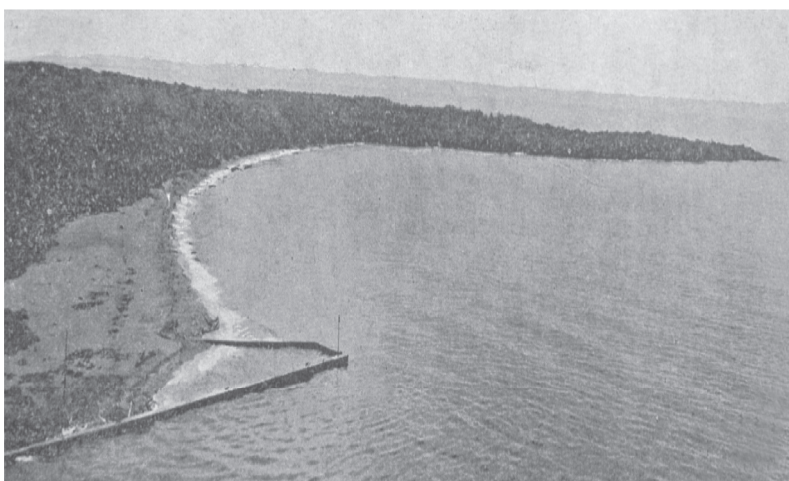


Imagen parcial del puerto de Santo Domingo tiempo antes de su reconstrucción en la década de 1930. En primer plano las ruinas del alcázar de Diego Colón; más lejos la Torre del Homenaje en la Fortaleza Ozama. El río Ozama desemboca directamente en el mar. A mayor distancia: Punta Torrecilla. (Original: Colección Ing. Luis A. Iglesias Molina. Imagen cortesía de Carlos Alonso Salado y de la Academia Dominicana de la Historia).



La desembocadura del río Ozama, la Playa del Retiro y la punta Torrecilla. Imagen publicada en 1924. El ángulo en el que la que la ribera oriental del río gira y se transforma en playa frente al mar ha sido modificado por una construcción portuaria. Las características presentadas en esta imagen eran iguales a las que existían en 1916 (*La Opinión*, vol. 10, núm. 93, 15 Nov 1924).

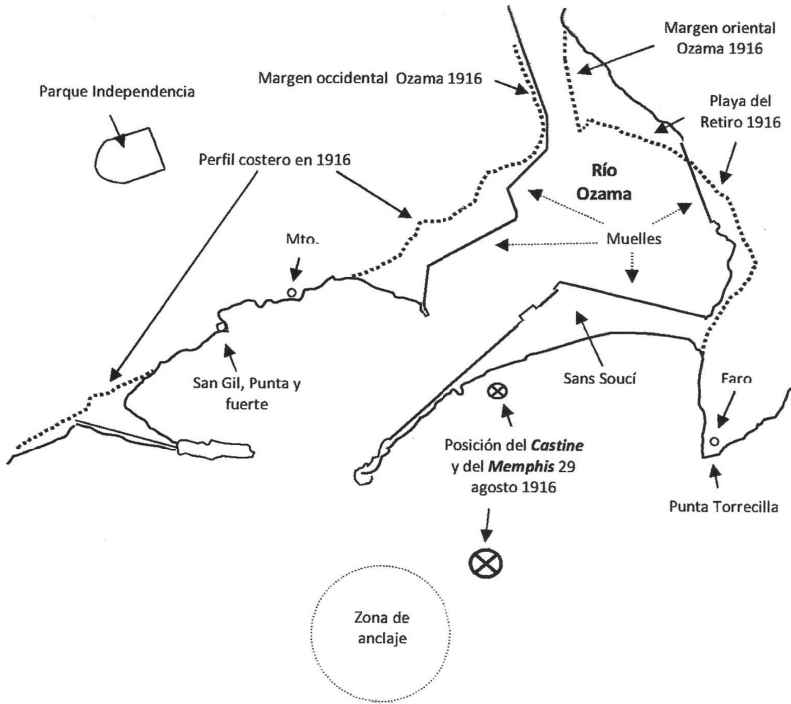


FIG. 3. Cartografía de planos superpuestos de la desembocadura del río Ozama y del antepuerto de Santo Domingo que muestra las variaciones (a *grosso modo*) de los perfiles costeros y ribereños de esas zonas en 1916 (en líneas punteadas) y en la actualidad (en líneas sólidas). Nótese cómo las obras ampliaron la antigua desembocadura y la isleta artificial de Sans Souci le integró una parte del mar al río Ozama redirigiendo, con el rompeolas, el canal de acceso al puerto. Obsérvese que el 29 de agosto de 1916 el *Castine* y el *Memphis* estaban fondeados en el mar abierto mucho antes de la construcción de las citadas obras. Planos de referencia: *The Wreck of the Memphis*, edición 1966; Plano Municipal Santo Domingo de Ernesto Paradas y Cartografía moderna gentileza del Instituto Cartográfico Militar.

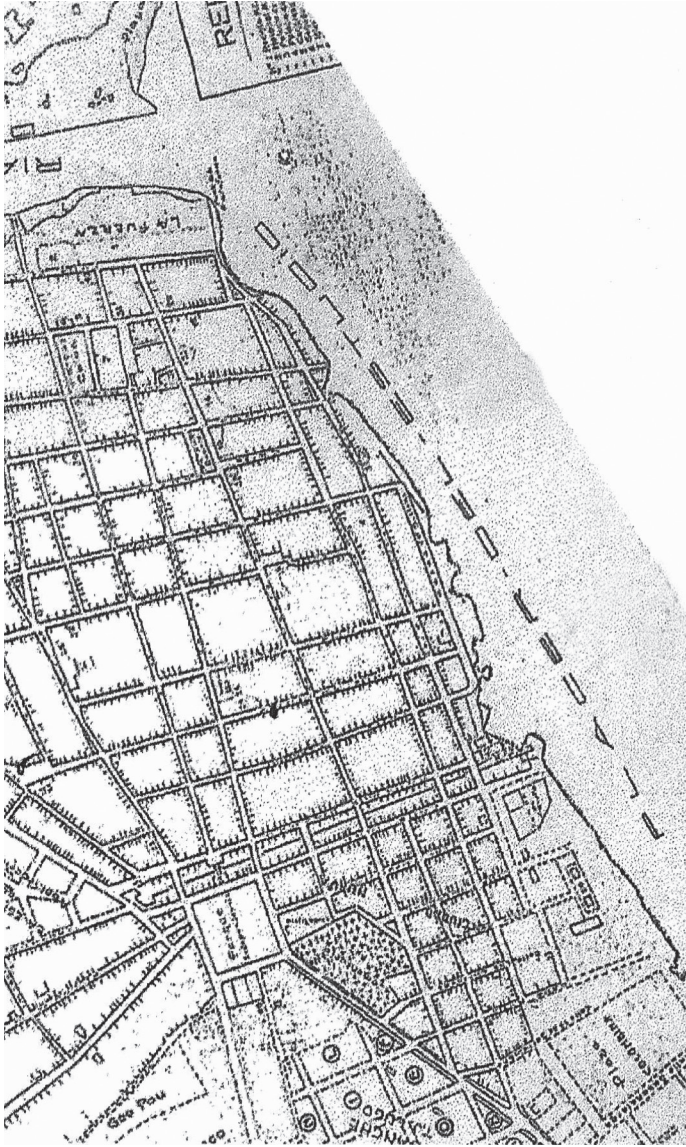


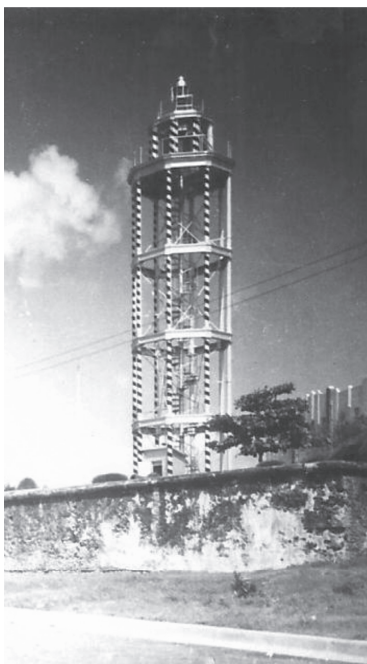
Fig. 4. Segmento del plano de la Ciudad de Santo Domingo de Ernesto Paradas (septiembre de 1916) que muestra los elementos naturales y construidos en el litoral de la ciudad incluyendo la desembocadura del Ozama en el Placer de los Estudios. El plano fue rotado para ajustarlo con la dirección cardinal Norte.



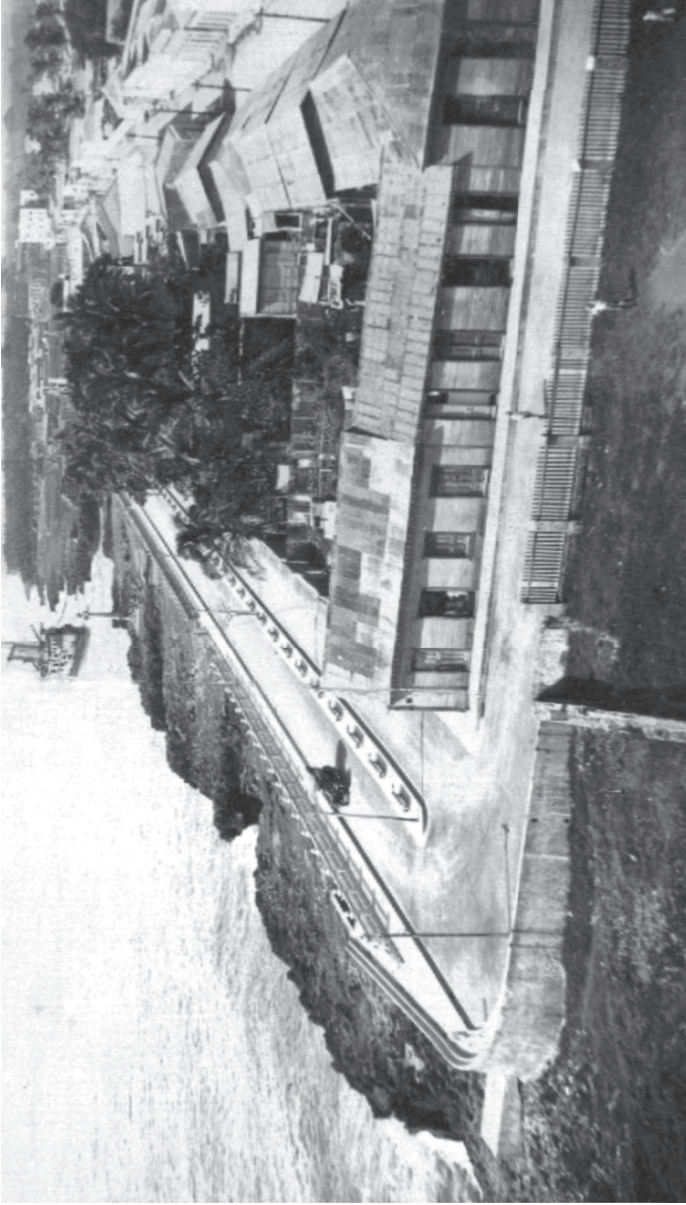
FIG. 5. Esquematación (aproximada) del segmento del plano de Santo Domingo de Ernesto Paradas (1916) en el que se señalan con sus nombres los elementos naturales y construidos en el litoral de la ciudad y otros puntos de interés. ZC: Zona Colonial; CN: Barrio de Ciudad Nueva; E.R.T.: Estación Radiotelegráfica. La Calle de la Separación es la actual Calle de El Conde. Para esa época quedaban fragmentos del lienzo de la muralla en gran medida atrapados en patios de viviendas.



La Cueva de las Golondrinas fotografiada algunos años antes de que su techo se desplomara. La calle José Gabriel García le cruza por encima (Revista *Cromos*, año II, núm. 21, 21 de julio 1928).



El Faro de Santo Domingo fotografiado a mediados de los años 40 mostrando cuán bello era. Descansa sobre el bastión de San José justo frente a la avenida U.S. Marines Corps (hoy Presidente Francisco A. Caamaño). Se observan la escalera de caracol y la caseta del farero en su base; detrás, el edificio del desaparecido Club de la Juventud (Fototeca Archivo General de la Nación).



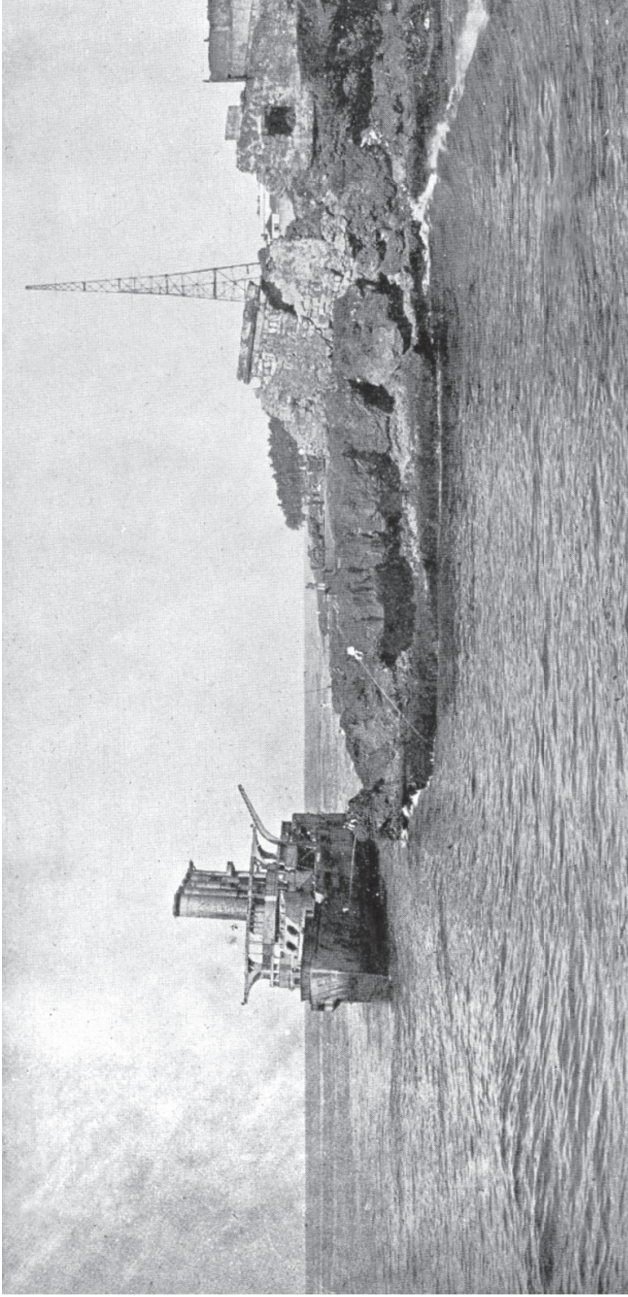
El Paseo Presidente Billini (malecón) fotografiado desde lo alto del Faro de Santo Domingo (1917 o 1918). Nótese que el paseo tiene todavía la isleta central provista de bancos. Se observan la columna conmemorativa de la tragedia de 1908 y el derrelicto del *Memphis* en el mar junto a la costa. (Fototeca Archivo General de la Nación).



Fotografía aérea del malecón, Paseo Presidente Billini y de la parte baja de la ciudad de Santo Domingo. Contra este elevado acantilado costero el oleaje estrelló a los naufragos de la lancha del USS *Memphis* en la tarde del 29 de agosto de 1916. En él se congregaron una gran parte de la población capitalense, el contralmirante Pond, su comitiva y marines invasores, moviéndose todos hacia el Oeste (a la izquierda de la imagen) en la medida que el *Memphis* era arrastrado y embarrancado junto a la costa. Lo presentado en la imagen del fotógrafo Pelegrín en 1925 no difiere significativamente de su realidad en 1916. (*La Opinión*, vol. 13, núm. 112, 28 marzo de 1925).



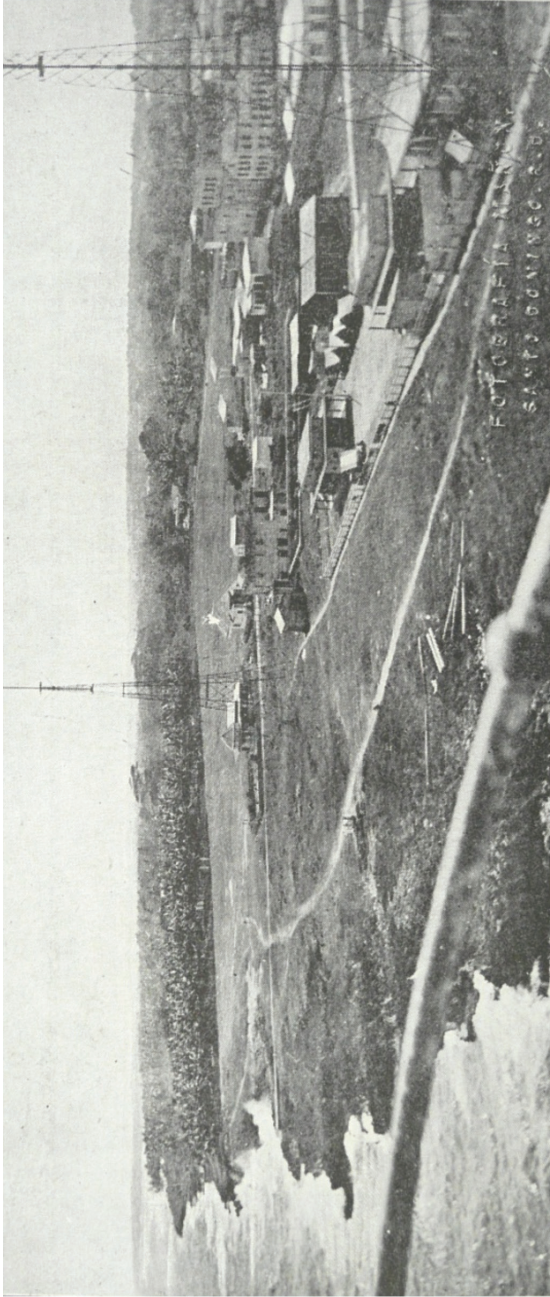
El monumento conmemorativo de la tragedia del 27 de septiembre de 1908 fotografiado por el autor en fecha reciente. Se muestra sin la corona anillada en la parte baja de la columna, desaparecida hace tiempo, observable en la foto-postal presentada en la Introducción de esta obra.



El derruido fuerte de San Gil sobre la punta rocosa del mismo nombre en 1924 (*La Opinión*, vol. 8, núm. 74, 5 de julio de 1924). Se observan varios pescadores, el derrelicto del *Memphis* y las torres de la estación radiotelegráfica. En primer plano, en el agua, una pequeña ensenada de rocas sumergidas con una playita denominados desde tiempos antaños Peña Redonda, lugar en el que Emeterio Sánchez rescató con vida a varios náufragos de la zozobrada lancha motora del *Memphis*. La hermosa imagen es de la autoría de Luis Mañón.



En primer plano el Gimnasio Escolar y detrás un sector del barrio de Ciudad Nueva en 1917. Justo frente a este campo deportivo encalló el *Memphis* el año previo (1916). La imagen, que aunque es de calidad deficiente, permite observar la rusticidad del terreno y las graderías sencillas de madera techadas de zinc con el home-plate colocado en la esquina nororiental. La fotografía tiene la singularidad de que es la única (disponible) del campo de juegos tomada, con indiscutible seguridad, desde el encallado buque (En Marrero Aristy, Ramón: *La República Dominicana*, vol. III, 1958, p. 55).



La estación de radiotelegrafía con sus dos torres metálicas e instalaciones en tierra y detrás el terreno plano de la *Plaza Colombina*, ocupada hoy por el *Parque Eugenio María de Hostos*. Al fondo, a la derecha, el viejo edificio de la cervecería. La imagen, del fotógrafo Mañón (pero calzada por Pelegrin), dice en su pie que fue tomada desde «lo alto del Faro actual», pero en realidad debe haber sido desde el *Memphis*, probablemente desde el «nido» de vigia del mástil de popa, estructura de la que se observa parte de su barandilla metálica. Aunque la interesante gráfica procede del Volúmen 10, núm. 91, del 1 de noviembre de 1924 de la revista *La Opinión*, fue tomada en fecha anterior a la señalada porque el edificio de la cervecería ya había sido substituido por el del Ministerio de Fomento y Comunicaciones de típica forma cuadrangular según se aprecia en la fotografía (Figura 9) del capítulo VI de la presente obra.

## CAPÍTULO III

# El crucero acorazado USS *Tennessee-Memphis*

### **1. El crucero acorazado y su importancia en el desarrollo y evolución de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica**

Justo en las postrimerías del siglo XIX, Estados Unidos de Norteamérica, que ya tenía en su baza en el Océano Pacífico a la Samoa norteamericana, tras derrotar a las flotas españolas en Cuba y en Las Filipinas en la llamada Guerra Hispano-Norteamericana de 1898, se apoderó de esta última y de Puerto Rico, quedando con un definido control político-militar sobre la independizada Cuba. Tales conquistas, enraizadas en las apetencias de un imperio naciente imbuido por la doctrina del «Destino Manifiesto», se lograron con una Armada constituida en gran medida por buques evolucionados o mejorados de la era de los «Iron Clad» que prevalecieron en la segunda mitad de ese siglo, barcos bien artillados, cuyos cascos de madera estaban protegidos (forrados) primero con planchas de hierro y luego de acero y que habían comenzado a dejar atrás al viento y las velas como elementos propulsores gracias a las máquinas movidas por el vapor de agua a presión producido en calderas.

La expansión hacia estos territorios de ultramar, proveedores de materias primas, rubros diversos, tierras feraces y millardos de consumidores a quienes había que «educar»; su protección y la de las rutas mercantes marinas que las entrelazaban, en una época en la que las fuerzas navales de otras potencias mundiales neocolonizadoras habían logrado notables avances tecnológicos, no podía lograrse con una armada desfasada y fuera de competencia. En tales momentos, si importante eran sus nuevos intereses en el lado atlántico-caribeño unido a la preocupación generada por el fortalecimiento de las armadas de Brasil y Argentina, más crítico era lo de sus posesiones en el vasto Pacífico en el cual, el Imperio japonés, con una marina militar en pleno desarrollo y claras intenciones expansionistas, sobre todo después de su aplastante victoria sobre la flota rusa en la batalla naval de Tsushima de 1905, tenía puesta sus miradas.

Los influyentes criterios del almirante Alfred Thayer Martin, expuestos en varias de sus obras, sobre todo en *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*,<sup>1</sup> resumidos en el concepto de que sin una armada poderosa no era posible el dominio regional o global, prendieron exitosamente en la alta política militarista norteamericana en los años 80 y 90, en especial en Benjamín Franklyn Tracy, Secretario de la Marina, en Henry Cabot Lodge, miembro de la Comisión de la Marina en la Cámara de Representantes entre 1889 y 1893, y en Theodore Roosevelt, Assistant Secretary de la Marina en marzo de 1897.<sup>2</sup>

Se puso en ejecución un vasto plan de modernización de la Marina con la construcción de nuevos y potentes acorazados y cruceros y dentro de estos últimos y de manera preferencial,

<sup>1</sup> Alfred Thayer Martin: *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Little, Brown & Co, New York 1890, Dover Publications, 1987.

<sup>2</sup> Roosevelt ocuparía la presidencia de los Estados Unidos de Norteamérica entre 1901 y 1909. Enérgico, compulsivo, de mentalidad netamente imperialista, era sostenedor de la doctrina del «Gran Garrote» («Bick Stick») sobre las débiles naciones latinoamericanas.

los cruceros blindados o acorazados, cuyo prototipo, con antecedentes dispersos en otras flotas, lo aportaron los franceses en 1888 en consecuencia con en el postulado, también galo, de «*guerre de course*» mediante el cual se entendía que una nación o potencia podía ser vencida sin necesidad de enfrentar y aplastar a su flota, que tal cosa podría lograrse con el ataque y desarticulación de sus líneas marítimas de abastecimiento.<sup>3</sup>

Para este propósito los cruceros de línea o ligeros, inadecuadamente protegidos y los pesados y lentos acorazados, no eran apropiados. Surgió, por tanto, la necesidad de construir barcos que tuvieran propiedades de ambos grupos de naves: buques de gran tonelaje, buen blindaje y excelente artillería (pero menor que la de los acorazados), dotados de mayor velocidad y radio de acción que las de estos. Buques en los que, en su momento, lograron un excelente equilibrio entre blindaje, maquinaria (velocidad y gran autonomía) y artillería, que integrados a la flota ofrecieran protección a los acorazados y desprendidos de ellas pudieran desplazarse autónomamente y con rapidez a lugares lejanos.

Sin lugar a dudas el crucero acorazado fue un elemento esencial en la «fiebre» de supremacía naval de esos años caracterizada por un afán ofensivo-defensivo que se extendió por cerca de cuatro décadas a partir del decenio de 1870 con buques que todavía tenían la categoría de los antes citados

<sup>3</sup> Hacia finales del siglo XIX y principios del XX los cruceros se dividían en dos grandes grupos: los *protegidos* y los *acorazados* o *blindados*, ambos con el casco departamentalizado. Los primeros eran llamados así porque disponían de una gruesa cubierta protectora (horizontal) inmediatamente por encima de las partes vitales como las salas de máquinas y calderas, los pañoles de explosivos y de municiones; por su desplazamiento (tonelaje) y otras características se subdividían en cruceros protegidos de 1ra., 2da., y 3ra. Clase (C. Chant: *Warships of the 20th Century*. Tiger Books International, 1996, p. 52). Los segundos, los *cruceros acorazados*, de mayor tamaño, tonelaje y poder artillero, aparte de la cubierta protectora, estaban defendidos en sus costados, por una gruesa coraza, que es la razón que tipifica su nombre genérico. Estos buques fueron los precursores de los imponentes, pero infaustos a la vez, cruceros de batalla.

«iron clad» de propulsión mixta (con aparejos de velas y máquinas de vapor) y artillería lateral de cañones que se cargaban por la boca, pasando en pocos años a barcos de mayor tonelaje, mejor blindaje y velocidad y armamento superior con piezas de retrocarga (por la culata), avance cristalizado ejemplarmente en el crucero acorazado, hasta llegar al segundo lustro del 1900 cuando estos comenzaron a ser substituidos por los enormes y esbeltos cruceros de batalla.

En ese período, un poco más de 170 unidades se construyeron en todas las grandes flotas siendo sus mayores productores el Reino Unido (Inglaterra) y Francia, y todas las armadas a nivel mundial procuraron mejorar sus marinas de guerra, unas fabricándolas como Estados Unidos, Italia, Alemania, Rusia y España y en mucho menor escala Japón, y otras adquiriéndolas por encargo a los constructores ingleses, franceses e italianos, como lo hicieron el Imperio Austro-Húngaro, Argentina y Chile.

En general, estos barcos, partiendo de un desplazamiento original de entre las 6,000 y 12,000 toneladas, alcanzaron en pocos años las 14,000 a 16,000 y la velocidad de 22 a 23 nudos (41 a 43 km/h) portando típicamente, como armamento principal, dos a cuatro cañones cuyos calibres oscilaron entre las 7.5 y las 10 pulgadas, además de una docena de piezas de 6 pulgadas y un apreciable número de otras menores. Estaban ensamblados con una fuerte coraza lateral protectora de las partes internas vitales, de una cubierta interna blindada y de una artillería compuesta de diversos calibres con el propósito de entablar combate a larga, mediana y corta distancia, esta última con una misión definidamente antitorpedera, es decir, contra botes torpederos.

En los Estados Unidos el USS *Maine* (ACR-1)<sup>4</sup> botado en 1889 (reclasificado luego como acorazado de segunda clase), fue el primero de esta serie, seguido por el USS *New York* (ACR-2)

<sup>4</sup> El acrónimo ACR procede de Armored Cruiser. Es un símbolo de identificación del casco de esta clase de nave.

y el USS *Brooklyn* (ACR-3). La construcción de estos buques mejoró con la apropiación de los adelantos tecnológicos introducidos a sus congéneres en Inglaterra y Francia y con las experiencias propias de la flota norteamericana en las batallas ganadas a las escuadras españolas<sup>5</sup> en Santiago de Cuba y Filipinas en 1898, sobre todo en la primera en la que el desempeño del *Brooklyn* resultó ser estelar.

Como resultado de esto se construyeron seis nuevos cruceros acorazados (los de a Clase *Pennsylvania*): los USS *Pennsylvania* (ACR-4), botado en 1899, *West Virginia* (ACR-5), *California* (ACR-6), *Colorado* (ACR-7), *Maryland* (ACR-8) y *South Dakota* (ACR-9). A estos los siguieron los cuatro de la Clase *Tennessee*: los USS *Tennessee* (ACR-10), *Washington* (ACR-11), *North Carolina* (ACR-12) y *Montana* (ACR-13).<sup>6</sup> Los *Tennessee*, por su mayor tonelaje (desplazamiento), poder artillero y mejor distribución del blindaje (a pesar de ser una pulgada menor), superaron a los seis primeros.

Estos diez buques, con desplazamiento de al menos 14,000 toneladas, dotados de un excelente equilibrio entre velocidad, blindaje, poder artillero y gran autonomía, al momento de ser proyectados y construidos «superaban a cualquier otro crucero acorazado en poder artillero y blindaje, y podían rivalizar con

<sup>5</sup> Fue la voladura y hundimiento del USS *Maine*, con la muerte de más de 260 de sus tripulantes, por la explosión de su pañol de pólvora de proa mientras estaba fondeado en la bahía de La Habana, en 1898, el pretexto utilizado por Estados Unidos para declarar la guerra a España cuyas envejecidas flotas en la isla de Cuba y en Filipinas fueron fácilmente derrotadas por las comandadas por los almirantes Sampson y Dewey de la US Navy respectivamente. Estudios posteriores han sugerido que la explosión tuvo causas internas y no externas, o en otras palabras, que no fue España la culpable de ese desastre.

<sup>6</sup> Con el envejecimiento y pérdida de importancia a estos buques se les retiraron los nombres de los Estados para cedérselos a nuevos y poderosos acorazados. Como «compensación» recibieron el de las ciudades capitales de los mismos. Para los cuatro últimos: USS *Tennessee* a USS *Memphis*; USS *Washington* a USS *Seattle*; USS *North Carolina* a USS *Charlotte*; y USS *Montana* a USS *Missoula*.

la mayoría de los acorazados».<sup>7</sup> Constituyeron un grupo que estaba en el tope de la ingeniería naval norteamericana y por eso fueron llamados coloquialmente los «Big Ten», es decir los diez grandes. Este conjunto era el máximo orgullo de la flota y objetivo anhelado por sus almirantes y capitanes.

Sin embargo esta primacía frente a los avances tecnológicos de otras grandes flotas no tardó en quedar rezagada y en desventaja tras la aparición en la escena naval de los buques ingleses HMS *Dreaghouth* y HMS *Invincible*,<sup>8</sup> el primero botado en 1906 y el segundo el año siguiente. El *Dreaghouth*, que introdujo las turbinas Parsons como máquinas impulsoras, una artillería de tipo monocalibre<sup>9</sup> constituida por 10 cañones de 12 pulgadas, excelente blindaje (11 pulgadas) y velocidad (21 nudos/hora), obligó a todas las potencias navales de la época a rediseñar el concepto del acorazado y por este motivo a los existentes antes que él se los comenzó a clasificar como acorazados pre-*Dreaghouth*. El *Invincible*, que fue un impresionante crucero de batalla con desplazamiento a plena carga de 20,000 toneladas, eslora (longitud) de 560 pies, ocho cañones de 12 pulgadas y velocidad de 25 nudos/hora, prototipo de un apreciable grupo de buques de la misma clase, colocó en una posición difícil o de «fuera de combate» (teórica, desde luego) a los espléndidos cruceros acorazados norteamericanos.

Por esta razón y con diez años de servicio activo, desde 1906 hasta el momento en el que el *Memphis* (ex *Tennessee*) llegó a la República Dominicana el 25 de mayo de 1916, un espacio

<sup>7</sup> Ivan Musicant: *U.S. Armored Cruiser*, Naval Institute Press, 1985, p. 149. (Traducción libre del autor).

<sup>8</sup> HMS por «His/Her Majesty's Ship (Buque de su Majestad, referido al Rey o Reina de la Gran Bretaña). El nombre de cada una de las unidades navales de guerra inglesas está precedido por este símbolo o acrónimo.

<sup>9</sup> Monocalibre. La artillería principal se centró en piezas de 12 pulgadas o mayores en línea de crujía (línea de centro del buque) desechándose las de calibre intermedio. Bajo este nuevo concepto, los buques se diseñaron para combates a gran distancia. Se conservaron armas menores de tiro rápido, también de calibre uniforme, para repeler ataques torpederos de corta distancia.

de tiempo en el que las armadas de las potencias navales –incluida la norteamericana– lograron notables desarrollos en el afiebrado ímpetu armamentista que desembocó en el estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914, el buque, aunque resultaba impresionante y con absolutas capacidades frente a la misión encomendada con respecto a un país pequeño, pobre e indefenso, estaba ya en condición de limitada competencia bélica ante oponentes más avanzados. Sus otros compañeros de clase el *Seattle* (ex *Washington*), el *Charlotte* (ex *North Carolina*) y el *Missoula* (ex *Montana*) que lo «sobrevivieron» sin mayores problemas, estuvieron dedicados a misiones complementarias diversas o de apoyo hasta el momento en que fueron definitivamente decomisionados (retirados) y vendidos para desguace. Aparte de otros motivos técnicos y económicos esenciales, la obsolescencia que ya estaba presente en el *Memphis* pesó en la decisión del Secretario de Marina, Hon. Josephus Daniels, para que no se intentara el recate del barco naufragado excepto la artillería y otros componentes de valor salvables.<sup>10</sup>

## 2. Características estructurales y funcionales del crucero acorazado USS *Tennessee-Memphis*

La construcción del USS *Tennessee* fue aprobada por el Congreso Norteamericano el 1 de julio de 1902 (conjuntamente con la del USS *Washington*), por un valor tope de US\$4,600.059, cifra que exceptuaba el costo del blindaje y de la artillería. El 20 de junio de 1903 fue puesto en grada (iniciada su construcción) en los astilleros William Cramp and Sons de Philadelphia, Pennsylvania. Un año y medio después, en la mañana del 4 de diciembre de 1904, la joven quinceañera Anne Keith Frazier, hija del gobernador del Estado de Tennessee, tuvo el honor, con la ceremonia de estilo, de «bautizarlo» con dicho

<sup>10</sup> Valor estimado al momento del naufragio: 6 millones de dólares.

nombre y desearle buena suerte mientras estrellaba sobre su casco una botella de fino champagne de los viñedos de su tierra. Rociado el metal con el burbujeante líquido, la pesada mole de 9000 toneladas rodó de popa hacia las aguas del río Delaware.

Finalizada su construcción y después de sobrepasar airosamente las pruebas de mar a las que fue sometido, fue puesto en servicio en la base naval de League Island, río Delaware, el 10 de julio de 1906 bajo el mando del capitán USN Albert G. Berry. En ese momento, reunía las características resumidas en el cuadro sinóptico siguiente (puede incluir modificaciones que se les hicieron en los años posteriores):

<b>Sinopsis de las principales características estructurales y funcionales del USS <i>Tennessee-Memphis</i></b>	
<p><b>1. Desplazamiento:</b> 14,500 toneladas (neto); hasta las 15,950 a plena carga.</p> <p><b>2. Dimensiones:</b> <i>Eslora</i> (longitud total): 504 pies 6". <i>Manga</i> (ancho máximo): 72 pies 10.5". <i>Calado</i> a plena carga: 27 pies.</p> <p><b>3. Protección:</b> (Grosor del blindaje en acero-níquel) Cintura principal: 5 y 3" Cubierta Protectora: 3-4" Torres artilleras y torre de mando de batalla (conning tower): 9" Barbetas (soporte torres artilleras): 7"</p> <p><b>4. Armamento:</b> 4 cañones Mark 3 de 10"/40 calibres 16 cañones de 6" de fuego rápido 22 cañones de 3" de fuego rápido 22 piezas mayores de fuego rápido 4 tubos lanzatorpedos sumergidos de 21"</p>	<p><b>5. Fuerza motriz:</b> 27,000 HP producidos por 16 calderas tubulares Babcock-Wilcock, alimentadas con carbón mineral; 2 máquinas de vapor de pistón de 4 cilindros y de triple expansión, verticales, reciprocantes. A 127 revoluciones P/M las dos hélices le permitían al buque alcanzar la velocidad de crucero de 21 nudos/hora, excepcionalmente 23.</p> <p><b>6. Combustible:</b> Carbón mineral: 900 toneladas; con capacidad en bunkers para 2,000. Autonomía: 3,100 nudos a plena velocidad, rango que era mayor a menor velocidad.</p> <p><b>7. Dotación (tripulación):</b> 40 oficiales y 874 clases.</p>

El casco, de doble fondo, de 504 pies seis pulgadas de eslora (longitud)<sup>11</sup> y de 72 pies 10 pulgadas en su parte más ancha (manga) se construyó sobre 135 cuadernas, quedando dividido en once secciones, sostenido internamente por baos<sup>12</sup> de cinco pulgadas de sección. La proa, con roda recta, ligeramente invertida presentaba en su parte sumergida una proyección que era remedo del espolón de abordaje presente en los buques de guerra de la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX.

El blindaje (coraza) de acero-níquel Krupp-Harvey se extendía a nivel de toda la cintura principal, de un extremo a otro del buque, bajando cinco pies debajo de la línea de flotación, con una altura de siete en las secciones de proa y popa en donde el grosor descendía a las tres pulgadas, pero en la parte central que cubría los espacios vitales internos, los pañoles de pólvora y municiones (santabárbaras) de proa y popa, salas de calderas y de máquinas, un espacio que se extendía desde y entre las posiciones de las torres cañoneras de proa y popa, el grosor era de cinco pulgadas y la coraza ascendía 18 pies hasta la cubierta de botes en la superestructura. En la parte media sumergida del casco, a ambos lados sobre el pantoque,<sup>13</sup> quillas de balance (una de ellas, la de estribor, se aprecia bien en la imagen fotográfica al momento de la botadura) le proporcionaban estabilidad y facilidad hidrodinámica a favor de la velocidad en su desplazamiento por el agua.

<sup>11</sup> Una apreciación de la magnitud de la eslora (longitud) del buque es difícil de obtener con el barco visto sobre el amplio mar o aún en las imágenes de cuando estuvo «recostado» sobre la costa tras naufragar. Es necesario un espacio de comparación con límites conocidos y esto podría hacerse de manera mental o teórica (lógicamente) utilizando al estadio de baseball de la ciudad de Santo Domingo, el Estadio Quisqueya Juan Marichal; si se colocase al *Memphis* en la línea central del campo de manera que la proa descansara sobre el home plate, la popa traspasaría por un poco más de 93 pies a la verja central que está ubicada a 411.

<sup>12</sup> Baos: vigas transversales que apuntalan y sostienen internamente al casco.

<sup>13</sup> Pantoque: zona curva del casco de un buque que une su costado con el fondo.

Disponía de una cubierta protectora interna, horizontal, extendida a lo largo del casco, de una a una y media pulgada de grosor que alcanzaba las cuatro en sus inclinaciones laterales hacia los lados de estribor y babor para empalmar con el casco blindado por debajo de la línea de flotación. Las santabárbaras, salas de calderas y de máquinas quedaban protegidas debajo de esta cubierta. Delimitaba también los espacios para los depósitos de carbón (bunkers) separados por mamparos tanto por encima como por debajo de ella y aislados, con espacios aéreos, de los señalados centros vitales. Tales bunkers tenían función protectora por su capacidad para disipar la energía liberada por impactos de proyectiles.<sup>14</sup>

El blindaje incluía el de las torres artilleras de proa y de popa (ver más adelante) y el de la torre de mando de batalla (coning tower). El espesor de la torre de mando de batalla era de 9 pulgadas y la misma ascendía desde la cubierta protectora hasta el puente de mando por arriba. Para uno de los autores consultados, esta peculiar y sólida estructuración del *Tennessee* no pudo ser rivalizada o superada por ningún crucero norteamericano sino hasta el momento de puesta en servicio del crucero USS *Alaska* en 1944.

La fuerza motriz y velocidad del buque dependía de la energía calórica contenida en el carbón mineral. Los bunkers almacenaban en condiciones normales 900 toneladas pero tenían capacidad para 2000. 16 calderas tubulares de tipo Backock y Wilcox, dispuestas en pares en ocho salas estancas (dos para cada sala), generaban a tiro forzado<sup>15</sup> individualmente una presión de vapor de agua de 265 libras por pulgada cuadrada y, en conjunto y a plena capacidad, proporcionaban unos 27,000 HP (caballos de fuerza). Los humos procedentes de los

<sup>14</sup> Se estimaba, en términos de protección, que dos pies grosor de carbón equivalían a una pulgada de blindaje.

<sup>15</sup> Tiro forzado, «forced draft»: mediante potentes ventiladores, el aumento de la presión atmosférica en las salas de calderas con el propósito de lograr una combustión más rápida y eficaz del carbón en los anafes.

fogones de cada cuatro calderas (de dos salas opuestas, contralaterales, una de babor y otra de estribor) eran recogidos y lanzados al aire por una elevada chimenea cuyo tope con el mar en calma estaba a 60 pies del nivel del agua. Puesto que las salas eran ocho en total el *Tennessee* presentaba la distintiva imagen de cuatro chimeneas propia de los buques de su clase y otros similares.<sup>16</sup>

La propulsión del buque la conferían dos máquinas en sendas salas estancas, una a estribor y otra a babor, situadas detrás de las de calderas, separadas por un mamparo longitudinal, pero intercomunicadas. Eran máquinas verticales de triple expansión, de cuatro cilindros, reciprocantes<sup>17</sup> que movían ejes de transmisión de acero-níquel forjado de un poco más de 48 pies de largo y 19 pulgadas de diámetro conectados a sendas hélices de bronce-manganeso de 18 pies de diámetro. Trabajando a plena capacidad, recibiendo una presión de vapor neta de 250 libras las máquinas podían rotar las hélices a 127 revoluciones por minuto para lograr que el buque se desplazara a 21 nudos-hora, excepcionalmente 23.

El *Tennessee* poseía también debajo de la cubierta de protección dos salas de generación eléctrica equipada cada una con tres generadores General Electric de 100 Kv cada uno, en conjunto una planta de 600 kv, energía necesaria para servir a varias funciones vitales internas, incluida la luz proporcionada por 1,325 lámparas (bombillas) incandescentes, y para los tres

<sup>16</sup> El número de chimeneas era entonces importante para la identificación a distancia de los buques de guerra. Para la gente sencilla del puerto y la costa en 1916 el *Memphis* era el *cuatro chimeneas*.

<sup>17</sup> Triple expansión. En estas máquinas los cuatro cilindros eran de tamaño desigual: uno de alta presión, uno de presión intermedia y dos de baja presión. Esta disposición permitía una máxima utilización de la fuerza del vapor con menos dispendio de la energía calórica. La posición vertical de las máquinas y no horizontal, permitía centrarlas bien en el buque con gran ahorro de espacio. Estas máquinas fueron la norma en los buques de todas las flotas construidos antes de la aparición en 1906 del inglés HMS *Dreadnought* que estaba impulsado por turbinas Parsons, mucho más eficientes.

motores (dos rotadores y uno de elevación) de cada una de las torres artilleras. La presión del vapor de agua generada en las calderas aparte de su función primaria que era la de propulsar el buque, era también necesaria para la máquina de giro del timón, elevar las anclas, los montacargas de cenizas, los abanicos de tiro forzado para las calderas y para la planta de evaporación y destilación del agua.

En una época todavía lejana a la climatización adecuada de las salas de calderas y máquinas, sometidas a un fuerte calor interno, agotador para los rudos fogoneros, transportadores de carbón y maquinistas, sobre todo en climas tropicales cálidos, la ventilación y refrescamiento dependía de potentes ventiladores y de una apropiada comunicación aérea con el exterior sin que esto comprometiera la condición estanca de estos espacios, suponiéndose que por estas vías no entraría agua de mar ni mucho menos proyectiles enemigos. El buque poseía amplios tubos de ventilación para cada sala de caldera, ocho en total, que emergían sobre la cubierta de botes a cada lado de las chimeneas, rematados en su tope con su clásica conformación en «orejas de conejo». Las salas de máquinas poseían los suyos pero además tenían una amplia claraboya removible útil para el paso de la luz y de equipos de reparación o sustitución. Con todo, el techo de esta sala estaba protegido por un emparrillado de barras metálicas no soldadas a la estructura cuya función era la de disipar la energía de cualquier impacto artillero directo.<sup>18</sup>

El casco estaba rematado arriba por una cubierta enteriza, de extremo a extremo, la cubierta principal, que tenía sobre ella los elementos de la superestructura: una citadela central

<sup>18</sup> Como se describe en el capítulo IV referente al naufragio del buque, la penetración de agua marina por los ventiladores y las chimeneas (cosa que supuestamente no debía ocurrir) fue un factor crucial contra la posibilidad de aumentar la presión del vapor en las calderas, efecto negativo al que se sumó, entre otros, el desprendimiento de barras del emparrillado del techo de las salas de máquinas.

limitada a proa por el puente de mando y la torre de mando de batalla, hacia atrás por el puente popel y lateralmente por las partes ascendentes acorazadas del casco. Su techo, la cubierta de botes, acogía a los botes de mayor tamaño del buque<sup>19</sup> y de ella emergían las cuatro chimeneas, los diez ventiladores en «oreja de conejo» y cuatro grúas además de los pescantes de los botes. En el *Tennessee*, hasta el momento de la remodelación de 1911, dos elevados mástiles sencillos de tipo militar, de proa y de popa, portadores de la antena de comunicación radial, dominaban la superestructura.

El buque disponía de dos puentes de mando, uno anterior y otro posterior sobre una plataforma volada hasta el nivel del casco. El anterior, principal, que incluía a la torre de mando de batalla, limitado por detrás por el mástil proel, contenía los dispositivos necesarios para la conducción del buque: timón, brújula, telégrafo, indicadores y medios de comunicación (telefónico y mediante tubos de voz). Estaba techado por otra plataforma similar más pequeña la que a su vez solía cubrirse con canvas. La campana, medio tradicional y antiguo para la transmisión de órdenes, del marcaje horario, zafarrancho de combate y llamado a oración, colgaba mediante un dispositivo del frente del puente de mando.

La capacidad ofensiva del buque dependía de su poderosa artillería. La principal estaba conformada por cuatro cañones de 10 pulgadas/40 calibres Mark 3<sup>20</sup> montados en forma pareada en dos torres en línea de crujía (central), una a proa y otra a popa. Las torres de tipo elíptico, balanceadas, protegidas

<sup>19</sup> Con variaciones, los buques de la clase *Tennessee* embarcaban un apreciable número de botes de dimensiones y finalidades distintas: 3 cúter de vapor, 4 cúter de navegación de 36 pies, 2 lanchas de 36 pies con motor de gasolina, 1 bote ballenero, 1 barcaza de almirante, 3 dinghies (botecitos), 2 balsas y 2 balsas salvavidas tipo Carley.

<sup>20</sup> 10-pulgadas/40 calibres significa que el calibre (diámetro) del cañón es de 10 pulgadas y que la cifra 40 expresa la extensión del tubo (cañón), o sea cuántas veces mide el tubo en relación al calibre de 10 pulgadas:  $10 \times 40 = 400$  pulgadas, equivalente 10 metros, que era la longitud de esos cañones.

con un espesor de acero-níquel que en las partes más expuestas alcanzaba las nueve pulgadas, giraban a cinco pies de altura sobre la cubierta principal descansando directamente en barbetas cilíndricas de cinco pulgadas de espesor, las que descendiendo se enclavaban en la cubierta protectora, conformando una sólida estructura capaz no solo de proteger su vital contenido sino de resistir el violento retroceso de sus cañones al disparar los proyectiles de 10 pulgadas. Las torres le permitían a sus cañones hacer un amplio barrido, de izquierda a derecha, de 270 grados; disparando en elevación de 14.5 grados podían mandar sus proyectiles (rango) de 510 libras a un poco más de 18 kilómetros de distancia. Estos cañones podían disparar, individualmente, dos rondas por minuto y la disponibilidad en los pañoles de municiones para cada uno era de 60 proyectiles (en tiempos bélicos, de 72).

La artillería secundaria estaba constituida por 16 cañones de seis pulgadas de tiro rápido distribuidos en las bandas laterales en casamatas debajo y sobre la cubierta principal. En cada lado, seis estaban encajonados debajo de la cubierta principal y dos, más elevados, en las esquinas protegidas de la citadela central. Estos cañones, como también los de 3 pulgadas, se retraían de manera que podían quedar protegidos por portañolas, medida conveniente en la mar gruesa, en puertos y en operaciones de carboneo sobre el mar. Estaban diseñados, los de seis pulgadas, para un ritmo de disparo de seis a siete rondas por minuto y cada uno de ellos alimentado por 200 proyectiles.

El *Memphis* disponía de una artillería menor consistente en 22 cañones de tiro rápido de tres pulgadas distribuidos también en los laterales debajo y sobre la cubierta principal; tres de ellos, en cada lado, en casamatas salientes, una hacia proa y dos hacia popa. Trescientos proyectiles por pieza era su disponibilidad de fuego. La función de estas armas era esencialmente antitorpedera, es decir, contra botes torpederos que tenían que operar a corta distancia. Otras 22 armas menores distribuidas

en la superestructura y en los laterales sobre soportes individuales y cuatro tubos lanzatorpedos sumergidos de 21 pulgadas completaban el armamento.

### 3. Breve historia de sus operaciones de mar

Con su casco pintado de blanco, el vistoso encaracolado con volutas a nivel del tajamar de proa (remedo de los antiguos mascarones de proa) mostrando en su centro el escudo de la U.S. Navy, la superestructura «buff»,<sup>21</sup> los cañones y los topes de las chimeneas de negro, que eran los llamativos colores de todos los buques de la flota, razón del sobrenombre de la Gran Flota Blanca, el *Tennessee* ejecutó su primera misión en el mes de noviembre de 1906 cuando le hizo compañía al acorazado USS *Louisiana* en el que el presidente Theodore (Teddy) Roosevelt viajó a Panamá para verificar los avances de la construcción del canal homónimo. De regreso estuvo en Puerto Rico y más tarde, a finales de ese mes, arribó a Hampton Roads, Virginia, dirigiéndose luego a la base naval de League Island en donde le fue reparado un daño ocurrido en una de sus máquinas durante el citado periplo.

Tras pruebas en aguas costeras, en 1907 se constituyó en escuadrón con su gemelo de clase, el USS *Washington* para una visita de buena voluntad a Royan, Francia, en las costas del Canal de la Mancha. De regreso a Estados Unidos, y luego de prácticas de mar y de nuevo, como buque insignia, con el *Washington* partió de Hampton Roads en el mes de octubre para un viaje de circunnavegación de América del Sur con el propósito de integrarse a la Flota en el Pacífico en donde a los Estados Unidos le era necesario «mostrarle la bandera» y su poder naval al Japón imperial. En este viaje hizo escalas en Río de Janeiro, Montevideo, Punta Arenas (en el estrecho de

<sup>21</sup> Buff: color de la piel del venado; gamuza.

Magallanes), en la Bahía Magdalena en la Baja California, México, para arribar a San Francisco el 20 de febrero de 1908.

En los meses siguientes formó parte del 1er. Escuadrón de la 2da. División de la Flota del Pacífico en unión al *Washington*, al USS *California* y al USS *South Dakota*, partiendo hacia Honolulu, Hawaii, y luego a Samoa en donde se unió al resto de la Flota. Finalizados los ejercicios allí, partió hacia puertos de Centro y suramérica, retornando con la Flota a la Bahía Magdalena y a la costa oeste de los Estados Unidos en donde participó en la recepción cordial que se le hizo a un escuadrón japonés en Tacoma. Desde allí fue a dique en Bremerton para revisión. De nuevo con la Flota estuvo en Honolulu, Filipinas, China y Japón, destino final del viaje de «Buena Voluntad» en el Pacífico y lugar en donde la alta oficialidad de la Armada tuvo la oportunidad de reunirse con el emperador nipón.

En el mes de febrero el *Tennessee* y el *Washington*, en representación de la Flota y a solicitud del Gobierno de la República de Argentina hicieron acto de presencia en las festividades previas a la celebración del Centenario de la Independencia de ese país. Concluida la visita el buque regresó a Bremerton, Estado de Washington. Luego, junto a su escuadrón, regresó el 22 de julio de 1910 a Hampton Roads en la costa este de los Estados Unidos atravesando el Estrecho de Magallanes, visitando a su paso puertos de Argentina, Uruguay y Brasil. Más tarde, al agotar ejercicios en aguas de la costa este y de ser revisado por dos meses en Portsmouth, se dirigió de nuevo a Hampton Road y luego a Charleston, Carolina del Sur, en donde embarcó al presidente Taft el 10 de noviembre para llevarlo a una inspección del progreso de la construcción del Canal de Panamá. Desde aquí regresó a su punto de partida vía Guantánamo, Cuba.

En febrero de 1911 hizo una visita al festival Mardi Grass de Nueva Orleans. Volvió a Guantánamo y más tarde fue sometido a pruebas de señales de submarinos en Nantucket para luego, el 26 de junio, ser colocado en reserva en Portsmouth. En este

tiempo, a los buques de la Flota se les cambiaron sus vistosos y antitáticos colores (blanco, buff y negro) por el monótono y uniforme «gris de guerra», retirándoseles además el volutado encaracolado de proa; al *Tennessee* (y a otros de su misma clase) el mástil militar de proa le fue cambiado por una elevada torre metálica entretejida parecida a una cesta elongada invertida.

Con su novedoso «vestido» gris participó en octubre de 1912, junto a la Flota, en la revista naval celebrada en el río Hudson y luego, formando un escuadrón con su gemelo de clase, el *Montana*, partió en noviembre de ese año hacia el Mediterráneo oriental durante el cruento conflicto de la Primera Guerra de los Balcanes. Allí, ambos buques se dedicaron, por espacio de cinco meses, a la protección de los intereses norteamericanos en la región y al transporte de refugiados desde los puntos álgidos, sobre todo en Esmirna, Turquía, a puertos más seguros. Terminada su misión allí el 3 de mayo de 1913, regresó a Hampton Roads. Durante ese verano hizo ejercicios en la costa este, estuvo en reserva por unos seis meses y luego ancló frente a Brooklyn como buque receptor.

El 4 de agosto de 1914, con la Primera Guerra Mundial ya encendida y antes de que los Estados Unidos incursionara directamente en calidad de beligerante, fue comisionado con el *North Carolina* y el buque collier USS *Jason* hacia aguas europeas, atlánticas y mediterráneas con un propósito similar al realizado en la citada Guerra de los Balcanes de 1912, en este caso dándole soporte a la *American Relief Expedition* que tenía la misión de rescatar a miles de ciudadanos norteamericanos y neutrales atrapados en las zonas de guerra y colocarlos en puertos seguros. El buque, metido de manera provocativa en una región beligerante, sobre todo en la primera mitad de 1915, realizó unos veinte viajes de «salvamento» desde posiciones turcas u ocupadas por este país a Alejandría, Egipto. Tras pasar cerca de un año en esta misión, al regresar a los Estados Unidos transportó secretamente en sus santabárbaras importantes reservas de oro inglesas con destino a bancos

canadienses con el objetivo de salvarlas de una posible invasión alemana a Inglaterra.

El 10 de agosto de 1915 marca la fecha del inicio de la intervención del *Tennessee* en aguas caribeñas. A requerimiento del contraalmirante William Banks Caperton, comandante del Escuadrón de Cruceros de la Flota del Atlántico, el buque transportó siete compañías del Primer Regimiento de Marina, una compañía de señales y la Jefatura de la First Marine Provisional Brigade hacia Haití, tropas que fueron desembarcadas el día 19, retornando el buque de inmediato a los Estados Unidos. No tardó en volver a Haití con el batallón de artillería y sus infantes situados en Annapolis completamente equipado, partida que fue desembarcada en Puerto Príncipe y en Cabo Haitiano. Tras esto, regresó a Portsmouth en donde permaneció hasta los primeros días de enero de 1916.

Fue comisionado para substituir al *Washington* como buque almirante del escuadrón que había iniciado y sostenido el proceso de ocupación haitiana. De esta manera, desde el 26 de enero en aguas frente a Puerto Príncipe coincidieron estos buques gemelos y el día 29 se produjo un inusual doble cambio de mandos: el capitán Edward L. Beach, comandante del *Washington*, buque que tenía ya varios meses operando en la ocupación, asumió el mando del *Tennessee*, mientras que el capitán Benton C. Decker que había traído a este último, puesto al mando del *Washington*, lo regresó a los Estados Unidos.

Con la situación haitiana bajo control el *Tennessee* zarpó hacia Hampton Roads, Virginia, recibiendo el día 6 de marzo en la Base Naval de Norfolk a los miembros de la Comisión del Tesoro Norteamericano presidida por el secretario del Tesoro Norteamericano William G. MacAdoo destinada a la reunión de la Alta Comisión del Congreso Panamericano a celebrarse en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.<sup>22</sup>

<sup>22</sup> La Comisión estuvo constituida por quince representantes y tres esposas acompañantes incluyendo a la hija del presidente Wilson que era la esposa del secretario MacAdoo. La reunión fue la Asamblea Internacional

Este viaje devino en una placentera circunvalación de América del Sur de dos meses de duración en la que el buque cubrió más de 14,000 millas náuticas tocando sucesivamente a Puerto Príncipe (Haití), Puerto España (Trinidad), Río de Janiero (Brasil), Montevideo (Uruguay), Bahía Blanca (Argentina), Lota y Valparaíso (Chile), Callao (Perú), Colón (Panamá) y finalmente La Habana (Cuba) para terminar en su punto de partida (Norfolk, Virginia) el día 6 de mayo. Los distinguidos pasajeros, fueron desembarcados en Montevideo y desde aquí, viajaron por tierra hasta Valparaíso en donde reabordaron al *Tennessee*. En todas las ciudades visitadas recibieron las atenciones de estilo excepto en el Callao en donde tuvieron que permanecer a bordo (excepción hecha para el secretario y uno de sus ayudantes) debido a la existencia de una epidemia de peste en esa ciudad.

En este viaje el *Tennessee* fue el primer buque de su talante en atravesar el peligroso Estrecho de Magallanes en un tiempo record, sin paradas y con la noche encima, alcanzando en ocasiones velocidades de hasta 29 nudos gracias a la corriente marina a su favor, osadía estimulada en Beach por el apremio que tenía de llegar lo antes posible a Valparaíso, en Chile, ante la posibilidad de que se cumpliera una huelga de mineros que de ocurrir le impediría rellenar sus exhaustos depósitos de combustible.<sup>23</sup>

---

de Legislación Uniforme celebrada en Buenos Aires, Argentina, cónclave en el que Estados Unidos perseguía el control del comercio latinoamericano en tiempos de la Primera Guerra Mundial. El representante de la República Dominicana fue el doctor Francisco Henríquez y Carvajal (Vetilio Alfau Durán: «Francisco Henríquez y Carvajal» en *Clío*, publicaciones del Sesquicentenario de la Independencia Nacional, vol. II, Gobierno Dominicano, Editora Corripio, C. por A., 1994). Meses después y como presidente de la República Dominicana, Henríquez y Carvajal sería testigo de excepción del naufragio del buque que llevó a los comisionados norteamericanos a dicha reunión.

<sup>23</sup> El dato se refiere a la velocidad con la que atravesó el estrecho, no que fuera la primera vez en hacerlo; ya había cruzado esa ruta en cuatro ocasiones previas.

Hacia finales del mes de mayo, estando en Hampton Roads, la Armada lo «rebautizó» con el nombre de USS *Memphis*<sup>24</sup> en honor a la capital del Estado cuyo nombre había portado desde su botadura en 1904 y que a la sazón se le traspasaba a un nuevo y poderoso acorazado en construcción,<sup>25</sup> medida esta que no fue del agrado de algunos miembros de su tripulación quienes imbuidos de antiguas supersticiones y tradiciones marineras, la consideraron como un signo de mal agüero, premonitorio, de la ocurrencia futura de cosas malas para el buque y sus tripulantes, sentimiento que afloró de manera más expresiva cuando operarios le removieron el viejo nombre y le colocaron el nuevo sobre su popa.<sup>26</sup>

Y fue con este nombre que el buque hizo aparición en el escenario marítimo dominicano, retomando con su presencia el liderato del Escuadrón de Cruceros del Mar Caribe. En su obra *The Wreck of the Memphis* el capitán USN Edward L. Beach jr. dice que el arribo del *Memphis* a Santo Domingo bajo el mando de su padre, el capitán USN Edward Latimer Beach Sr., se produjo en el mes de junio de 1916<sup>27</sup> y en varias publicaciones, en especial en la red digital, se señala al día 23 de julio como la fecha de su llegada, datos que no concuerdan con lo expresado al respecto en *The Forecastle Log USS Memphis*, con apoyo de dos breves notas aparecidas en el periódico *Listín Diario*.

<sup>24</sup> Edward L. Beach: *The Wreck of the Memphis*, Naval Institute Press, 1998, pp. 25-26.

<sup>25</sup> El acorazado USS *Tennessee* (BB-43) de 33,190 toneladas de desplazamiento (antes de ser reformado). Este buque recibió graves daños en el ataque japonés a Pearl Harbor el 6 de diciembre de 1941. Reparado, tuvo una destacada participación en la guerra del Pacífico contra el Japón.

<sup>26</sup> En el desarrollo de una gran flota estos cambios de nombre no son excepcionales. A los otros tres buques de la Clase Tennessee (*Washington*, *Montana* y *North Carolina*) se les hizo lo mismo sin que en ellos ocurrieran incidentes ominosos que comprometieran la integridad estructural y funcional de los mismos en sus largos años de servicio. Simplemente, estos (y otros muchos) no coincidieron temporal y espacialmente con un fenómeno atmosférico-marino igual o similar al que abatió al *Memphis*.

<sup>27</sup> Edward L. Beach. *Op. cit.*, p. 27.

*The Forecastle Log USS Memphis*, publicada en la red digital por el Naval History and Heritage Command,<sup>28</sup> recoge de manera escueta los movimientos del buque y los asuntos de mayor trascendencia en el diario trajinar de la tripulación y del barco desde el 1 de enero hasta el 18 de agosto de 1916. En esta bitácora se precisa que después que el *Tennessee* regresó de su viaje por América del Sur y fondeó en Hampton Roads, Virginia, hizo un viaje a New York con vuelta a Hampton Roads en donde amarcó una partida de marines enviada para reforzar la intervención dominicana.

Desde esa base naval procedió a Port Royal en Carolina del Sur, enrumbando el día 24 de mayo hacia Montecristi en la costa norte de la República Dominicana, viaje en el que el día 25 fue oficialmente rebautizado USS *Memphis*, asunto expresado escuetamente de la siguiente manera: «25 DE MAYO. Fecha oficial para volver a bautizar y cambiar el nombre del USS *Tennessee* al USS *Memphis*». Esto quiere decir, en otras palabras, que salió de Port Royal, Carolina del Sur como USS *Tennessee* y llegó a Montecristi en la República Dominicana en la tarde de ese mismo día (a las 05:08 p.m.) como USS *Memphis*.

Después de transferir material bélico al USS *Panther* el *Memphis* puso rumbo hacia Santo Domingo en cuyo antepuerto fondeó el día 27 de mayo a las 11:51 de la mañana. En el inicio de la tarde de ese día recibió con el estilo naval de rigor al contralmirante Caperton, razón por la que desde ese momento, aparte del ser el buque líder del escuadrón, se convertía en el insignia del mismo, asiento del alto oficial. Dos días después, el 29 de mayo, tras desembarcar a la partida de 110 marines bajo el mando del capitán U.S.M.C. W. E. Noa (el grupo que había recibido en Hampton Roads) levó anclas y partió hacia la Bahía de Las Calderas para repostar

<sup>28</sup> <https://www.history.navy.mil/content/history/nhnc/browse-by-topic/disasters-and-phenomena/tragedy-of-the-uss-memphis/forecastle-logs.html>.

combustible del buque collier USS *Hector*,<sup>29</sup> regresando a Santo Domingo el día 1 de junio.

La fecha de llegada a Santo Domingo del USS *Memphis* según lo descrito en la referida bitácora encuentra apoyo en dos breves notas publicadas en el periódico *Listín Diario*. En su edición vespertina del día 27 dijo que «Hoy al medio día llegó un crucero acorazado de cuatro chimeneas; se supone que sea el *Tennessee*»<sup>30</sup> y que «el crucero acorazado americano *Memphis* que llegó a este puerto el sábado, no es otra cosa que el *Tennessee*; le fue cambiado ese nombre hace solo cinco días».<sup>31</sup> Como se expuso en páginas previas, la fecha del 23 de julio atribuida a la llegada del *Memphis* a Santo Domingo en muchas publicaciones corresponde en realidad a la de su regreso de Haití en ocasión de la transmisión del mando naval de la intervención de Caperton a Pond, orden y protocolo que fueron cumplidos en aguas frente a Puerto Príncipe.

Al momento de irrumpir en el problema político-militar de la República Dominicana el buque había acumulado 175.181 milla náuticas,<sup>32</sup> un valor considerable que, unido a las múltiples misiones cumplidas con éxito y sin sufrir mayores contratiempos, lo colocaba en un nivel privilegiado dentro de su Armada. Todo un veterano de mares y océanos conducido desde hacía unos cuatro meses por un experimentado capitán que contaba a su favor con un excelente bagaje cultural y hábiles capacidades como negociador. Ambos, capitán y buque, una «pareja» de esencias distintas, que encajaba utilitaria y perfectamente en los propósitos del Departamento de Estado y de su Armada para ayudar a solucionar el espinoso conflicto político dominicano,

<sup>29</sup> Se refiere al lector a la cita num. 33 del primer capítulo, en relación al USS *Hector* y al capitán Beach en la Bahía de las Calderas.

<sup>30</sup> *Listín Diario*, 27 mayo 1916, p.5.

<sup>31</sup> *Ibidem*, 29 mayo 1916, p.5. (Según la revisión histórica del calendario el sábado que señala la crónica correspondió al día 27 de mayo. N. del A.).

<sup>32</sup> El valor en millas señalado se supone que incluye las recorridas durante su permanencia en aguas dominicanas y haitianas hasta el momento de su naufragio.

el de un minúsculo país que estando ya invadido se resistía, con increíble orgullo y honor, a entregar de *motu proprio* lo que de soberanía jurídica todavía le quedaba.

#### 4. El cañonero USS *Castine*

El USS *Castine* fue construido en los astilleros Bath Iron Works, en Bath, Estado de Maine en donde se encuentra la villa costera de la que recibió el nombre. Autorizado en marzo de 1889, fue botado en 1892 para entrar en servicio dos años después. La construcción de este, como de su predecesor el USS *Machias*,<sup>33</sup> tomó más tiempo que el estimado al descubrirse en diseño que era inestable, asunto que fue solucionado agregándole una sección de 14 pies, lo que prolongó su eslora (longitud) de 190 a 206 pies. Desplazaba 1177 toneladas y tenía un calado de 12 pies. Dos calderas tipo Scotch le proporcionaban unos 2,200 HP, fuerza que mediante dos máquinas horizontales y dos ejes de propulsión a sendas hélices le permitían alcanzar una velocidad de hasta 16 nudos. Fue armado con 8 cañones de 4 pulgadas (6 de ellos montados en casamatas laterales), 6 de 4 libras y otras piezas menores. Estaba asistido por una tripulación de 10 oficiales y 177 alistados, es decir, un total 187 hombres.

Tras una jornada inicial alrededor del continente africano con parada en Brasil, participó luego en el transporte de tropas y bloqueo de Cuba durante la guerra hispano-norteamericana de 1898, pasando posteriormente a Filipinas. Permaneció en aguas orientales, en China, para retornar alrededor de 1900 a norteamérica. En los años siguientes estuvo de patrulla en

<sup>33</sup> *Machias*, nombre también derivado de una de las ciudades del Estado de Maine de los Estados Unidos de Norteamérica. Ambos cañoneros, el *Castine* y *Machias*, tuvieron una prolongada actividad intrusorista en la República Dominicana en los años previos y durante la Ocupación Norteamericana.

el Caribe y entre 1907 y 1909 hizo un periplo mundial como parte de la Gran Flota Blanca, retornando posteriormente a la zona caribeña como parte de la flota de cruceros del mar Caribe. Fue uno de los buques merodeadores de las aguas dominicanas cuando la revolución contra el gobierno de Bordas Valdez y en diciembre de 1914 le dio apoyo, junto con el *Prairie*, a la Comisión del gobierno norteamericano que trajo las propuestas del presidente Wilson (el llamado Plan Wilson) para zanjar las diferencias y buscar una solución aceptable al conflicto.

En 1916 siendo ya un buque «anciano», logró escapar a duras penas del episodio del 29 de agosto con algunos daños, perdiendo todos los botes y tres de sus tripulantes. Marineros a su servicio participaron en la persecución de dominicanos en el sangriento incidente de Villa Duarte el 24 de octubre de 1916 comentado en el primer capítulo de esta obra. En Santo Domingo fue substituido por su gemelo de clase el USS *Machias*. Remozado, fue enviado al Mediterráneo hacia el final de la Primera Guerra Mundial en cuyas aguas operó como buque de transporte, escolta y patrulla antisubmarina. Posteriormente, tras ser dado baja del servicio (decomisionado) en 1919, fue vendido en New Orleans en 1921 y convertido en bote bananero. Naufragó en el río Mississippi el 12 de diciembre de 1924 debido a una explosión mientras era remolcado a Texas para ser allí desguazado.

Curiosamente y en la óptica de su utilidad para la US Navy, este pequeño buque en su «vida» militar de casi 30 años cumplió en general, a cabalidad y de manera discreta, las misiones que les fueron encomendadas. En él sirvió en sus años juveniles Chester W. Nimitz quien llegaría al grado de gran almirante de la Flota Norteamericana del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial. Uno de sus comandantes lo fue el capitán William Christian Asserson (1875-1939) quien fue galardonado con la Cruz Naval por sus distinguidos servicios mientras transportaba tropas y equipos en aguas europeas infestadas de

submarinos enemigos y minas navales en la fase tardía de la Primera Guerra Mundial.

Tocado con ciertos honores, no es de extrañar que sus «restos» fueran localizados a 105 pies de profundidad en una posición en la que al parecer el poderoso huracán Katrina respetó a pesar de la escasa distancia a la que pasó su ojo. El naufragio fue añadido al Registro Nacional de Lugares Históricos. Y curiosamente también, los «hierros» del *Memphis*, vendidos, se perdieron en el tiempo, mientras que los del *Castine* «descansan», sumergidos, en un sitio de honor.

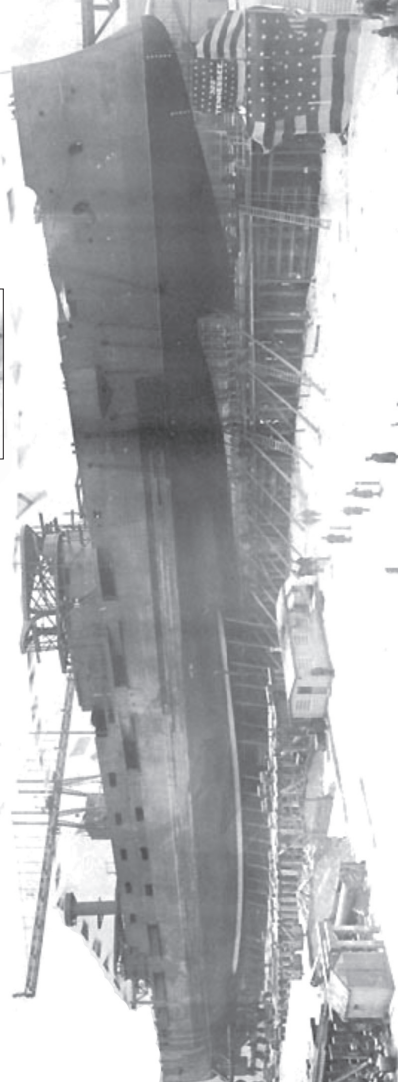
#### BIBLIOGRAFÍA

- ALFAU DURÁN, Vetilio: *Francisco Henríquez y Carvajal en Clío*, Publicaciones del Sesquicentenario de la Independencia Nacional, vol. II, Gobierno Dominicano, Editora Corripio, C. por A., 1994.
- BEACH, Edward L.: *The Wreck of the Memphis*, 1966.
- BEACH, Edward L. Sr; Edward L. Beach, Jr: «From Annapolis to Scapa Flow», *Naval Institute Press*, Annapolis, Maryland, 2003.
- BONNER, Kit; Carolyn Bonner: *Great Naval Disasters. U.S. Naval Accidents in the 20th Century*, MBI Publishing Company, Osceola Winsconsin, 1998.
- CHANT, Christopher: *Warships of the 20 Century*, Tiger Books International PLC, Singapore, 1996.
- HILL, Richard: *War at Sea in the Ironclad Age*, Cassel, London, 2000.
- MUSICANT, Ivan: *U.S. Armored Cruiser*, Naval Institute Press, 1985.
- THAYER MARTIN, Alfred: *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Little, Brown & Co, New York 1890, Dover Publications, 1987.

## REFERENCIAS DE INTERNET

1. ACR-Armored Cruiser:  
<http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/acr.htm>
2. ACR-Armored Cruiser:  
<http://www.skyrocket.de/usnavy/lists/c-cruiser.htm>
3. ACR-10 Tennessee/CA-10 Memphis:  
<http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/ca-10.htm>
4. ACR-10 Tennessee/CA-10 Memphis-Armament:  
<http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/ca-10-armament.htm>
5. ACR-10 Tennessee/CA-10 Memphis-Armor Protection:  
<http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/ca-10-armor.htm>
6. ACR-10 Tennessee/CA-10 Memphis-Propelling Machinery:  
<http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/ca-10-engines.htm>
7. ACR-10 Tennessee/CA-10 Memphis:  
<http://www.globalsecurity.org/military/systems/ship/ca-10-specs.htm>
8. United States of America 10"/40 (25.4 cm) Mark 3:  
[http://www.navwcaps.com/Weapons/WNUS\\_10-40\\_mk3.htm](http://www.navwcaps.com/Weapons/WNUS_10-40_mk3.htm)

ILUSTRACIONES



Botadura del casco del USS *Tennessee* en la fría mañana del 4 de diciembre de 1904 en el astillero William Cramp and Sons de Philadelphia, Pennsylvania. En el recuadro superior, la señora Anne Keith Frazier Somerville, quien a sus quince años de edad «bautizó» la nave con la ceremonia de estilo. Fotografía #NH 99945.

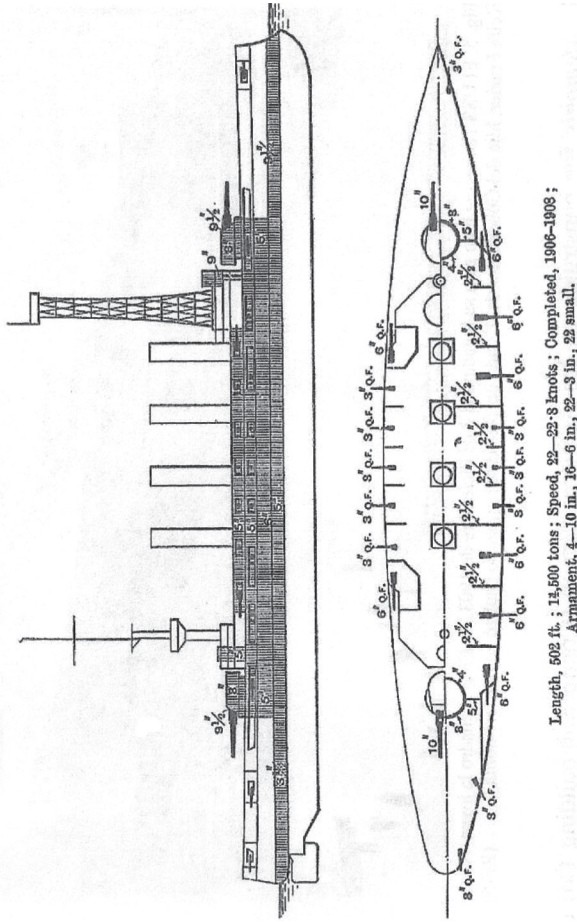
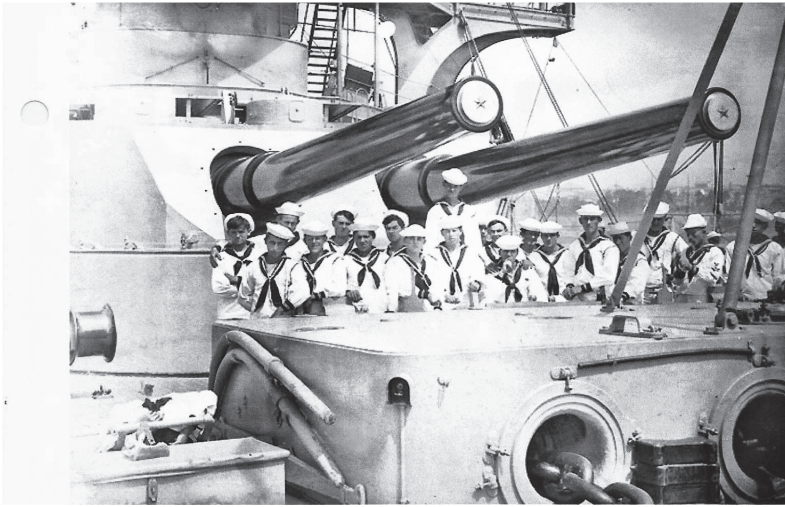
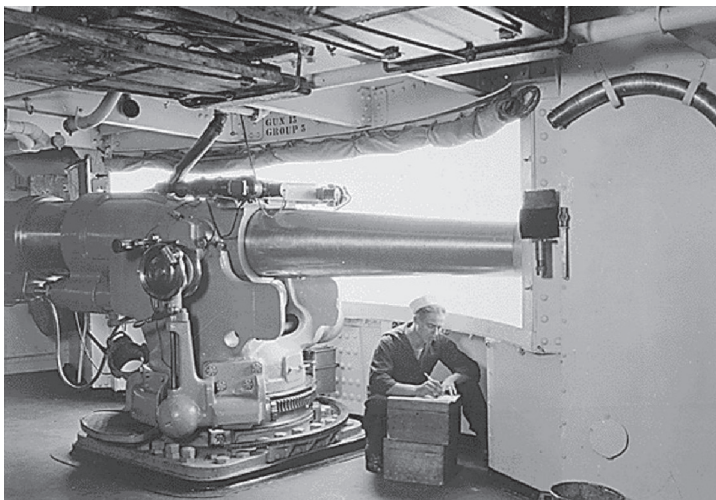


Fig. 1. Esquema de la disposición del blindaje y la artillería de los cruceros acorazados de la clase Tennessee. En la parte superior las áreas sombreadas corresponden a las zonas blindadas en los costados, torres artilleras y torre de mando de batalla (coming tower). El esquema inferior muestra la disposición de la artillería primaria, secundaria y terciaria. El mástil de proa en forma de cesta elongada invertida se le colocó a los buques de la Armada entre 1910 y 1911 en sustitución del de tipo militar sencillo original.



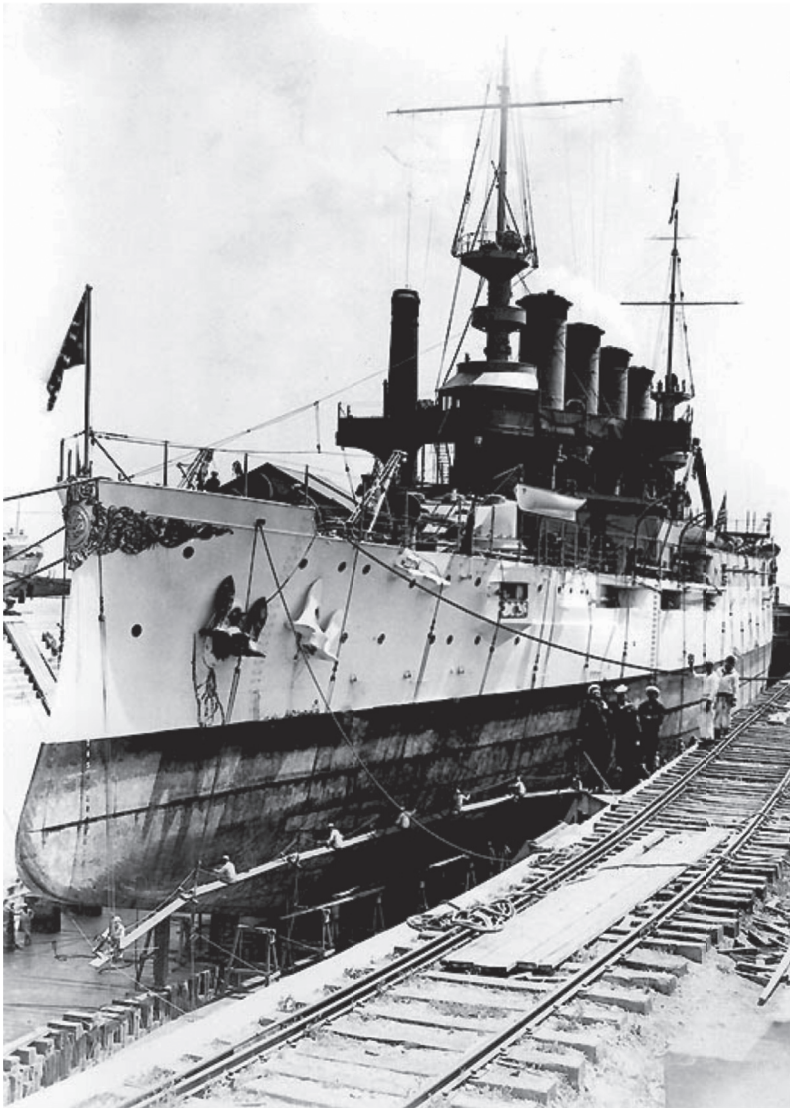
La torre artillera proel del USS *Tennessee* con sus cañones Mark 3 de 10"/40 calibres. En primer plano el guinche y cadenas de anclas y marinos de la Primera División del buque hacia 1907-1908. Fuente: *U.S. Naval Historical Center Photograph*. Collection of Harry Gilfillan. Photo #NH 94013.



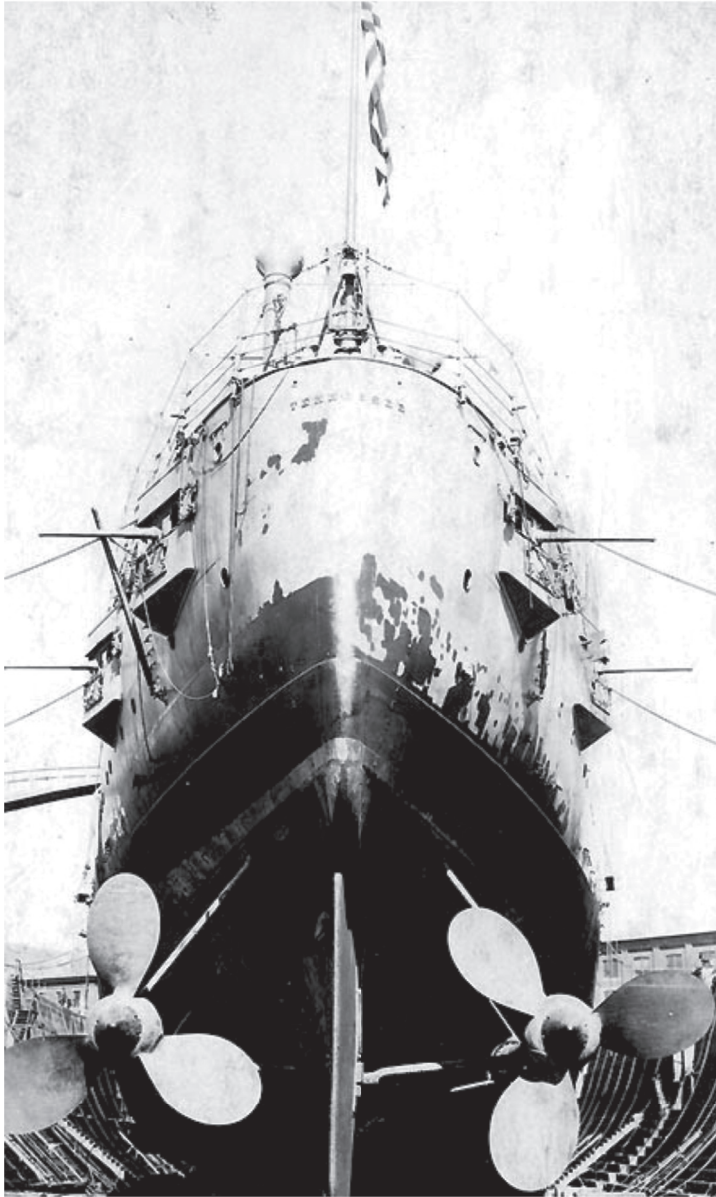
Cañón de 6" en su casamata del crucero acorazado USS *Pennsylvania*. Los 16 del USS *Tennessee* eran similares a este. La pieza podía ser retraída y la casamata cerrada. Fuente: Navy Source Online: Cruiser Photo Archive.



Hermosa imagen del USS *Tennessee* hacia 1907 cuando tenía el casco blanco, la superestructura color de alce (buff), cañones y chimeneas en negro, el encarambolado sobre la proa y el mástil proel sencillo de tipo militar. Fuente: #NH 50093.



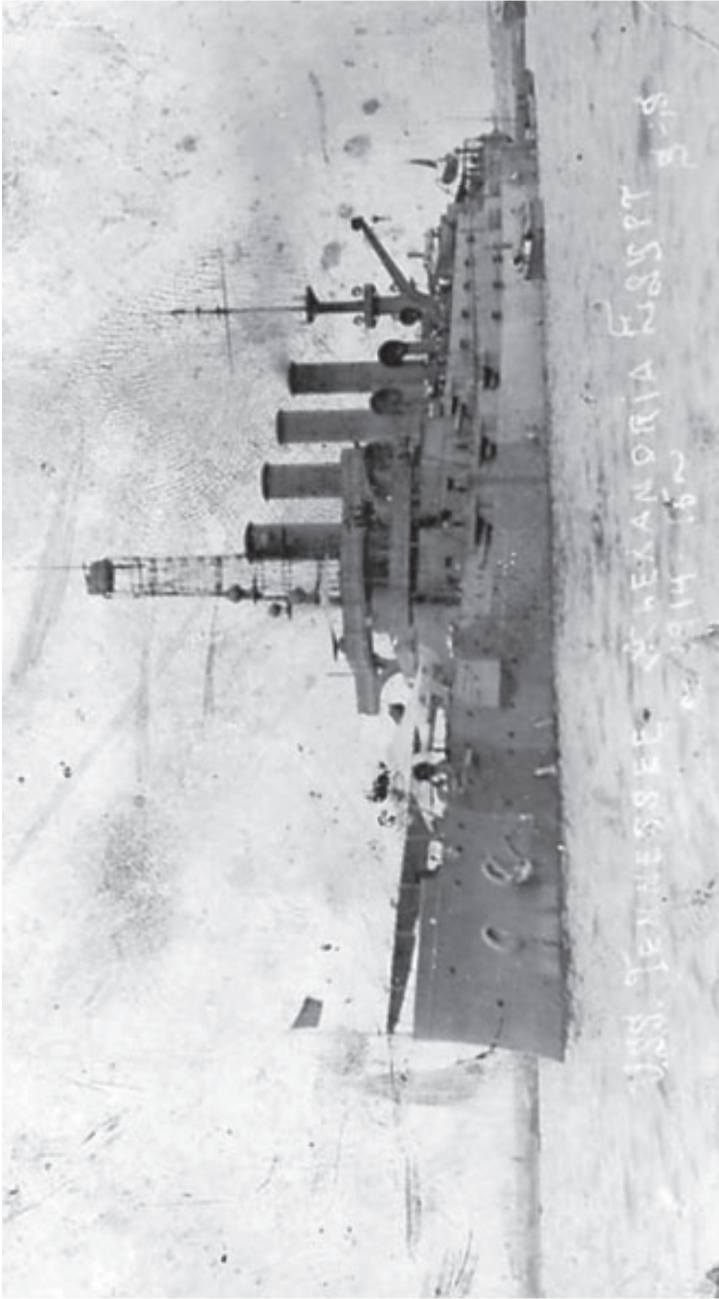
El USS *Tennessee* en reparación y mantenimiento en dique seco en Puget Sound hacia 1907-1908. Fotografía #NH 94025.



La popa y las dos hélices de 18 pies de diámetro del USS *Tennessee* en dique seco. La referencia en el borde superior sitúa la imagen entre 1914 y 1915. Fotografía #NH 100919.



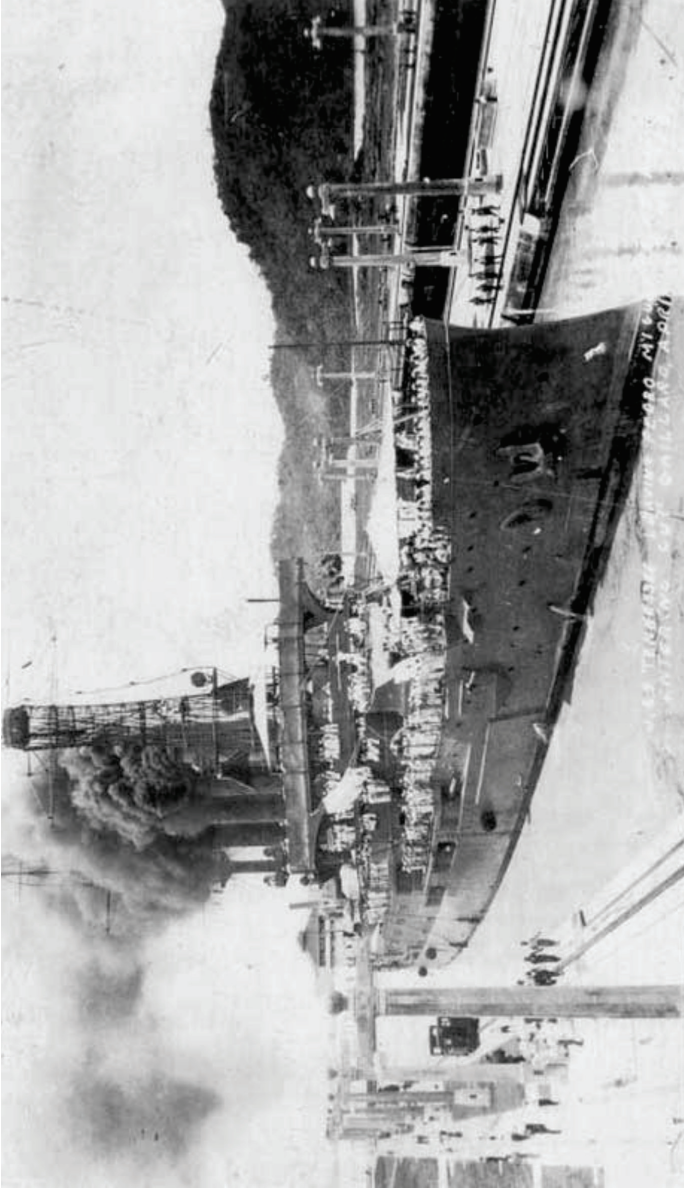
El USS *Tennessee* navegando, fotografiado en 1912. Se muestra aquí con el color «gris naval», sin el adorno sobre la proa y con el mástil delantero (proel) en forma de cesta invertida elongada entretrejida. Con este aspecto y el nombre de USS *Memphis* fue que estuvo en aguas dominicanas hasta el momento de su naufragio. Fuente: Fotografía #NH 99943.



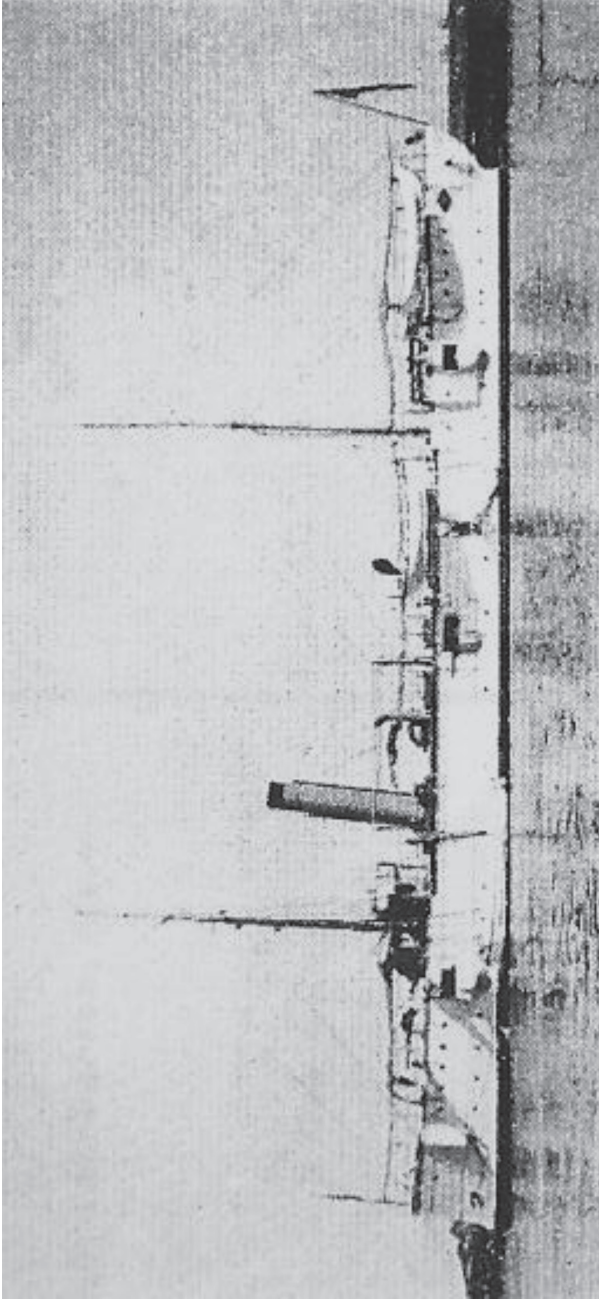
El *Tennessee* en 1914 en Alexandria, Egipto. La imagen, un tanto maltratada por el tiempo, proviene posiblemente de una tarjeta postal. Fuente: Rootsweb. [http://freepages.military.rootsweb.ancestry.com/~cacunithistories/USS\\_Tennessee.html](http://freepages.military.rootsweb.ancestry.com/~cacunithistories/USS_Tennessee.html)



Miembros de la Comisión del Tesoro Norteamericano a bordo del USS *Tennessee* en viaje a suramérica, Argentina. El oficial a la izquierda, un tanto retirado del grupo en primer plano, luce ser el capitán USN Edward L. Beach. Se aprecia la punta de uno de los cañones de 10". Fuente: Fotografía #NH 101131.



El *Tennessee* cruzando el Canal de Panamá a la altura de la esclusa Pedro Miguel en abril de 1916 al regreso de su viaje sudamericano. Según apreciación del capitán USN Edward L. Beach, jr; el buque se nota más sumergido por el agua del canal de menor densidad que la marina.



El cañonero USS *Castine* en fotografía no fechada. Fuente: Jane's Fighting Ships of World War I, p. 143 (Foto U.S. Navy).



## CAPÍTULO IV

# El naufragio del USS *Memphis* y su tragedia humana<sup>1</sup>

### 1. El naufragio

A principios de la tarde del 29 de agosto de 1916 en una mar tranquila y sin evidencias de signos tormentosos en la zona se encontraban fondeados en el antepuerto de Santo Domingo el crucero acorazado USS *Memphis* y el cañonero USS *Castine*. El primero, frente al Placer de los Estudios, a media milla náutica (930 metros) al sur de la desembocadura del río Ozama, sostenido por su ancla de estribor en una profundidad de 55 pies de agua.<sup>2</sup> La cómoda extensión de 70 brazas libres dada a su cadena, que le permitía girar en un círculo de 600 yardas de

<sup>1</sup> La presente relación utiliza como soporte esencial la extensa descripción, desarrollada en varios capítulos, presente en la obra *The Wreck of the Memphis* del capitán USN (del arma submarina) Edward L. Beach jr. y la del capítulo relativo en *From Annapolis to Scapa Flow*, la autobiografía del capitán USN Edward L. Beach, padre, coeditada por el primero. Aprovecha también los excelentes resúmenes del episodio de John Marriott en su obra *Disaster at Sea* de 1987 (Hippocrene Books, New York) y del capitán de corbeta de la Armada española Luis Jar Torre publicado en la Revista General de Marina de agosto-septiembre del 2004. Los datos de estas relaciones se entrelazan con otros de origen nacional y de otras fuentes extranjeras.

<sup>2</sup> En algunas referencias se ha señalado que la profundidad era de 45 pies. El autor escogió la referida en la obra *The Wreck of the Memphis*.

diámetro, lo mantenía aproado hacia *Punta Torrecilla* en obediencia al suave viento del Nordeste. El segundo, el *Castine*, buque mucho más pequeño y de menor calado,<sup>3</sup> estaba anclado frente a la boca del río y por ende metido de lleno en las aguas del Placer, «abrazado» por el saliente de *Punta Torrecilla* y el cercano y erizado acantilado costero de la ciudad.

El *Memphis* se mantenía con dos de sus 16 calderas encendidas y una disponibilidad limitada de 175 libras de presión, potencia apropiada para el sostenimiento de funciones internas vitales pero insuficiente para mover *ipso facto* su pesado tonelaje. El *Castine*, en cambio, aunque tenía en esos momentos una de sus dos calderas fuera de servicio por reparación, la que estaba en operación podía movilizarlo con aceptable presteza.

Mantener al buque en reposo con limitada potencia fue el resultado de una política de ahorro de combustible (carbón mineral), impuesta por el contralmirante Charles F. Pond en concordancia con restricciones derivadas de la gran guerra europea (Primera Guerra Mundial), la posibilidad de que los Estados Unidos se inmiscuyera en ella y de que el *Memphis* tuviera que agotar una larga temporada en su función de *Guard Ship* de la intervención-ocupación militar. Estando lejos de sus fuentes de abastecimiento y necesitando tener sus depósitos a buen nivel, requería ser alimentado de buques auxiliares tal como ya lo había hecho en dos ocasiones de los buques colliers USS *Hector* y USS *Vulcan* respectivamente en la Bahía de Las Calderas.

Su capitán, Edward Latimer Beach, quien consideraba más apropiado seguir la disposición de su superior previo, el contralmirante Caperton, de mantener al buque con 4 calderas encendidas permanentemente, no estuvo de acuerdo con esa restricción que podía limitar la capacidad de movimiento inmediato del pesado barco. La disparidad de criterios entre

<sup>3</sup> Las características estructurales y funcionales de este buque fueron descritas en el capítulo anterior.

ambos oficiales se zanjó con la aplicación de una solución intermedia consistente en mantener, además de las 2 encendidas, 4 adicionales apagadas pero listas de un todo, incluyendo su personal, para ser puestas en operación a la primera demanda.

La preocupación del capitán frente a su superior debió tener sobrados fundamentos pues es de suponer, con toda lógica, que conocía el veleidoso comportamiento del mar Caribe, particularmente en época de tormentas y huracanes. No era para menos porque en ese mes de agosto y con una precisión cronométrica, las aguas del antepuerto en donde estaba anclado su barco se agitaron peligrosamente en cada uno de los días martes (los días 8, 15 y 22) que precedieron al martes 29 a causa de tormentas de importancia que afectaron al Placer de los Estudios, provocaron notables daños en la ciudad de Santo Domingo y hundieron a un apreciable número de naves de cabotaje, balandros y goletas, en la costa sur dominicana. En la perturbación del día 22, por ejemplo, naufragó en la boca del *Ozama* el vapor dominicano *Jacagua* y en otra de estas, una lancha del *Memphis* fue embarrancada en la playa del *Retiro* sin que ocurrieran desgracias personales.<sup>4</sup>

Paradójicamente y para infortunio del *Memphis*, esos mismos episodios de moderada severidad le dieron sustento a la política energética impuesta, cubriéndola de un ropaje engañosamente confiable. La referida tempestad del día 22,

<sup>4</sup> La agitación del mar en el antepuerto de Santo Domingo el día 15 de agosto obedeció a una tormenta tropical que pasó, con rumbo Este-Oeste, a unas 250 millas náuticas al sur de la ciudad de Santo Domingo; convertida el día 16 en huracán de categoría 1 y luego en 2 y 3, fenómeno que terminó por «aterrizar» en el Estado de Texas en donde produjo una gran devastación en varias de sus ciudades costeras por los vientos, las inundaciones y la marejada de tempestad. La violencia marina del día 22 de agosto fue causada por un huracán de categoría 1 que, después de impactar a Puerto Rico, penetró ese día por el extremo oriental de la isla degradándose a tormenta tropical al pasar sobre el sistema montañoso en su rumbo Oeste-Noroeste. (Ver *Listín Diario*, 31 de agosto de 1916, p. 5).

advertida convenientemente, permitió que en apenas 40 minutos las 6 calderas estuvieran en operación dándole al buque la fuerza motriz necesaria para salir mar afuera, hacia aguas más profundas y por ende seguras. Los únicos que pasaron momentos desagradables, con toda probabilidad, fueron el ministro norteamericano William W. Russell, su esposa y otros miembros acompañantes, quienes habían abordado el buque en horas tardías de esa mañana para el disfrute de un placentero almuerzo marítimo que a poco se convirtió en un molesto «bamboleo» al ritmo de las agitadas olas caribeñas.

En la mañana del 29 de agosto el remolcador USS *Potomac* abandonó con toda normalidad el puerto del Ozama dirigiéndose a Palenque con la misión de auxiliar allí a la goleta norteamericana *Day Light* que había sido dañada en ese pequeño puerto por la tormenta del día 22.<sup>5</sup> La tranquilidad reinante en las primeras horas de la tarde del 29 de agosto hizo posible que hacia el mediodía el comandante del *Castine*, Kennet M. Bennett, acudiera al *Memphis* para recibir tratamiento odontológico, que se le diera permiso a un grupo de cinco cocineros para divertirse en un chinchorro (*dinghy*) en el entorno inmediato del buque, que saliera una partida de cincuenta marinos en asueto en una lancha a motor de gasolina hacia la ribera oriental del Ozama con la finalidad de jugar béisbol y de «estirar las piernas»,<sup>6</sup> y que el contraalmirante Pond a las 02:05 abandonara la nave, con las normas de rigor, para asistir a una conferencia sobre antigüedades dominicanas que dictaría un antropólogo norteamericano en la Catedral. Beach, quien tenía informes de que una perturbación tropical se movía en la zona caribeña,

<sup>5</sup> Palenque (playa) se encuentra a unas 39 millas náuticas en línea recta al suroeste de la desembocadura del río Ozama.

<sup>6</sup> El equipo de baseball del *Memphis* estaba celebrando una serie de juegos con una selección local en el Gimnasio Escolar y a propósito de esto el 26 de agosto el *Listín Diario* en su página 5 publicó una nota señalando que los americanos habían perdido un partido, que estaban practicando arduamente y que se celebraría otro encuentro el día 27 en la tarde.

declinó la invitación de acompañar a su almirante a tierra aduciendo que esa tarde tenía en programa la supervisión de unas prácticas de artillería, respetando de paso su propia disposición de que la alta oficialidad del buque no podía abandonarlo al mismo tiempo.

Los tripulantes del chinchorro, que eran panaderos y pasteleros, terminaron su diversión mojados y en apuros al virarse pequeña embarcación por un empuje que le dio la nave madre; fueron rescatados de inmediato gracias a que estaban bajo vigilancia y porque habían otros botes cerca de ellos. En ese momento, hacia las 03:15, el Oficial Ejecutivo (E.O.), el capitán de corbeta Yansey S. Williams, quien había supervisado el operativo de rescate de los cocineros, del botecito y de sus equipos, hizo entonces una inspección de rutina de las condiciones del mar cuya superficie se veía surcada por rolos de agua no observados poco tiempo antes. Si bien no había evidencias alarmantes y la presión barométrica era normal, no le gustó lo que vio y, precavidamente, ordenó el regreso inmediato del grupo en recreo en el *Ozama*, disponiendo para ese operativo de dos lanchas de motor de gasolina con la finalidad de repartir la carga entre ambas y minimizar así los riesgos de una posible mar gruesa momentos más tarde.

Acto seguido llevó estas novedades al capitán quien en ese momento sostenía una amena conversación con su homólogo Bennett. Mientras daba cuentas de su informe, los oficiales notaron una sacudida mayor, un balance (movimiento lateral del barco) inesperado. Esto los hizo poner su atención sobre el mar observando que los domos de agua, sin crestas espumosas, dominaban su superficie y que la costa estaba siendo embestida por olas rompientes mayores mientras el *Castine* se balanceaba más de lo habitual en su fondeadero. Extraño, todo eso, porque en ese instante el barómetro marcaba 30.09 pulgadas y el termómetro una temperatura de 79 grados F (26.1 grados C), datos que en apariencia no se correspondían

con la intranquilidad exhibida por el mar en el fondeadero en ese momento.<sup>7</sup>

Beach recomendó a Bennett regresar de inmediato a su buque ante la posibilidad de que más tarde, al empeorar las condiciones, no pudiera abordarlo con seguridad y, para ganar tiempo, lo envió en una lancha a vapor del *Memphis* que estaba lista junto al buque y no en una del *Castine* que, estando este a unas 600 yardas, requería ser llamada para tal misión. Diez minutos después, cerca de las 3:25 p.m., y bajo un estado de continua vigilancia del mar y del tiempo en general, salió rumbo al *Ozama* la primera de las dos lanchas de motor a gasolina, con sus seis tripulantes, destinada a traer al *Memphis* a la primera mitad del grupo de marinos en asueto en la ribera oriental del río.

Beach ordenó el encendido de las cuatro calderas preparadas de antemano y la recogida de los botes que estaban en el agua y, al verificar con Williams que las olas rompientes comenzaban a dominar la desembocadura del río hacia donde iba la lancha, trató de hacerla retornar pero sus tripulantes no captaron las señales para que se devolvieran hacia el *Memphis*; siguieron adelante y después de sobrepasar con fortuna las arremolinadas aguas cerca de la boca del río ingresaron a la relativa tranquilidad del *Ozama*. A la segunda lancha que ya se disponía a partir con la misma encomienda, a la de vapor del *Memphis* y a una tercera (motora) del *Castine*, todas bogando junto a sus buques y que ya era riesgoso embarcarlas, se les ordenó ir mar afuera en donde serían recogidas horas después.

Ya para ese momento el *Memphis* se mecía de manera notable con balances de unos 10 grados. Las puntas de sus mástiles describían amplios arcos en el espacio, en un cielo en el que solo había un viento suave que permitía que las banderas del

<sup>7</sup> Esta discrepancia entre la presión barométrica «normal» y la intranquilidad del mar se discute en el capítulo siguiente con el aporte adicional de datos de la Oficina Meteorológica Nacional en la mañana del día 29 de agosto.

buque volaran en sentido contrario a la dirección de los movimientos de este. Beach envió un mensaje urgente a la torre de vigía de la Fortaleza Ozama en el que le recomendaba al contralmirante Pond permanecer y pernoctar en la ciudad y al oficial teniente H. J. Peirce, comandante del grupo de recreo, cancelar el regreso de los marinos y que todos se aprestaran a pasar la noche en el referido recinto militar.

Hacia las 3:45 p.m. el capitán y su O.E. Williams, que preocupados oteaban con binoculares el mar hacia afuera y hacia la costa, observaron atónitos una enorme ola, de unos 70 pies de elevación, de agua amarillenta y sucia que deformaba y cubría todo el horizonte, desde el sureste hacia el suroeste, y que viniendo hacia tierra no tardaría en impactarlos.<sup>8</sup> Horrorizados y a sabiendas de lo que eso significaba para el buque y la tripulación, los oficiales intercambiaron fugaces exclamaciones enmarcadas en el espanto. Entonces las órdenes de preparar el buque para mal tiempo con el toque de llamada a los oficiales y de ¡todos a sus puestos!, cierre de escotillas, portañolas de cañones y otras aberturas con el fin de hacer al buque hermético a la penetración del agua, la disposición para el manejo del ancla y la necesidad de levantar presión lo más rápido posible en las calderas con el fin de sacar la nave del fondeadero y llevarla mar afuera, se convirtieron en asunto de frenética demanda.

Es en este diálogo fugaz, reseñado de manera más extensa en la autobiografía del capitán,<sup>9</sup> en el que este, asombrado, impactado, afirma nunca haber visto en su larga carrera naval nada parecido a eso mientras le reclama a su oficial subalterno no caer presas del pánico; es también el momento en el que Williams, antes de deslizarse presuroso escaleras abajo para

<sup>8</sup> Edward L. Beach: *The Wreck of the Memphis*. Holt, Rhinehart and Winston, New York, 1966, p. 52.

<sup>9</sup> Edward L. Beach y Edward L. Beach Jr: *From Annapolis to Scapa Flow*. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 2003, p. 255.

poner en ejecución las órdenes recibidas, exclama que eso que veían no era *natural*, que eso era *volcánico*.<sup>10</sup>

Un poco antes de las 4:00 p.m. las dos calderas de la sala número 1 estaban sometidas a tiro forzado<sup>11</sup> mientras que en las cuatro preparadas ubicadas en las últimas salas números 7 y 8 se trabajaba arduamente para encender sus fogones, operación que se hacía difícil por el largo trecho a recorrer con los carbones encendidos desde las primeras salas a causa de los intensos bamboleos provocados por los golpes de mar, dificultad que se agravó por estar el piso de la sala número 8 mal recolocado luego de una limpieza de su sentina, cosa que estorbaba el adecuado posicionamiento de los fogoneros para la ejecución de su faena. A estos inconvenientes se sumó el ingreso de agua de mar por su ventilador, cuya abertura en «oreja de conejo» estaba muy alta sobre la cubierta de botes, agua que al mojar las pilas de carbón en el piso entorpecía su ignición y los ponía en desordenado movimiento al compás de los vaivenes de la nave. Para este momento, el *Memphis* hacía balances laterales exagerados y cabeceaba violentamente elevando y hundiendo alternativamente sus extremos de popa y proa. Las máquinas estaban listas pero la presión de vapor era todavía insuficiente para calentarlas y ponerlas a trabajar.

Mientras, en el *Castine*, las cosas empeoraban rápidamente. Alcanzado por los enormes rompientes que retrocedían desde la costa y metido en medio de olas furiosas cuyas crestas espumosas se alzaban sobre los 30 pies, daba bandazos y se hundía cuando no de proa de popa, exponiendo al aire sus hélices

<sup>10</sup> Los párrafos son interpretaciones del autor sobre el apremiante y angustioso diálogo presente en la obra autobiográfica *From Annapolis to Scapa Flow*, que es similar (con variantes de forma, no de fondo) del expuesto al final del capítulo II de *The Wreck of the Memphis*. La expresión *volcánico* del Oficial Ejecutivo Williams es relevante porque introduce desde ya la posibilidad de que la causa del agresivo oleaje tuviera un origen tectónico, sísmico, de tipo tsunámico y no atmosférico, asunto que se discute en el capítulo siguiente.

<sup>11</sup> Tiro forzado: fogones de calderas alimentados con aire a alta presión mediante potentes ventiladores.

que giraban cual molinos de viento mientras su ancla de babor, colgando porque no llegó a ser metida en su escobén, golpeaba la amura de proa. Parecía que iba a ser irremediablemente engullido por las afiebradas aguas o arrastrado hacia los filosos arrecifes cercanos a la boca del río. Bennett intentó escapar mar afuera escabulléndose entre el *Memphis* y punta *Torrecilla* pero la enorme presión en contra le cerró el paso. Y fue en este momento cuando él como Beach, desde el *Memphis*, horrorizados, vieron emerger por la boca del *Ozama* a la lancha que traía de regreso al primer grupo de veinticinco más los seis tripulantes de la misma, un total de 31 hombres.

Infelizmente, el teniente Peirce, comandante del grupo en el campo de recreo del *Ozama*, no se enteró de la orden de cancelación del regreso sino poco después de que la lancha iba río abajo, hacia el *Memphis*. Diversos factores incidieron para que esta orden le llegara retrasada por un breve lapso de tiempo. Primero tuvo que ser interpretada en la Fortaleza y luego enviada con un mensajero a caballo quien por razones de rango le dio preferencia a la parte del mensaje dirigida al contralmirante Pond en la Catedral; luego de una breve espera, descendió al muelle en donde traspasó la misiva para que fuera llevada en bote a su punto de destino en la ribera opuesta y un tanto corriente arriba.

Pero además, Peirce, a pesar de tener el informe del jefe de la tripulación de la lancha recién llegada sobre las desagradables condiciones del mar cuando ingresó al río no solo no comprobó personalmente lo que se le decía sino que ordenó el regreso bajo drásticas medidas, incluso a punta de pistola contra algunos que, temerosos y renuentes, trataron de no abordar la embarcación. La inspección la hizo llegando hasta las instalaciones portuarias del ingenio (La Francia) cuando la lancha iba río abajo con su carga humana, sin que, para su horror, pudiera ya detenerla. Para colmo, los ocupantes de la embarcación no vieron o entendieron las señales manuales ni los desaforados gritos de advertencia, expresados en un casi

ininteligible inglés de «¡Not go out!», «¡Go back!» y «¡Finish Americano!»,<sup>12</sup> que desde los muelles grupos de dominicanos les hacían para que no salieran al mar. De esta manera, traspasada la zona de la boca, los marinos se toparon con los enormes «burros» de agua que se interponían entre ellos y su buque madre.

La lancha se metió en los rompientes con violentas subidas y bajadas y después de sobremontar algunos de ellos fue anegada por una columna de agua. El motor se le apagó quedando al garete, bajo el gobierno de las grandes olas, mientras sus ocupantes achicaban desesperadamente el agua con manos y gorras. No tardó en irse a pique de popa, lanzando a sus pasajeros al agua cuyas cabezas se las veía flotar en medio de los remolinos de espuma, escena que fue observada con profunda consternación por el gentío concentrado en el malecón Presidente Billini y en la calle de San Pedro<sup>13</sup> y por el contralmirante Pond, quien acompañado de su ayudante el capitán (del US Marine Corps) James T. Bootes, había bajado rápidamente en auto desde la Catedral. Allí, en ese espacio, se confundieron estos oficiales y miembros de la fuerza de ocupación con la población obviando la orden de no entrar en contacto físico con los ocupados. Beach, desde el *Memphis*, consternado por esta visión y el lógico siniestro destino que tendrían sus marinos intentó un rescate con un bote para el cual sobraron voluntarios pero refrenó su impulso ante la evidente inutilidad de esa acción y el elevadísimo riesgo al que se expondrían los rescatistas.

Los náufragos flotaban y nadaban cerca del *Castine*, por lo que Bennett, a pesar de las enormes dificultades que confrontaba en ese momento, los auxilió con el lanzamiento de salvavidas, objetos flotantes y con una línea sostenida con gran arrojío

<sup>12</sup> Es de suponer que tales frases en inglés estuviesen envueltas en otras en español con el mismo significado, propias del lenguaje coloquial de los trabajadores de los muelles (N. del A.). (E. L. Beach: *The Wreck of the Memphis...*, p. 253).

<sup>13</sup> Actual calle José Gabriel García.

por uno de los tripulantes firmemente sujeto a estructuras del castillo de proa. El esfuerzo resultó inútil y estando en peligro inminente de zozobrar o de ser arrastrado hacia el acantilado, abandonó el intento. Sin ayuda, los hombres en el agua solo contaban con su propio esfuerzo para mantenerse a flote en medio de las encrespadas olas pero agotados, exhaustos, en poco tiempo comenzaron a perecer ahogados. Y estos, los ahogados, como los que todavía sobrevivían luchando para no morir, terminaron destrozados en las filosas peñas arrecifales.

Probablemente nada describe mejor este doloroso drama que el reportaje aparecido en periódico *Listín Diario* el día siguiente al de la tragedia y del cual se extractan los siguientes segmentos:

El *Castine*, que estaba anclado en el Placer de los Estudios, quiso ir en auxilio de los náufragos y hasta llegó a tirarle algunos salvavidas, pero la mar estaba tan picada que tuvo que abandonarlos y cuidarse él mismo, pues se creía que éste se podía ir también a pique [...] porque varias veces fue cubierto por las olas y hacía el mismo efecto de un trompo en medio del mar. De los 30 marinos que naufragaron en la lanchita No. 2, solo se salvaron 5 por los lados del Matadero, algunos de los otros llegaron a las peñas del malecón, pero allí, al momento de coger la orilla, las tremendas olas los estrellaban contra los arrecifes, viéndose después rastros de sangre que se formaban en el lugar donde perecían. Daba lástima y afligía a todos los espectadores quienes hubieran deseado poderlos salvar de esa terrible lucha [...] <sup>14</sup>

Como refiere la crónica, su autor dijo que solo cinco lograron salvarse sin que entrara en detalles al respecto. En la realidad, uno tuvo la fortuna de ser «depositado» por el domo de una

<sup>14</sup> *Listín Diario*, 30 de agosto de 1916, p. 5.

gran ola sobre el acantilado y los restantes sobrevivieron porque fueron auxiliados por varios rescatistas voluntarios operando en condiciones de alto riesgo desde el roquedal, entre éstos, Emeterio Sánchez, Prósper Marchena (oficial de la Policía Municipal) y el joven Manuel M. DuBreil, alcanzando la labor del primero, Sánchez, la categoría de heroica.

Emeterio Sánchez era un veterano pescador de esos acantilados, conocedor al detalle de la zona y del comportamiento del mar en ella. Esa tarde, con una sogá atada a su cintura logró, tras repetidas zambullidas en las encrespadas aguas, rescatar de una muerte segura a por lo menos tres de los náufragos que llegaron con vida a las inmediaciones de las escolleras de *Peña Redonda*,<sup>15</sup> gesto heroico que fue motivo de elogios en la prensa y por el que recibió muestras de agradecimiento de los salvados, de la tripulación, del capitán del *Memphis* y del contraalmirante Pond.<sup>16</sup>

Bennett, luego de abandonar el intento de rescate de los náufragos y encontrándose en la imposibilidad de sacar su barco de proa (hacia adelante) del infierno de aguas saladas con olas de treinta pies de alto que lo arropaban completamente y cuya enorme presión en contra le bloqueaba el escape entre el *Memphis* y Punta Torrecilla, optó por hacerlo marchando de reversa y en otra dirección debido a que el «agarre» y empuje de las hélices era mayor gracias al hecho de que tenía la popa del barco más hundida que la proa, maniobra que hizo en respuesta a la recomendación de su cuartel maestre Arthur Michel, marino que era de origen tahitiano y que tenía experiencias en el manejo de grandes olas. Ya para ese momento el ligero cañonero había embarcado una gran cantidad de agua en el pañol de municiones, en las salas de calderas y de máquina y en el compartimiento de control del timón afectándole el mecanismo de dirección.

<sup>15</sup> Arrecife sumergido cercano a la punta de San Gil y a la playita del Matadero Municipal, descrito en el capítulo II.

<sup>16</sup> Sobre Emeterio Sánchez se refiere al lector al capítulo VIII.

De esta manera y dirigiendo su barco a fuerza de máquinas, no del timón, cubrió una breve ruta hacia el oeste muy cercana al acantilado costero hasta llegar a la altura del matadero y del Fuerte San Gil en donde con el timón metido a la derecha y «protegido» en el sotavento del *Memphis*,<sup>17</sup> cuya mole de 500 pies de eslora atenuaba un tanto, cual rompeolas, la violencia del mar, logró enrumbarlo de proa en dirección sur hacia el mar abierto, pasándole al crucero acorazado cerca de su popa aproximadamente a las 4:35 p.m. En su tortuosa marcha, arrastraba el ancla semisumergida, con abolladuras y lamparones de pintura en el casco y sin ninguno de sus botes.

Al adentrarse mar afuera se encontró con una de las olas más grandes, jamás vista por él, que no tardaría en impactar al *Memphis*. Le había costado cerca de una hora recorrer esa corta pero infernal ruta, manejo excepcional que le permitió escapar a su buque de la destrucción y a su tripulación de una tragedia de grandes proporciones. No sin razón recibió de Beach los mejores elogios por su extraordinaria ejecución.

En el *Memphis*, que tiraba de la cadena de su ancla de estribor como un caballo encabritado, aparte del insistente mandato de elevar la presión de vapor Beach hizo todo lo posible por asegurar su buque para el mal tiempo con el cierre de escotillas y portañolas de los cañones, revisó el mecanismo de dirección y caviló sobre el uso de las anclas: si soltarle más cadena a la de estribor (que era que estaba en operación), soltar la de babor (para mejorar la firmeza del anclaje) o en un momento oportuno cortarle la cadena a la de estribor (que liberaría al buque de su anclaje). Tales procesos serían, en las condiciones de agresión en las que se encontraba el barco, inseguros o imposibles de ser ejecutados. Confiado en la eficacia de su personal de salas de calderas y de máquinas decidió esperar la disponibilidad de presión de vapor suficiente para levar el ancla de estribor y

<sup>17</sup> Sotavento del *Memphis*: el lado contrario del barco sobre el que arremetían las olas que estaría menos agitado.

echar a andar su buque aún a pesar de que el primer tiempo dado para esto ya se había vencido a cambio de una nueva espera para las 4:35 de esa tarde.

Lamentablemente en estas salas las dificultades para poder elevar la presión de vapor aumentaron en la misma proporción en que se incrementaban los balances laterales y las exageradas oscilaciones de proa y popa. A las 4:15 pm el primer golpe de agua «maciza» arremetió por el lado de estribor, el que estaba frente al mar abierto, pasando la masa de agua salada sobre la cubierta principal. La rápida secuencia de estos domos de agua hizo que el peso de las 16,000 toneladas del buque le impidiera remontarlos con agilidad dando esto como resultado que el casco permaneciera en gran medida semisumergido.

Entonces el agua comenzó a entrar por las portañolas de los cañones laterales y por escotillas no bien aseguradas, ingresando primero, hacia las entrañas del buque por los ventiladores de las salas de máquinas que se abrían a ambos lados de la torre artillera de popa lo que era una seria amenaza a la integridad de los motores si eran alcanzados sus cárteres. Posteriormente lo hizo por los de «oreja de conejo», mucho más elevados, a 55 pies sobre el nivel del mar (en calma), metiéndose a las salas de calderas en donde al mojar el carbón en sus pisos, aparte de perturbar su capacidad de encendido, amenazaba con introducirse en los propios fogones. En estas condiciones las labores de los transportadores de carbón y de los fogoneros (los «black gang») se hicieron progresivamente difíciles y empeoraron cuando diversos instrumentos metálicos de faena, pesados y filosos, comenzaron a desprenderse de sus receptáculos y cual peligrosos proyectiles rebotaban por doquier. Arriba, osados tripulantes aseguraron los cierres de los ventiladores y de la claraboya, mejorando transitoriamente las condiciones abajo.

Pronto el agua comenzó a pasar por la citadela central, sobre la cubierta principal, arrastrando todo cuanto no estaba

debidamente asegurado, incluyendo los proyectiles de prácticas de tiro que habían comenzado a ser preparados para tal fin esa tarde; un piano, que se deslizaba con libertad aprovechando las inclinaciones del piso lesionó a uno de los tripulantes. Por momentos, lo único que sobresalía del agua eran el puente, los topes de las chimeneas y los mástiles, ofreciéndole a Beach la extraña, única y angustiante escena de ver al casco de su gran barco desaparecer debajo de la superficie del agua.

Aproximadamente a las 4:25 en las salas de calderas ocurrió algo insólito y aterrador: los carbones encendidos en los fogones se apagaban por efecto del agua que entraba por las chimeneas, cuyas salidas estaban a 60 pies de altura sobre el nivel del mar en calma. Insólito porque era algo imposible en un barco de ese tamaño y a flote y aterrador porque el enfriamiento brusco de los tanques de presión de vapor por el agua de mar podría reventarlos, matando a sus operarios y haciendo volar por los aires al buque. Beach urgió sobre la disponibilidad de las máquinas pero la respuesta fue de nuevo que las tendría a las 4:35 p.m. Y entonces se sintió un ¡bump!, expresión sonora inconfundible de un golpe del casco contra el fondo marino, el primero de otros que sobrevendrían en cerrada sucesión.

Mientras esto acontecía, en tierra la muchedumbre que se había congregado en el malecón, estimada en unas 15,000 personas por el receptor aduanal Clarence Baxter,<sup>18</sup> se movió hacia el oeste siguiendo un curso paralelo al del *Castine*, desparramándose más allá del extremo occidental del paseo en los terrenos del Gimnasio Escolar (Play Ground o campo de pelota), de la estación radiotelegráfica y de la *Plaza Colombina*, lugar este último al que llegaron el presidente Henríquez y Carvajal, miembros de su gabinete y el ministro americano Russell.

<sup>18</sup> Una cantidad apreciable si se toma en cuenta la población capitalense de entonces, agregándose a esto la rapidez con la que se congregó en el malecón.

A las 4:35 p.m., vencido el plazo para la puesta en marcha de las máquinas y estando el *Memphis* con toda su banda de estribor frente al profundo seno, de unas cien yardas de extensión, que precedía a una pared líquida que se elevaba a unos cincuenta pies de altura, Beach demandó enérgicamente la entrada en acción de las máquinas recibiendo como respuesta una petición de concesión de minutos adicionales pues solo se contaba en ese instante con apenas 90 libras de presión. La solicitud fue negada, disponiéndose que las máquinas respondieran directamente al telégrafo para poner los motores a la máxima potencia pero a contramarcha: el de babor hacia delante y el de estribor en reversa, con el timón forzado a la derecha, con el propósito, aún estando al ancla, de girar el buque unos grados hacia estribor con el fin de minimizar el impacto lateral de la gran masa líquida que se le venía encima. La maniobra resultó fallida pues las hélices giraron sin producir empuje con la consecuente caída de la presión de vapor quedando el *Memphis* inerte y en la peor posición posible, atravesado en la dirección de la ola que se aproximaba.

La cara vertical de la ola de agua sucia se aconcavó justo casi sobre el buque, pasándole por encima, dejando libre solo los extremos de las estructuras más elevadas, los topes de las chimeneas, de los mástiles y de las grúas, barriendo todo lo que encontró en su paso incluso cosas supuestamente bien aseguradas y combando las placas metálicas ligeras de estribor. El golpe líquido hizo rolar al *Memphis* marcadamente a ambos lados, haciéndolo picar de proa. Pero no hubo respiro, pues de inmediato una segunda ola, más elevada que la primera, se aproximó al barco. La oficialidad en el puente optó por meterse rápidamente dentro de la base del mástil metálico entretejido, lugar a donde el capitán fue empujado probablemente por su ordenanza. Esta nueva embestida provocó efectos similares a la anterior, pero además creó un poderoso torbellino en el fondo que lo empujó por la quilla hacia arriba,

efecto que pudo haberlo partido o doblado cosa que no ocurrió tal vez gracias a la resistencia ofrecida por arriba por la cubierta blindada. Con todo, permaneció anclado en su sitio. Al escurrirse el agua el ordenanza ya no estaba en el barco.

El sosiego duró solo unos segundos pues una tercera ola, mayor que las dos precedentes, presentando una formidable pared frontal aconcavada y de aspecto acostillado, con una cresta que se elevaba unos 60 pies sobre el puente de navegación,<sup>19</sup> y probablemente de 80 o algo más sobre el nivel del mar, una masa de agua equivalente a millones de toneladas de peso en movimiento, lo acometió cubriéndolo completamente, virándolo exageradamente sobre su lado de babor y recostándolo sobre el lecho marino. Increíblemente los baos<sup>20</sup> soportaron la tremenda presión lateral evitando que el casco colapsara sobre sí mismo. Resistente más allá de lo supuesto, el *Memphis* recobró rápidamente su posición de equilibrio. Dentro del mástil metálico entretejido la tripulación fue presionada con fuerza, por el empuje y el peso del agua, contra el piso y el herraje lateral bloqueándosele, por un instante, la capacidad de respirar y experimentando al mismo tiempo una extraña sensación térmica.

El momento de la embestida de las grandes olas fue descrito de manera compendiada en la portada posterior de la primera edición de *The Wreck of the Memphis*.<sup>21</sup> La imagen que proyectan esas pocas líneas habla del grado de la magnitud de la fuerza dinámica con la que el embravecido mar arremetió contra el inmovilizado barco: una serie de tres grandes olas escalonadas, progresivamente más elevadas (con otras muchas menores) que llegaron en sucesión con muy breves intervalos de tiempo que lo hicieron chocar varias veces contra el fondo marino

<sup>19</sup> E. L. Beach: *The Wreck of the Memphis...*, p. 194.

<sup>20</sup> Baos: vigas metálicas transversales sobre las cuadernas que mantienen y soportan la estructura cóncava del casco.

<sup>21</sup> Traducción libre del autor.

levantándolo finalmente en vilo para arrastrarlo, en medio de torbellinos de agua con espacios que parecían vacíos, hasta dejarlo enclavado en el fondo rocoso junto a la costa.

Los golpes contra el fondo, sumados a los efectos producidos por otros previos, combaron los pisos de las salas de calderas y de máquinas, doblaron cuadernas, hicieron reventar la caldera núm.13 y tuberías de conducción de vapor y provocaron el desprendimiento de las pesadas barras del emparrillado colocado sobre las salas de máquinas. El vapor de agua caliente liberado creó un ambiente mortalmente caldeado, irrespirable,<sup>22</sup> mezclado con los gritos de la marinería desesperada y con los ruidos grotescos del crujir de las planchas metálicas del casco, de pisos y de otras estructuras sometidas a un *stress* para el cual no habían sido diseñadas. Siete operarios murieron y otros muchos resultaron con quemaduras o lesiones graves, incluyendo al jefe maquinista Rud.<sup>23</sup>

El ancla al final garreó<sup>24</sup> y el buque con violentas sacudidas y todavía a flote comenzó a ser arrastrado en dirección a la costa, aproado hacia la misma. Entonces Beach, en un último intento por refrenar este empuje, ordenó un retroceso forzado con las máquinas que solo pudo ser cumplido por la de estribor a razón de unas 30 revoluciones por minuto, esfuerzo que cesó de inmediato por la ausencia de presión de vapor y por el desencaje de los ejes de propulsión debido a las deformaciones en sus puntos de apoyo (polines). Dos arrojados marinos en el castillo de proa intentaron soltar el ancla de babor; uno fue barrido por el agua pero el otro logró liberar la cadena, esfuerzo que lamentablemente no

<sup>22</sup> El vapor de agua liberado sin control desde calderas o tuberías de conducción está sometido a altas temperaturas, caldeante, sobre todo si es inhalado en ambientes cerrados. Provoca quemaduras irreversibles de la mucosa del aparato respiratorio conduciendo a una insuficiencia respiratoria aguda, grave o mortal.

<sup>23</sup> Sobre estas muertes, ver más adelante, al final del capítulo.

<sup>24</sup> Se desprendió del suelo marino y fue arrastrada sobre este.

contribuyó a detener el empuje del mar. El *Memphis* quedó al gárete total y a merced de la furia marina. A las 4:45 golpeó por primera vez las escolleras próximas a la costa, recibiendo empujones sucesivos, uno de los cuales, de gran magnitud, lo levantó para depositarlo finalmente, a las 5:00 p.m. sobre un fondo rocoso inclinado de apenas unos 12 pies (promedio) de profundidad.

Quedó varado a unos cincuenta pies del acantilado costero y casi paralelo al mismo, escorado (inclinado) unos 5 grados hacia tierra, con la proa hacia el Este, ligeramente hundida, muy cerca del núcleo rocoso de San Gil, la popa discretamente elevada. Inestable por tener su línea de flotación muy por encima del nivel del mar, se mecía con los golpes de las olas que recibía por el lado de estribor, olas que lo encapillaban y producían cascadas espumosas que se derramaban desde las cubiertas para caer en la estrecha franja de mar que lo separaba de la costa. Probablemente en unos doce lugares de su fondo, lleno de agua, las filosas rocas le habían penetrado las entrañas.

Desde tierra, a distancia, la misma escena fue expresada en el impactante reportaje del periódico *Listín Diario* de su edición del 30 de agosto del cual se extractan algunos de sus párrafos relevantes:

[...] Las olas eran tan altas que parecían que iban a chocar con las nubes [...] De repente una ola lo levantó en su cresta, y el gigantesco acorazado comenzó a sentirse en aquella cima como si fuera un juguete del destino, girando sobre un eje misterioso, a capricho del oleaje, enfilando todos los puntos del compás [...] «El Ancla» [...] fue también arrastrada como una pluma paseada por el viento junto con el inmenso barco de Guerra, hasta quedar encallado el *Memphis* en las rocas del Fuerte de San Gil [...] Aquello fue un

espectáculo indescriptiblemente trágico, bello dentro de su gigantesca dramaticidad[...]»<sup>25</sup>

El ingeniero Juan Ulises García Bonnelly utilizando la información de testigos presenciales dignos de crédito hizo una excelente descripción del trágico evento:

[...] La ola gigantesca que lo arrastró a la costa alcanzó una altura increíble, superior a los 30 metros, mantuvo esta construcción de 14,500 toneladas brutas sobre la cresta misma de la onda como si se tratara de un liviano árbol seco, y después de desencajar sus potentes anclas,<sup>26</sup> lo fue embarrancando a medida que la gigantesca ola decrecía y se derramaba sobre las escolleras. Allí cayó finalmente aquella enorme mole de acero descendiendo desde unos 12 metros, que produjo un estrépito tremendo al chocar el fondo del acorazado con los puntiagudos y múltiples salientes de los arrecifes que forman el núcleo del Fuerte de San Gil.<sup>27</sup>

Según el autor y en el mismo documento de referencia, el potencial dinámico estimado de estas olas fue de 35,000 kilogramos por metro cuadrado.

El presidente Henríquez, quien fue testigo de excepción del hecho, se refirió a él en un escueto documento oficial,

<sup>25</sup> *Listín Diario*, 30 de agosto de 1916, p. 5 (Este reportaje se reproduce íntegro en la adenda documental, capítulo X).

<sup>26</sup> Originalmente el buque estaba sostenido por su ancla de estribor; la de babor fue liberada poco antes del encallamiento..

<sup>27</sup> Juan Ulises García Bonnelly: *Las obras públicas en la Era de Trujillo*, Impresora Dominicana, Ciudad Trujillo, 1955, p. 376. (En relación al «estrépito tremendo» referido por el ingeniero García Bonnelly, un condiscípulo del autor del Colegio Santo Tomás de Aquino le recordó cómo el inolvidable y estricto profesor Ramón Yáñez, quien fuera en sus años de juventud testigo presencial del naufragio, contaba emocionado el episodio relatando que el ruido del barco al encallar fue tan intenso como para que no se le olvidara jamás en su vida).

despojado de dramatismo, expedido días después a solicitud del capitán Beach, interesado este en disponer de evidencias sobre las dificultades en el encendido de las calderas del *Memphis*, declaración que le sería de utilidad ante la inevitable investigación que sobrevendría, y del cual se extracta lo siguiente:

[...] Mientras tanto el embate de las olas sobre el *Memphis* era tremendo. Al reventar sobre su casco, lanzaba columnas de agua al aire que eran más altas que las chimeneas. Pudo observar que cada vez que las columnas de agua pasaban la altura de las chimeneas, el humo de éstas se extinguía, lo que indicaba que el agua de mar había penetrado por las chimeneas. Pudo observar que este hecho ocurrió más de una vez y que ocurrió en momentos en que salía humo negro y espeso de las chimeneas[...].<sup>28</sup>

Cuando el buque encalló frente al Gimnasio Escolar, ya estaba allí la gran multitud con muchos de sus integrantes, los más osados, situados sobre los arrecifes costeros muy cerca del reborde del acantilado, soportando los rociones del mar, grupo que fue el primero en llegar frente al inmenso crucero acorazado en franca y espontánea disposición de prestar auxilios. Beach dio la orden de abandono inmediato del barco pues estaba en condición inestable y esto, ante el persistente empuje de las olas, podía hacerlo virar, cosa que de ocurrir, habría magnificado la catástrofe. Además, a sabiendas de que el tipo de pólvora contenida en la santabárbara estaba preparada para responder a detonadores apropiados, no era totalmente imposible que lo hiciera sometida a altas presiones con la consecuente voladura del barco y sus estragos cercanos y aún relativamente lejanos.

<sup>28</sup> Max Henríquez Ureña: *Los yanquis en Santo Domingo*. Editora de Santo Domingo, 1977, p. 149. [Este documento se reproduce en forma completa en el capítulo X. Se hace notar que el presidente Henríquez, al decir «pudo observar» se expresa en tercera persona. N. del A.]

De hecho, tal posibilidad prendió en la mente de alguien de los que estaban en tierra que vio «humo» (*¡Humo, Humo!*) saliendo de la proa gritando que estaba al *saltar la Santa Bárbara*. La multitud, en la que habían mujeres y niños, se retiró espantada del lugar mientras los vecinos cercanos abandonaban sus casas guiados por el temor de que *estallara el vientre del Memphis, repleto de poderosos explosivos*.<sup>29</sup> Probablemente fue en este momento de agitación en el que un dominicano de nombre Ramón (apodado *El Ñanto*) se fracturó una de sus piernas.<sup>30</sup>

Pero abandonar el barco no era tarea fácil. Las olas continuaban golpeando su banda de estribor formando chorros de agua espumosa sobre la cubierta principal y la de botes; llovía y el viento soplabla con fuerza hacia tierra. Un amplio foso de aguas relativamente profundas y muy agitadas lo separaba de los filosos arrecifes y era indispensable traspasarlo, asunto solo posible por encima de él. Desde el extremo de babor del puente volado, y después de varios infructuosos intentos, se logró hacer llegar a tierra un plomo de los de 9 libras usados para sondeos, atado al extremo de una línea, que fue recogido con presteza por marinos del buque que habían quedado en tierra (de la partida del juego de pelota). Con ayuda de numerosos dominicanos se formó un grupo de sostén que moviéndose en concordancia con las mecidas del buque mantuvo la línea lo suficientemente tensa como para permitir que las cargas enviadas desde el buque, en posición más alta, llegaran a tierra sin mayores dificultades. Poco tiempo después, y con el mismo procedimiento, se montaron cuatro líneas adicionales partiendo desde puntos distintos de la cubierta de botes.<sup>31</sup>

<sup>29</sup> Revista *Renacimiento*, septiembre de 1916, p. 573.

<sup>30</sup> *Listín Diario*, 30 de agosto de 1916, p. 5.

<sup>31</sup> En la relación del incidente publicada en la revista *Renacimiento* del mes de septiembre de 1916, su redactor expresó: «comenzaron desde tierra, marinos americanos a lanzar cuerdas hacia el buque. Por fin, tras innumerables tentativas logróse el objeto. De a bordo situaron en un lugar seguro la extremidad del cable, luego fijáronse igualmente otros». Es lógico

Estas líneas de salvamento, claramente visibles en las fotografías tomadas al caer la tarde, en las que se montaron guindolas y boyas de salvamento improvisadas con pedazos de canvas, salvavidas, de sacos de carbón y de madera, permitieron la evacuación de la tripulación al ritmo aproximado de cinco hombres por minuto, unos 800 en total, labor que comenzó con los lesionados y terminó a las 8:15 de la noche con el descenso del capitán Beach acompañado por su jefe electricista después de haber realizado ambos una inspección con luces de linternas en las profundidades de la nave hasta donde el agua embarcada se lo permitió en búsqueda de rezagados. Gracias a este esfuerzo encontró en su calabozo a un tripulante que cumplía una condena por una violación grave a ciertas normas y a quien hizo salir de la nave. El oficial ejecutivo Williams, que resultó «noqueado» transitoriamente en el buque, ya recuperado aunque algo mareado todavía, se las arregló para organizar en tierra la recepción y disposición inmediata de la tripulación.

Con toda seguridad y en ausencia de datos formales al respecto, nada refleja mejor el estado de los lesionados cuando estos fueron evacuados del barco para su traslado al Hospital Americano situado en la calle José Reyes, que la breve referencia presente en la citada revista *Renacimiento*:

Fijado un sillín del grueso cable tirado de a bordo y amarrado en tierra, comenzaron a rodar por aquella escala los heridos y quemados por el incendio de a bordo. La carne viva, despellejada, parecía echar

---

suponer por razones obvias que el operativo se habría hecho de manera más fácil desde el buque a tierra por estar los puntos de lanzamiento más elevados, tal como se expresa en el texto. El mismo autor parece contradecirse más adelante en su texto cuando dice: «Fijado un sillín del grueso cable tirado de a bordo y amarrado en tierra [...]».

sangre. Los rostros estaban ahumados o despellejados. Muchos parecían llegar a tierra sin vida».<sup>32</sup>

En la Plaza Colombina, el presidente Henríquez, acompañado del Secretario de Relaciones Exteriores, José María Cabral y Báez, colaboró con el salvamento mediante disposiciones de ayuda efectiva, ordenando el cierre de bares cercanos y manteniendo la energía eléctrica en los sectores aledaños a la zona, la cual había sido suspendida esa tarde ante la posibilidad de una gran inundación marítima. El alto ejecutivo llegó hacia las 4:00 permaneciendo en el lugar unas dos horas; inició la ronda de aplausos que se produjo en la multitud con el descenso del primer rescatado y ofreció sus servicios médicos personales a los lesionados, actitud que fue secundada por los distinguidos doctores Ramón Báez Soler, José M. Román y Soto, Pedro E. de Marchena Rodríguez y Rodolfo Coiscou y Carvajal. Al caer la noche, en una zona entonces muy despoblada y exenta de alumbrado eléctrico, las labores de rescate pudieron ser continuadas gracias a la iluminación facilitada por los faros de los vehículos alineados frente a la costa y por un farol portátil del crucero *Independencia* facilitado por la Marina de Guerra.

Esa noche, sin embargo, el mar cobró más vidas. Las tres lanchas a cuyas respectivas tripulaciones se les ordenó abandonar el antepuerto, una del *Castine* y dos del *Memphis* (una era de vapor), con catorce tripulantes en conjunto, se mantuvieron juntas en medio de una mar picada en espera de ser localizadas y recogidas por el primero de los dos buques. Bennett logró avistar a una de ellas pero decidió postergar el rescate al despunte del día siguiente puesto que en las deplorables condiciones en que estaba su buque en medio de un mar todavía agitado tal operación no era posible. Solos, en medio de una oscuridad cerrada y bajo una lluvia pertinaz, agotados, oscilando incesantemente sobre los rolos de agua, ignorando el

<sup>32</sup> Revista *Renacimiento*, septiembre de 1916, p. 573.

porque no habían sido recogidos, con el combustible a punto de terminar y la posibilidad de quedarse totalmente al garete, optaron por regresar al puerto guiándose por la luz del faro de la ciudad. En su aproximación a tierra y a oscuras los botes fueron destrozados por los arrecifes sumergidos o hundidos por el intenso oleaje todavía prevaleciente. Ocho de los 14 tripulantes perecieron, salvándose los restantes con el auxilio de las familias Henríquez, Pou, Montás y Michelena propietarias de las estancias cercanas a las playas de Güibia y de San Gerónimo.

La tragedia no se circunscribió a lo ocurrido en el Placer de los Estudios. Toda la costa sur dominicana, desde La Romana hasta Enriquillo (llamado entonces Petit-trou) en la provincia de Barahona, recibió el impacto del fenómeno marino, siendo mínimos sus efectos en el segmento de litoral comprendido por la bahía de Ocoa.<sup>33</sup> El vapor *Estrella* que había zarpado de San Pedro de Macorís a las 2:00 p.m., sorprendido en alta mar, logró guarecerse indemne en el puerto de La Romana al no poder hacerlo en el de Boca Chica. En Palenque la ya mencionada goleta *Daylight* resultó destrozada. Mas lejos, en Barahona, el oleaje embarrancó a las goletas *Gisela* y *República* y hundió a la *Virgen del Valle*, naufragio en el que perdieron la vida 23 pasajeros entre adultos y niños, salvándose toda la tripulación; en Enriquillo hizo zozobrar al balandro *Nueva Altagracia*.<sup>34</sup>

En total, el número de muertos contabilizados durante el episodio y pocos días después fue de sesenta y seis, cifra desglosada en cuarenta marinos del *Memphis*, tres del *Castine*, y las veintitrés personas ahogadas en Barahona. De los cuarenta del *Memphis* veintiséis lo fueron de los treintiuno de la lancha motora (del grupo de recreo en el Ozama, dos de los cuales fallecieron después de ser rescatados del mar), ocho murieron por quemaduras en la piel y en las vías respiratorias por el vapor escapado de sus tuberías de

<sup>33</sup> *Listín Diario*, 4 de septiembre de 1916, p. 5.

<sup>34</sup> *Ibidem*.

conducción y dos que fueron barridos por el oleaje desde las cubiertas del buque. Más de doscientos tripulantes sufrieron lesiones diversas (no mortales) por quemaduras, traumas y heridas.

## 2. Eventos posteriores inmediatos al naufragio

Temprano en la mañana del día 30 de agosto, con el mar en calma y la claridad del nuevo día, fue posible observar con detalles la desagradable realidad de lo que había sido unas horas antes un imponente buque de guerra. El «monstruo», según el epígrafe que introduce esta obra, yacía inerme, rendido a los pies de la ciudad. Quedó montado sobre un arrecife coralino –pétreo lecho que le desgarró las entrañas– con la línea de flotación muy elevada sobre las inquietas aguas, escorado hacia la costa, con la popa levantada mostrando parcialmente las paletas de las hélices, partes del timón y de su fondo –cosas solo posibles de ser vistas en dique seco– con sus canvas desmanteladas y la enseña nacional estadounidense colgando por fuera de la popa casi a ras del agua. La proa, arrastrando las cadenas de unas anclas que no pudieron resistir la fuerza del mar, quedó apuntando al vetusto fuerte de San Gil, metida de lleno en la zona de descarga de la basura de la ciudad, cual siniestra e insospechada ironía que un destino adverso le jugara a esa orgullosa máquina de guerra.

La población capitaleña, acostumbrada a verlo a distancia en el mar humeando por una o varias de sus altas chimeneas, despachando y recibiendo lanchas hacia y desde el puerto del Ozama, impactada todavía por el dramático suceso del día previo, experimentaba ahora la extraña sensación, al límite de lo increíble, de tenerlo casi a la mano o a un simple tiro de piedra: ¡cuán grande era!, solo que ahora estaba exánime, abatido, sin gallardía, con sus cañones apuntando a la nada. Un triste y extraño espectáculo a cielo abierto, gratuito, irrepetible,

que hizo desfilar ante él en un continuo ir y venir a todo el mundo, hombres, mujeres y niños.

El dramático acontecimiento repercutió de inmediato en el Departamento de Marina de los Estados Unidos, haciéndose eco de él importantes rotativos entre ellos el *The New York Times*. En una crónica de este diario, con el título de «Memphis Wrecked in Santo Domingo; 20 of Crew Lost», se resumieron informaciones preliminares del naufragio, atribuido al apagamiento de los fuegos en las calderas por la penetración de agua de mar hacia el interior del barco. Se resaltó el desconcierto manifestado por el vicealmirante Benton C. Decker<sup>35</sup> debido a que, según su opinión, los oficiales del buque habían sido advertidos temprano en ese día de que una tormenta tropical se aproximaba a la zona. La nota dio cuenta de la nómina de oficiales señalando, además, que el *Memphis* era el buque insignia de la Sexta División de la Flota del Atlántico; reprodujo parte de su exitosa carrera, sobre todo en el Mediterráneo, y terminó describiendo, a título de comparación o analogía, el desastre sufrido por dos escuadras navales, una norteamericana y otra alemana, en la bahía de Apia, Samoa, en 1889, a causa de un furioso huracán.<sup>36</sup>

Unido al plano superior del acantilado por varios cabos colocados en la tarde del día previo, con el correr de las horas del nuevo día y una mar tranquila, se logró instalar una rústica pasarela de madera apoyada en dos líneas laterales con otra central superior libre. Por este improvisado puente subieron a bordo el capitán Beach y toda la tripulación en capacidad de hacerlo. El capitán hizo una inspección general para verificar el estado en que había quedado su espléndido barco que ahora estaba en condición irreflotable por haber *perdido todo el fondo, casi lleno de agua* y en estado de pérdida total del que

<sup>35</sup> El vicealmirante Benton C. Decker había sido el capitán del *Tennessee* y fue quien lo llevó a Haití a principios de 1916 para ser traspasado al mando del capitán Edward L. Beach.

<sup>36</sup> *The New York Times*, 30 de agosto de 1916, p. 1.

solo se podrían *salvar los cañones y máquinas que estén en buenas condiciones*.<sup>37</sup> Sus pertenencias personales, fotografías, libros, ropas, y recuerdos de su esposa ya fallecida, habían desaparecido o habían sido destruidos por las aguas embravecidas. Pudo recuperar su sable de gala y tras haberle dictado al marino Leslie B. Kildwell,<sup>38</sup> quien tenía habilidad estenográfica, una relación de los hechos para fines oficiales, formales, lo abandonó definitivamente.

Esa misma mañana el *Castine* recibió orden por radiograma de dirigirse a Palenque para auxiliar al remolcador *Potomac* que había salido de Santo Domingo en la mañana anterior (del 29) para prestar ayuda a la goleta norteamericana *Daylight* embarrancada allí por el furioso temporal del martes 22 de agosto y que ahora, con el golpe del mar de leva del día previo había resultado totalmente destruida.<sup>39</sup> Bennett no localizó a su objetivo porque este había salido muy temprano hacia Barahona.<sup>40</sup>

En la noche previa Bennett había logrado avistar a una de las lanchas del grupo de tres (una de su propio buque y dos del *Memphis*), y a las que debía recoger en alta mar de acuerdo a instrucciones que le diera Beach ante la imposibilidad de embarcarlas en medio del fuerte oleaje que ya atacaba a ambos buques en el antepuerto, encomienda que no pudo cumplir por las malas condiciones que todavía imperaban en el mar, obligándose a postergar el rescate para el nuevo día. En su ruta de regreso al puerto del Ozama no las encontró topándose solo con algunos restos flotantes, sobre todo y en la zona

<sup>37</sup> *Listín Diario*, 31 de agosto de 1916, p. 5.

<sup>38</sup> Leslie B. Kildwell vuelve a ser objeto de particular interés en el capítulo XIX de esta obra.

<sup>39</sup> *Listín Diario*, 7 de septiembre de 1916.

<sup>40</sup> No se dispone de información de cómo este pequeño pero pesado y potente buque (el remolcador) sorteó la situación en un lugar que fue severamente impactado por la embestida del mar. Pudo haber capeado el oleaje en alta mar o eludirlo al refugiarse en la bahía de Las Calderas, recordándose aquí que, según una brevísima nota periodística, en esa zona el temporal «no se sintió».

en donde el día anterior había estado anclado, con una de ellas flotando invertida, desprovista de su hélice y del timón mostrando en su proa las letras en bronce MEM 3, acrónimo indicador de que se trataba de la lancha motora núm. 3 del *Memphis*, la misma que en la tarde previa iría a buscar a los restantes 25 hombres de la partida de recreo en el Ozama. Luego de ingresar al puerto en horas de la tarde, en la quietud del embarcadero pudo evaluar con calma los importantes daños sufridos por su barco incluida la pérdida total de sus botes que luego fueron suplidos por la Marina de Guerra Dominicana.

El 31 de agosto, Beach visitó la redacción del *Listín Diario* en compañía del ministro Russell para darle las gracias al periódico por su editorial del día anterior,<sup>41</sup> el cual contenía expresiones *sentidas y justas* en relación a la tragedia ocurrida, y para que, mediante ese medio informativo, el pueblo dominicano de cuya grandeza de alma él estaba convencido supiera que estaba «muy agradecido del comportamiento de los dominicanos, que él vió en los momentos de mayor peligro mujeres arrodilladas rezando por la salvación de los bravos marinos que luchaban contra la tormenta».<sup>42</sup>

En el mismo sentido se expresó el contralmirante Pond, quien en una segunda relación telegráfica al secretario de Marina Josefus Daniels fue enfático al darle a conocer las acciones de colaboración del pueblo dominicano, de particulares, ministros gubernamentales, embajador de Haití, autoridades religiosas, establecimientos médicos y profesionales de la medicina que ayudaron en sus sitios de trabajo y en el hospital de campaña norteamericano, y de propietarios de viviendas que ofrecieron albergue transitorio a los marinos naufragados. Exaltó el espíritu solidario del pueblo al referir que «muchos dominicanos, hombres y mujeres, fueron vistos arrodillados y

<sup>41</sup> El editorial del *Listín Diario* del día 30 de agosto de 1916 se reproduce íntegro en el capítulo X.

<sup>42</sup> *Listín Diario*, 31 de agosto de 1916, p. 5.

rezando», y «Muchas mujeres rompieron sus vestidos para socorrer a los quemados y estropeados».<sup>43</sup>

La tripulación fue acogida en la Fortaleza Ozama y en el Palacio Municipal (en etapa de construcción) a petición norteamericana y puesta a colaborar en las faenas rutinarias de la ocupación hasta que la mayoría fue distribuida en otros buques de guerra y un grupo de 100 marinos, establecidos en un campamento transitorio en el Gimnasio Escolar, fue destinado a labores de protección y descarga del buque del cual se recuperaron parte de su artillería y algunos instrumentos de valor removibles, los que más tarde, en el mes de diciembre, fueron transportados a Norteamérica en el viejo acorazado *USS New Hampshire*. Objetos menores y pertenencias personales fueron «regaladas» a los yoleros que merodeaban en los alrededores del encallado buque.

A solicitud americana, la autoridad municipal y el gobernador de la provincia le dieron permiso a la banda de música del *Memphis*, dirigida por el «bandmaster» USN F. Tortorella, para que coparticipara con la Banda Militar dominicana en las retretas de los días jueves y domingo en los parques Colón e Independencia, en cuyos programas los músicos foráneos incluían el Himno Nacional Dominicano. Esta complacencia, que implicaba una cruel ironía, sobrepasó la relativa tolerancia surgida de la desgracia del barco y de sus tripulantes por lo que fue agriamente criticada y rechazada por los estamentos pensantes de la ciudadanía con don Américo Lugo a la cabeza quien elevó una vigorosa protesta de corte eminentemente nacionalista con el apoyo de un libro abierto para firmas al respecto en su oficina, manifestándose por igual los periódicos *Listín Diario*<sup>44</sup> y *El Radical*<sup>45</sup> dirigido por Fabio Fiallo.

<sup>43</sup> El informe del contralmirante Pond se reproduce completo en la Adenda. Ver *Listín Diario*, 6 de septiembre de 1916, p. 5.

<sup>44</sup> *Listín Diario*, 10 de septiembre de 1916, p. 8.

<sup>45</sup> *El Radical*, 9 de septiembre de 1916, p. 1.

En la mañana del 1 de septiembre, en un acto abierto al público y con el comercio local cerrado por disposición del Gobierno dominicano, se realizó en la Fortaleza Ozama el funeral dedicado a las víctimas del naufragio ante los cuerpos embalsamados en cajas de zinc y envueltos en la bandera norteamericana del jefe maquinista George W. Rud, Elphard J. Quinn, Arthur H. Porter, Walter Copius, Alphonsus J. Anderson, Lawrence L. Crosier y James H. Townsed. La ceremonia, enmarcada en una ordenada formación de las fuerzas de mar y tierra de la intervención fue presidida por el ministro Russell y el contralmirante Pond y la asistencia del cónsul Von Zeiliski, los capitanes Beach y Bennett, el receptor general de Aduanas Clarence Baxter, el director general de Obras Públicas Mr. Collet, el diputado receptor Mr. Vance, funcionarios de estas dependencias, representantes del cuerpo diplomático y consular acreditado en el país y miembros de la prensa. El capitán Beach, *con frases muy sentidas, y sumamente emocionado pronunció una oración que todos oyeron descubiertos*. El acto lo culminó el presbítero Eliseo Pérez Sánchez quien hizo las ceremonias de estilo a cuatro de los marinos católicos fallecidos.

A seguidas el cortejo partió hacia el muelle bajo las notas de una marcha fúnebre tocada por la banda de música del *Memphis* con los soldados del regimiento portando su bandera encresponada de negro. En el recorrido se les unió el presidente Henríquez, su cuerpo militar, los miembros del gabinete de Gobierno, altos funcionarios del Estado, el licenciado Manuel de Jesús Troncoso de la Concha, presidente del Ayuntamiento, el señor Sanabia, Comisario de la Policía, miembros de ese cuerpo y una gran muchedumbre. En el muelle se repitió la ceremonia religiosa, pero en este caso ofrecida por el capellán protestante del *Memphis*; la banda interpretó música apropiada al funeral y finalmente a los cadáveres, al momento de ser llevados a los botes con destino al buque hospital USS *Solace*, recién llegado y esperando en el antepuerto, se les rindieron

los honores militares con una triple salva de fusilería.<sup>46</sup> Dicho buque además transportó hacia los Estados Unidos a un apreciable número de los marinos lesionados en el incidente.<sup>47</sup>

En los primeros días del mes de septiembre Beach y el Oficial Ejecutivo del *Memphis*, Williams, establecieron sus oficinas en el consulado norteamericano mientras Pond designaba el USS *Prairie* como buque insignia del Escuadrón de Cruceros y la prensa daba cuenta del hallazgo de dos cuerpos destrozados en la playa de San Gerónimo y de un tercero en el interior del *Memphis*, así como de la visita que le habían hecho tres oficiales del buque a Emeterio Sánchez para darle sus gracias personales y a nombre de toda la dotación por el heroico rescate de cuatro de los tripulantes por los lados del acantilado sumergido *Peña Redonda*, frente al Matadero Municipal, dos de los cuales habían fallecido debido a sus graves lesiones. La magnitud del agradecimiento de los salvados por el intrépido pescador hizo que estos consideraran a Emeterio como un padre para ellos. En la ocasión y en otro brevísimo reportaje del *Listín Diario* se ofreció la información de que el humilde pescador había sido favorecido con una pensión de US\$40.00 (cuarenta dólares) por parte del Gobierno norteamericano.<sup>48</sup>

El día 4 de septiembre el Gobierno norteamericano presentó una nota de agradecimiento oficial al Gobierno nacional, en la persona del presidente Henríquez y Carvajal, y al pueblo

<sup>46</sup> El apoyo bibliográfico del funeral de los siete marinos del *Memphis* procede de una extensa nota publicada en la tarde del mismo día en el *Listín Diario*. En referencias posteriores, posiblemente derivadas de esta, se afirma que el presidente Henríquez y sus funcionarios estuvieron presentes en el acto de la Fortaleza y que el presbítero Pérez Sánchez ofreció un responso en el muelle conjuntamente con el capellán protestante del *Memphis*. Si se considera el valor intrínseco de la nota original del *Listín Diario* y el contexto religioso de la época, es posible admitirla como la verdadera, y por eso fue la acogida en el texto. Pérez Sánchez alcanzaría la dignidad de monseñor y ocuparía importantes cargos en el tren administrativo de la Iglesia Católica y en el Estado Dominicano.

<sup>47</sup> *Listín Diario*, 1 de septiembre de 1916, p. 5.

<sup>48</sup> *Listín Diario*, 4 de septiembre de 1916, p. 5.

dominicano, mediante visita formal del ministro Russell en compañía del contralmirante Pond, y de los capitanes Beach y Bennett. El Gobierno de Washington encargó a su representante el «significar personalmente al Presidente de la República y al Gobierno dominicano el sentimiento de gratitud del Gobierno americano por las manifestaciones y demostraciones de simpatía externadas por el pueblo y el Gobierno dominicanos en ocasión de la catástrofe sobrevenida a la Marina americana en aguas de Santo Domingo, el 29 del pasado agosto». Esta entrevista se llevó a cabo con «la más sincera cordialidad», intercambiándose votos en el sentido del logro de «una pronta y feliz solución de las dificultades existentes entre ambos gobiernos y el advenimiento de una era de amistad y acercamiento fructífera y honrosa para ambos países».<sup>49</sup>

Evidentemente, la alta dirigencia de la ocupación, consciente de la hostilidad y del odio que la misma suscitaba en la población, tensión represada en el Gobierno dominicano por convenientes motivos políticos coyunturales, debió quedar impactada, casi a nivel de la incomprensión, por la ilimitada generosidad, guiada por el profundo sentimiento humanitario con que la población, en general, respondió a la tragedia. Es posible que esto estuviera dando vueltas en el pensamiento de Pond quien en la entrevista con el Presidente referida en el párrafo anterior no se limitó a lo formal o protocolar al expresar una gratitud muy personal como marino y como jefe de las unidades envueltas en la tragedia, sentimiento admisible de acuerdo con lo manifestado por el capitán Beach sobre las cualidades del contralmirante, más liberales que las de su homónimo y antecesor Caperton, según se expuso en el capítulo I de esta obra.

La realidad fue que las muestras de agradecimiento ofrecidas por los estrategas de la ocupación en Washington, protocolares,

<sup>49</sup> *Ibidem*, 7 de septiembre de 1916, p. 5.

no estuvieron imbuidas del mismo espíritu que impulsó las expresadas por quienes, envueltos directamente en la tragedia, estuvieron a punto de morir. El presidente Henríquez y Carvajal no perdió tiempo para comunicarle a su homólogo Woodrow Wilson sus sentimientos y los del pueblo dominicano mediante un cablegrama el mismo día de la tragedia: «Con ocasión del siniestro ocurrido esta tarde en aguas dominicanas al acorazado *Memphis*, en nombre del pueblo y Gobierno dominicanos envío a V.E., al Gobierno y al pueblo americanos la expresión de mis más viva simpatía». Las muestras de gratitud inmediata las ofrecieron los involucrados en el evento, tal como fue expresado en un párrafo previo, pero no fue sino hasta dos semanas más tarde, el día 13 de septiembre, cuando el Gobierno dominicano recibió la respuesta formal y directa de Wilson: «Agradezco a su Excelencia y por su órgano al Gobierno y al pueblo dominicanos, su cortés expresión de simpatía con motivo del desastre acaecido al crucero *Memphis* y las consiguientes pérdidas de vidas».<sup>50</sup>

En relación a esta fría actitud no sorprende lo aseverado por Melvin Knight en su obra *Los Americanos en Santo Domingo* en el sentido de que se presentó «una oportunidad de reconciliación momentánea», pero que «ninguna ventaja se sacó de ello, pues el Gobierno dominicano se negaba a dar el paso inconstitucional de decretar el protectorado general sin la aprobación del Congreso, y los americanos no aceptaban nada menos», resaltando además el dato, de toque irónico, de que el valor del buque al momento de su pérdida, estimado en US\$6.000.000 era mayor «que la suma en que fue fijada la deuda flotante de Santo Domingo». Este autor supo valorar la espontánea ayuda prestada por el pueblo dominicano a los naufragos al aseverar que «el hecho de que no muriera un número mayor de los setecientos tripulantes del desgraciado

<sup>50</sup> *Listín Diario*, 14 de septiembre de 1916, p. 1.

buque, se debió en parte a los heroicos esfuerzos de la población civil».<sup>51</sup>

Hacia el final de la primera semana de septiembre de 1916 llegaron a Santo Domingo en el transporte USS *Hancock* los oficiales USN Hood, Hughes, Pringle y el abogado defensor Olmsted, miembros de la Corte de Investigación destinada a conocer las condiciones y causas del naufragio del USS *Memphis*, estableciendo su base de operaciones en dicho transporte, proceso que se inició en Santo Domingo y concluyó en los días finales del mes de diciembre de ese año con la Corte Marcial que condenó al capitán Beach.

En tierra Beach formó parte de las comisiones que visitaron al presidente de la República y entabló amistad con el arzobispo metropolitano monseñor Adolfo A. Nouel en cuya sede apostólica ofreció una conferencia, mientras las labores iniciales de remoción y rescate de lo salvable en el barco continuaban adelante. En una breve nota el *Listín Diario* en su edición del 2 de octubre informó de su partida de Santo Domingo en compañía de su oficial ejecutivo Yansey Williams y de los miembros de la Corte de Investigación en el *Hancock* con escala en Puerto Príncipe, Haití, no sin antes presentar una cortés despedida al presidente Henríquez, a monseñor Nouel y a varios ciudadanos distinguidos.<sup>52</sup>

Una lista de las víctimas dominicanas debidas al monstruoso mar de leva en Barahona no es posible de obtener. Con toda probabilidad esos adultos y niños, eran, en general, gente sencilla del pueblo, habidas cuentas de que sus recuperados cuerpos fueron enterrados con la generosa, oportuna y humanitaria ayuda del diputado provincial don Antonio Mota.<sup>53</sup>

<sup>51</sup> En realidad, la dotación total del *Memphis* se acercaba a los 900 hombres. Oficiosamente se dijo que el costo del buque (por sus metales) rondaría los US\$14,000.000. (Melvin Knight: *Los Americanos en Santo Domingo*, Imprenta Listín Diario, Santo Domingo, 1939, p. 90).

<sup>52</sup> *Listín Diario*, 2 de octubre de 1916.

<sup>53</sup> Aparte del golpe destructivo directo del mar de leva del 29 de agosto de 1916 en Barahona, causa de las muertes señaladas, en los arrecifes de su

En cambio, la relación de los marinos invasores fallecidos, integrantes de un sistema bien organizado, se dio a conocer formalmente el 31 de octubre de 1916 por parte del Departamento de Marina de los Estados Unidos.<sup>54</sup> Puesto que tales han sido mencionados en conjunto bajo un simple símbolo numérico, 43, procede ahora en honor y respeto a sus personas y memorias y por las mismas razones humanitarias que llevaron al pueblo dominicano a socorrerlos en ese crítico momento no bélico (aunque sí opresivo), a mencionarlos con sus nombre propios. La declaración oficial es precisa al indicar que esas muertes ocurrieron en el ejercicio del deber y no como resultado de inconductas:<sup>55</sup>

#### **Del USS *Memphis*:**

W. B. Smith, Cox.; R. G. Snell, Sea.; W. R. Carlton, O.S.;  
 C. E. Taylor, F2c.; A. C. Lindsay, BM2c.; W. E. Jackson, O.S.;  
 F. M. Major, Sea.; E. A. Rollins, Sea.; R. St. Clair, O.S.;  
 C. Hartcourt, Sea. ; H. A. Duplissey, O.S.; P. P. Garonski, Cox.;  
 C. M. Dugan, F1c.; J. J. Sheehan, F2c.; G. W. Rud, CMM.;  
 E. J. Quinn, WT.; W. D. Planck, WT.; J. H. Towasend, F1c.;  
 J. J. Harrington, F1c.; W. C. Diehl, Cox.;  
 M. A. McDermott, Sea.; A. J. Rudolph, Oil.; H. Mullaney, O.S.;  
 W. S. Lutowski, Sea.; C. J. Reynolds, O.S.; W. H. Toepfer, Sea.;  
 W. F. Kenney, Sea.; R. L. Tingle, O.S.; G. A. Hannon, Sea.;  
 T. H. O'Hara, F1c.; J. Teshach, F2c.; H. E. Riedel, O.S.;

---

puerto fue encontrada una de las lanchas del *Memphis* muy deteriorada, según breve relación del *Listín Diario* de fecha 30 de septiembre. No se tiene conocimiento de cuántos días tardó en llegar a ese lugar arrastrada, evidentemente, por la corriente marina (Ver Virgilio Gautreaux: «El Hundimiento del Acorazado Memphis y Barahona en 1916». Documento digital).

<sup>54</sup> Martin Gaudier: *El Desastre del Memphis*, 1965, p. 12.

<sup>55</sup> Los cargos o funciones de los tripulantes fallecidos se señalan en forma abreviada (no traducidos) a continuación de los nombres tal como aparecen en la referencia de origen.

C. Howard, WOST.; M. F. Frederick, Sea.; W. Copius, C.P.;  
A. H. Porter, W.T.; A. J. Anderson, F2c.; J. Schoeklin Jr., Cox.;  
J. W. Thorner, Yeo.2.; L. L. Crosier, Flc.

**Del USS Castine:**

Johnnie F. Priest, Sea.; Ross E. Garrison, Ord. Sea.; John R.  
Seymour, Firem, 2d cl.

Sin menoscabo a la memoria de cada uno de ellos merece una mención especial George William Rud, Chief Machinist's Mate del *Memphis*, a quien se le otorgó en condición póstuma en 1932 la Medalla de Honor del Congreso de los Estados Unidos de Norteamérica por su heroica actitud en el cumplimiento de su deber en las salas de máquinas en donde sufrió severas quemaduras por el vapor de agua caldeante a causa de las cuales perdió la vida.<sup>56</sup>

**BIBLIOGRAFÍA**

- BEACH, Edward L.: *The Wreck of the Memphis*. Holt, Rhinehart and Winston, New York, 1966.
- BEACH, E. L. Sr; E. L. Beach, Jr: *From Annapolis to Scapa Flow*. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 2003.
- GARCÍA BONNELLY, Juan Ulises: *Las Obras Públicas de la Era de Trujillo*, Impresora Dominicana, Ciudad Trujillo, 1955.
- GAUDIER, Martin: *El desastre del Memphis*, 1965.
- GAUTREAUX, Virgilio: «El Hundimiento del acorazado Memphis y Barahona en 1916». Documento digital.
- HENRÍQUEZ UREÑA, Max: *Los yanquis en Santo Domingo*, Editora de Santo Domingo, 1977.
- KNIGHT, M.: *Los Americanos en Santo Domingo*, Imprenta Listín Diario, Santo Domingo, 1939.

<sup>56</sup> Detalles relativos a esta y a otras tres condecoraciones en el capítulo VIII.

### Periódicos y revistas consultados

*El Radical*: 9 septiembre 1916.

*Listín Diario*: 30 y 31 de agosto; 1, 2, 4, 7, 10 y 14 de septiembre de 1916.

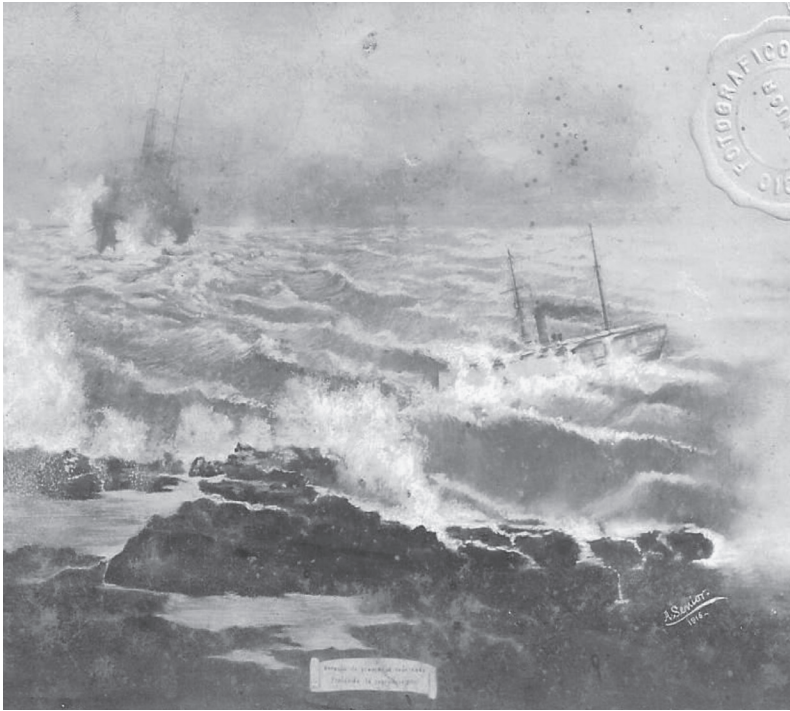
*Revista Renacimiento*: Septiembre de 1916.

*The New York Times*: 30 de agosto de 1916.

## ILUSTRACIONES



Cartografía contenida en la obra *The Wreck of the Memphis* de 1966. Muestra la ciudad de Santo Domingo y su antepuerto con la data batimétrica y cuatro isóbatas (líneas que unen iguales profundidades) de 3, 5, 10 y 100 brazas marinas así como las posiciones del *Castine* y del *Memphis* anclados, el sitio aproximado en donde naufragó la lancha motora, la desembocadura del río Ozama y el sitio de recreación de los marinos del *Memphis* un tanto al norte de la vieja capilla de Los Remedios. Muestra también la ruta de escape del *Castine* y la posición junto a la costa en la que quedó «embarrancado» el *Memphis* en la tarde del 29 de agosto de 1916.



Fotomontaje artístico de Alfredo Senior que muestra al *Memphis* y al *Castine* cuando eran vapuleados por la mar de leva de la tarde del 29 de agosto de 1916. El *Castine* se aprecia peligrosamente cerca del acantilado costero, picando de proa entre poderosos rompientes. Esta imagen fue elegantemente comentada en una nota al respecto del *Listin Diario* de la época. Tarjeta postal original cortesía de la señora Belkys Dargam. La realidad representada en esta imagen, centrada de manera particular en el *Castine*, ha sido objeto de dos obras pictóricas, la primera del eximio artista de la época Abelardo Rodríguez Urdaneta y la segunda, de tiempos recientes, del arquitecto Cristian Martínez.



Esta excepcional fotografía (#NH 101130) fue publicada con el pie «USS Castine among the breakers at Santo Domingo, 29 August 1916» (El Castine entre olas rompientes en Santo Domingo, agosto 29 de 1916). El análisis a gran aumento de la imagen permite observar elementos propios del litoral y de la ciudad de Santo Domingo, indicativos de que el escenario es el antepuerto de la misma. El *Castine* se observa un tanto a la izquierda del centro de la imagen la que, por razones de proyección, solo pudo haber sido tomada por fuera de donde estaba el buque cañonero, tal vez desde el *Memphis* o de alguna de las lanchas de uno u otro de los barcos (¿?). En primer plano, el profundo seno (valle) de una ola. (Interpretación del autor).

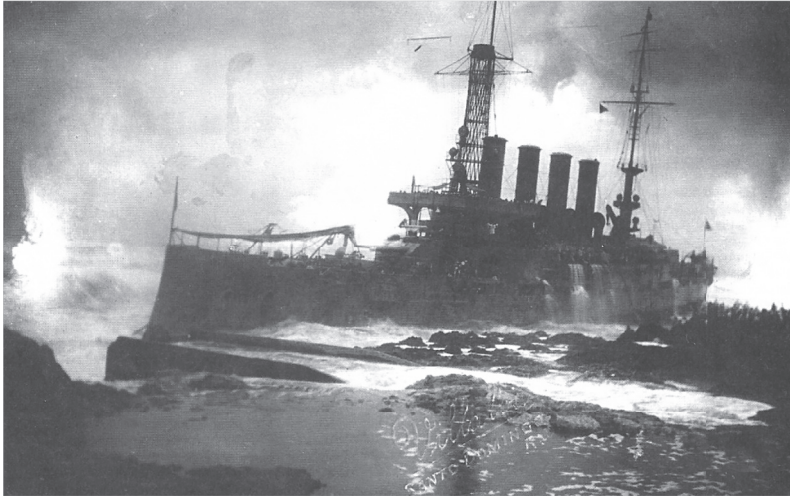


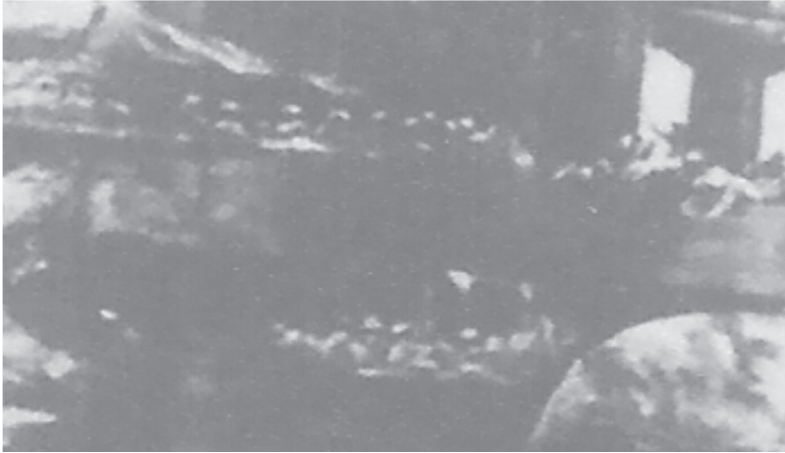
Imagen emblemática del *Memphis* poco tiempo después de haber encallado junto a la costa. Ligeramente escorado hacia tierra recibe los golpes de la mar embravecida mientras el agua que le pasa por encima cae en cascadas espumosas en el espacio frente al acantilado. Se observa a la marinería en los puentes y en el sotavento de la cubierta de botes. En el extremo derecho se distingue a un grupo de personas sobre el acantilado. La rampa en tierra en primer plano era la utilizada para descargar la basura de la ciudad. La foto, que fue tomada posiblemente desde el roquedal adjunto al macizo rocoso de San Gil, lleva el sello (firma) de Villalba. Según Robert McClintok («The End of the Ex USS *Memphis*». U. S. Naval Institute Proceedings, September 1938, pp. 1270-74) el fotógrafo le dijo que tuvo que apartarse del lugar al quedar empapado en agua, sorprendiéndose de que no se le dañara la cámara y la placa fotográfica, la que luego perdió cuando el huracán de 1930 (refiérase al ciclón de San Zenón del 3 de septiembre de 1930 que devastó a la ciudad de Santo Domingo).



Se trata de la misma imagen de la figura anterior pero con mejor definición y mayor contraste, con las elevadas volutas de los golpes de olas más expresivos sobre una oscura nubosidad. Llama la atención la ausencia de la bandera de popa, presente en la imagen previa, dato sugerente de que fue posiblemente retocada en interés de aumentar sus efectos dramáticos (apreciación del autor). (Photo #NH 65672).



El *Memphis*, «encapillado» por una portentosa ola. La dramática imagen, de Abelardo Rodríguez Urdaneta, tomada probablemente desde el malecón Presidente Billini, muestra la notable violencia del oleaje sobre el buque poco tiempo después de encallar. Se observa la cadena de la arrastrada ancla de estribor. Delante de la proa se aprecia el saliente rocoso de San Gil y parte de la ensenadita *Peña Redonda* batida por las encrespadas aguas. La imagen, si bien de limitada definición, tiene la ventaja de poseer un carácter «panorámico» y de alto valor crítico porque muestra a parte de la dotación del barco «apretujada» en los puentes delanteros y en su lado de babor. (Reproducida de: Matos Díaz, Eduardo: *Santo Domingo de Ayer*, Ed. Taller 1985, p. 158).



Magnificación sectorial de la imagen previa, tomada de una fotografía igual pero con mejor definición. Es posible observar el apreciable número de tripulantes (los puntos blancos en línea o agrupados) a merced de los intensos rociones del oleaje en el puente de mando y en su techo y en un momento crítico en el que se buscaba la manera de abandonar el barco a tierra con seguridad. El marino que está en el extremo derecho del puente superior luce inclinado hacia adelante en actitud de agarrar o sostener algo.

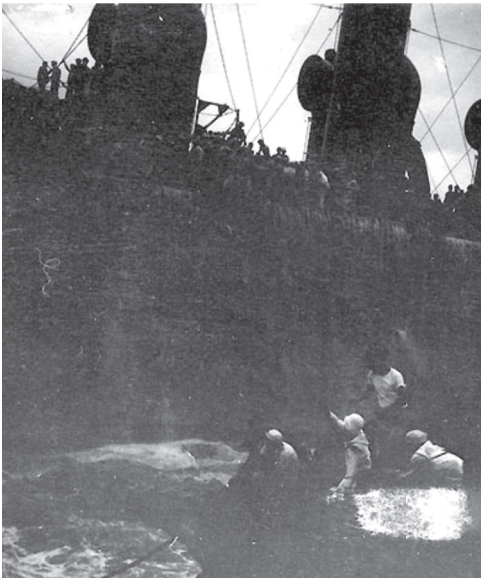
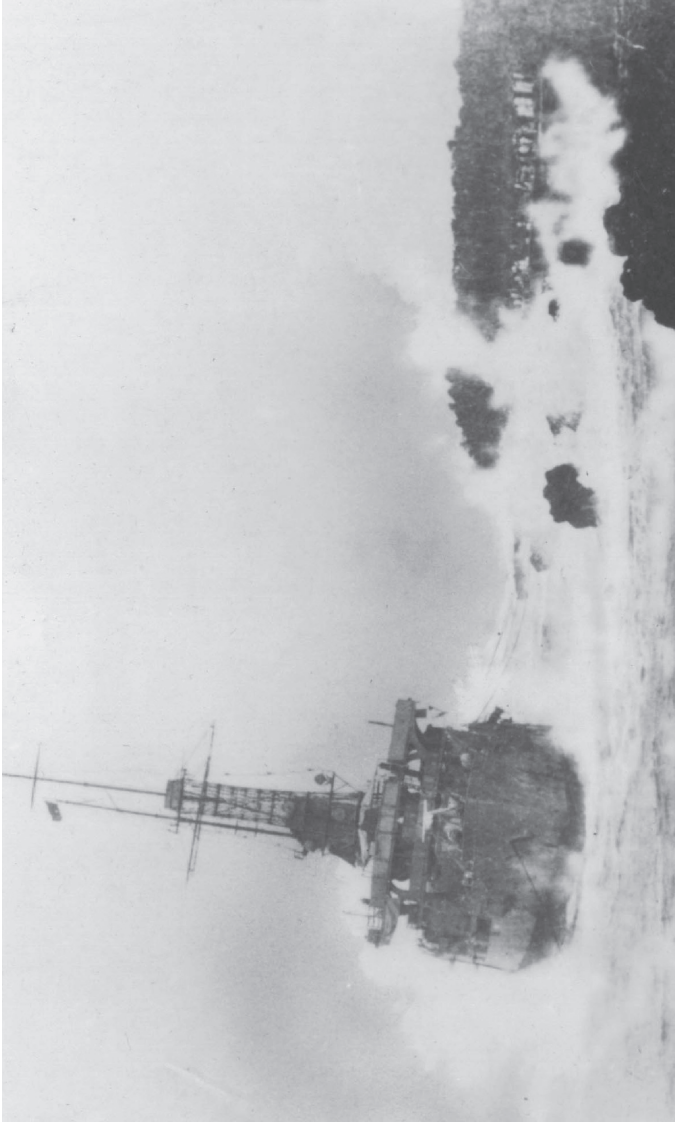


Foto tomada probablemente en horas avanzadas de la tarde o de principios de la noche mientras el *Memphis* estaba siendo abandonado por la tripulación. Se observa a un grupo de hombres sobre las rocas manipulando los cabos lanzados desde el barco. Otros se aprecian en la parte superior del buque. Foto #NH 46220 tomada por el U.S. cónsul norteamericano Carl von Zeilinski.

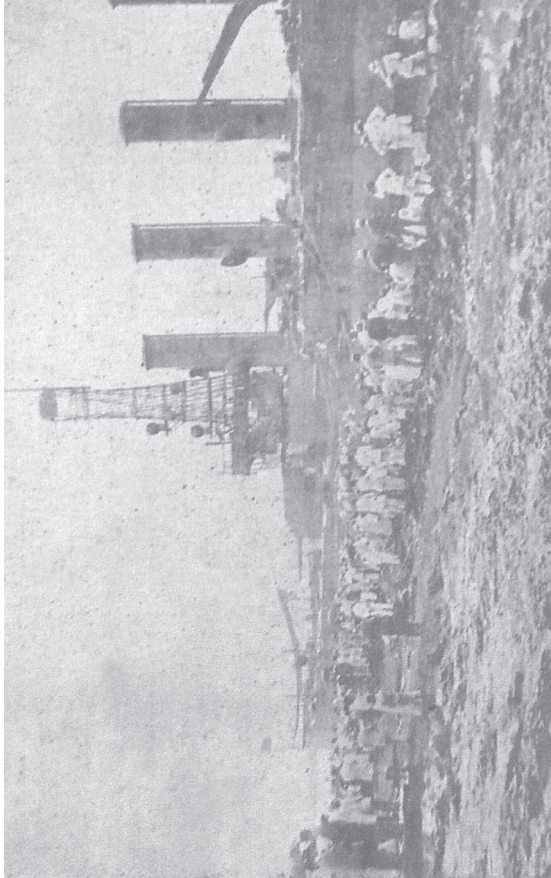


Proceso de rescate de la tripulación del *Memphis* en la tarde avanzada del 29 de agosto de 1916. Se observa parte del personal de auxilio sobre el roquedal costero mientras el buque, todavía sometido al fuerte oleaje, descarga chorros de agua en el espacio que lo separa de la costa. Varios cabos ya están colocados, uno de los cuales está siendo sostenido por el grupo de hombres en el extremo derecho de la imagen. Fotografía #NH 46220 tomada por el cónsul norteamericano Carl von Zeilinski.

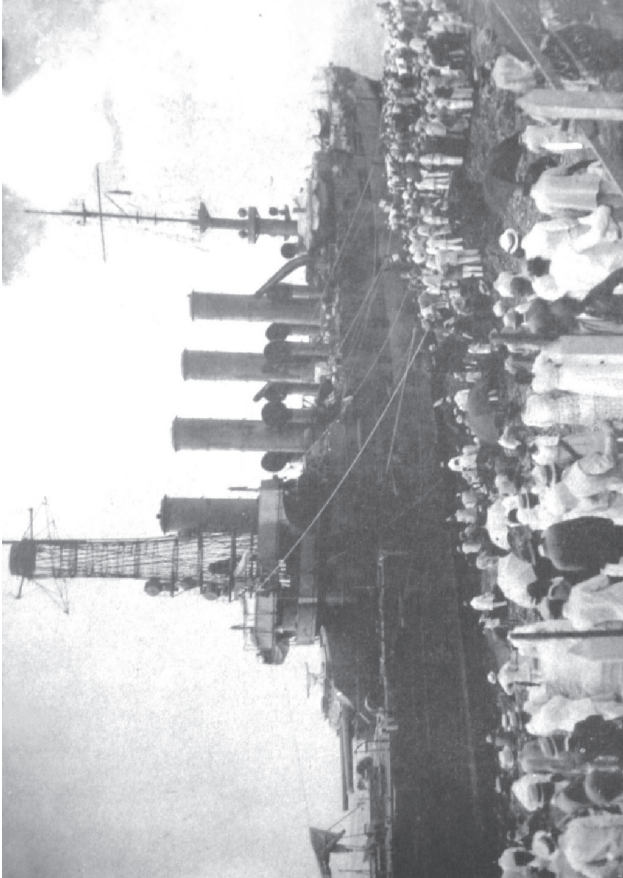


Hermosa imagen del *Memphis* visto de proa, encallado junto a la costa, tomada probablemente desde el malecón Presidente Billini. Luce algo escorado hacia tierra con las cadenas de las anclas sumergidas. Se observan las líneas de salvamento a tierra. Imagen cortesía de la familia Alvarez Gautier.

El *Memphis* encallado junto a la costa en la mañana del día 30 de agosto bajo la mirada de cientos de curiosos citadinos. Imagen de calidad deficiente debido a que fue reproducida de la fuente periodística original (*Listín Diario*) envejecida por el tiempo. Fotografía de Villalba.



El *Memphis* encallado en imagen del 30 de agosto de 1916. El mar está en calma y los curiosos, entre los cuales hay mujeres y niños, en general bien vestidos, algunos protegidos del sol con sombrillas, observan tranquilamente. La imagen magnificada permite ver a una persona sujetada a uno de los cables en actitud de ascender hacia el buque. Fotografía de Villalba, *Listín Diario*, 9 septiembre 1916.



El *Memphis* unido a tierra por las líneas que facilitaron el rescate de la tripulación. El buque luce abandonado y el mar en calma. Fotografía tomada por Carl von Zeilinski. Fuente: #NH46229.

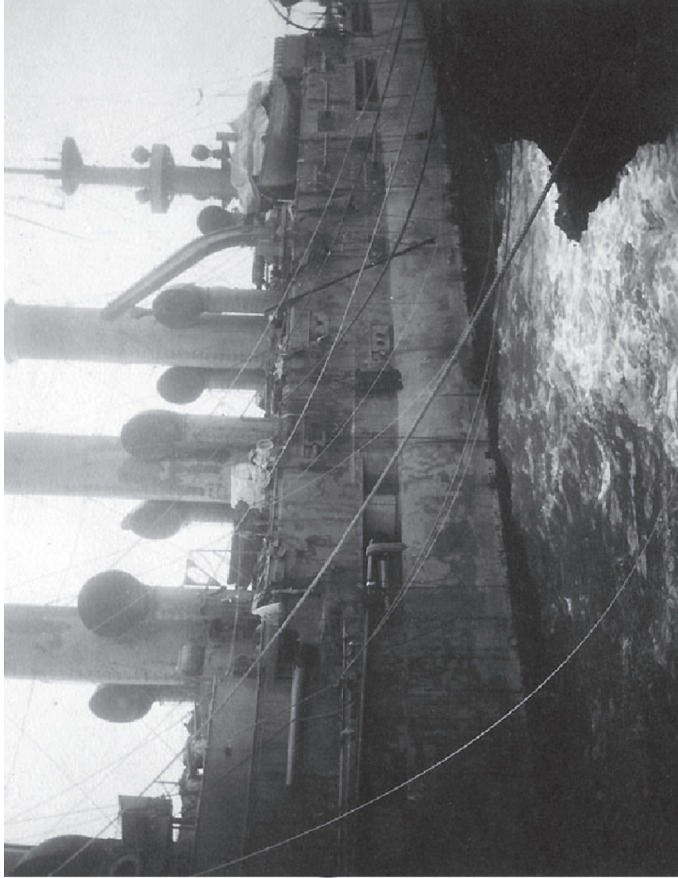
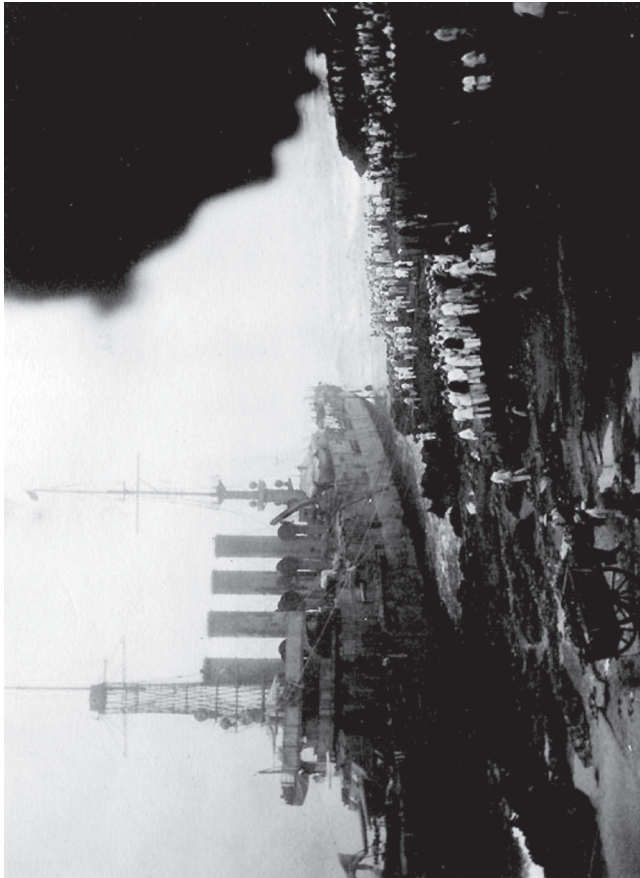
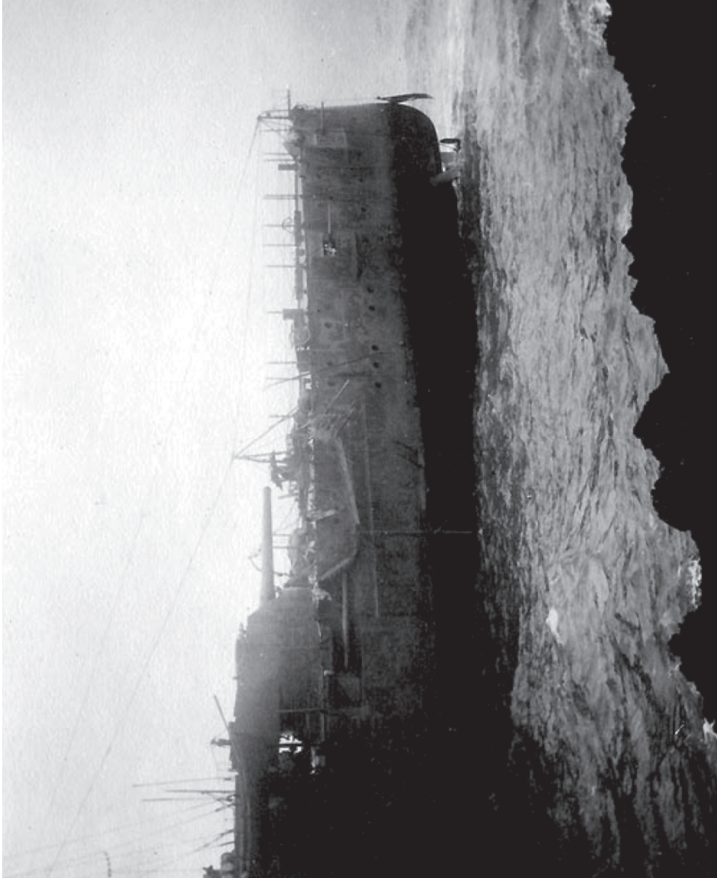
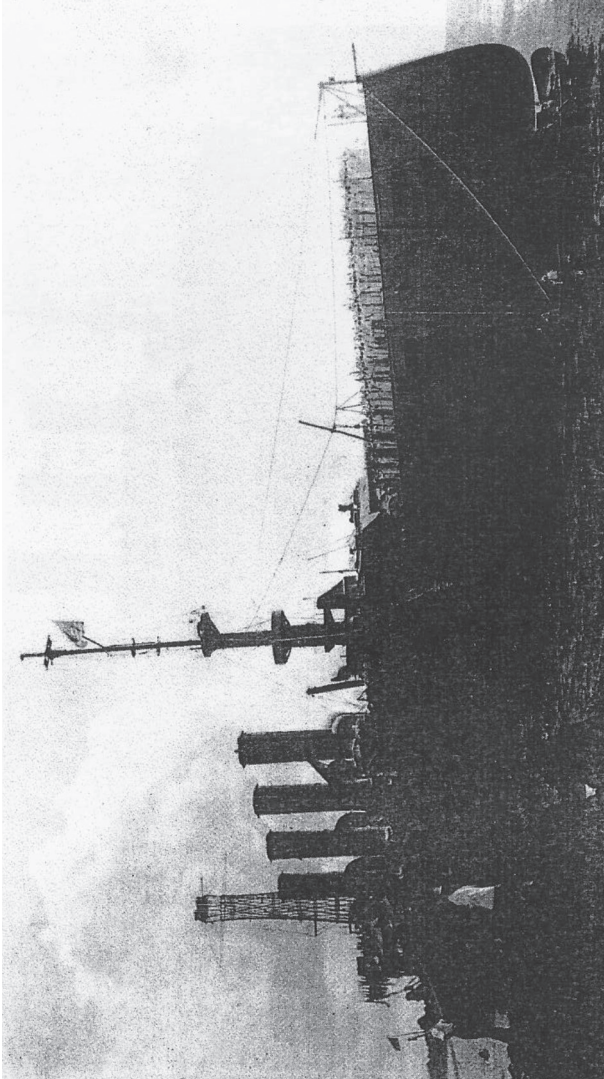


Foto tomada por Carl JM von Zeilinski probablemente el día 30 de agosto pues tanto el mar como los curiosos, muchos bien vestidos incluyendo niños, lucen apacibles. Aparece además una carreta de las del tiro de basura al mar. La figura oscura en el ángulo superior derecho parece ser la de un rostro humano inclinado, fuera de foco, y desprovisto de iluminación. Fuente: #NH 46219.



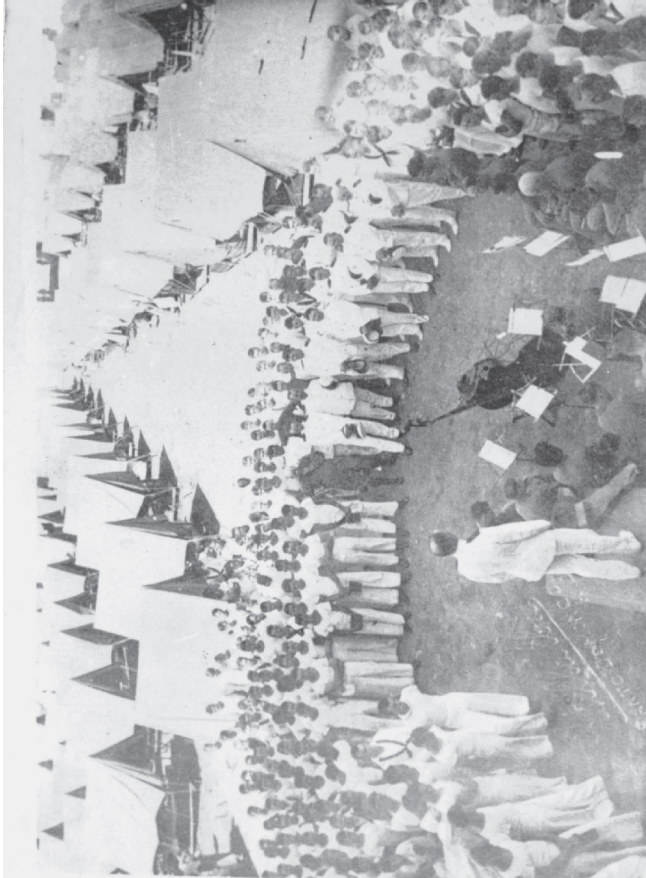
La sección de popa del *Memphis* en imagen del 30 de agosto de 1916. La enseña nacional estadounidense cuelga cerca del agua por haberse roto el asta (ver el destino de esta bandera en el capítulo IX). La escalera de babor, que posiblemente no pudo ser recogida a tiempo, luce retorcida sobre el casco. Fotografía del Cónsul Carl Von Zetlinski (#NH 46223).

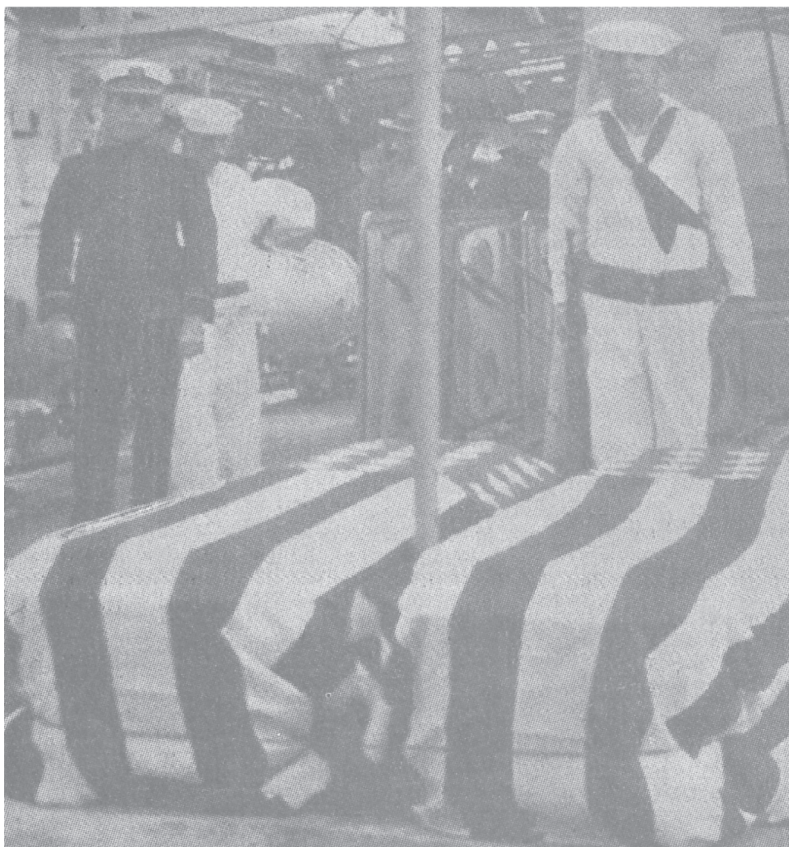




El *Memphis* en imagen sin exposición de detalles del buque pero interesante porque muestra a la tripulación reunida en el alcázar y en la cubierta de popa para el pase de lista el 30 de agosto de 1916 según se indica en la fuente de donde se obtuvo la fotografía (Revista *Oleaje*, MDG, julio-agosto, 1966, p. 23) dato que es factible de admitir en relación a la fecha porque la bandera norteamericana no se ha recolocado en su asta de popa. La tripulación estuvo también presente en el mes de septiembre en sesión de una de las cortes de investigación del naufragio.

Ceremonial fúnebre de las víctimas mortales del *Memphis* y del *Castine* en la Fortaleza Ozama en la mañana del día 1 de septiembre de 1916. En la fila de oficiales el más adelantado luce ser el contralmirante Charles F. Pond; la persona en traje oscuro en el centro podría ser el capitán Edward L. Beach. Detrás, filas organizadas de casas de campaña. La fotografía lleva el sello de Villalba.





Dos de los féretros de las víctimas mortales del naufragio del USS *Memphis* cubiertos con la bandera norteamericana. Fotografía tomada probablemente en el buque hospital USS *Solace*. (Fuente no obtenida).



## CAPÍTULO V

### Causa primaria y factores causales del naufragio del USS *Memphis*

El motivo conductor del presente capítulo está enraizado en el espíritu de la pregunta planteada en la introducción de la obra, ahora formulada de manera más completa: ¿cómo fue posible que un enorme buque de guerra, de pesado tonelaje, sólidamente estructurado, controlado por un personal competente en su oficio, advertido del veleidoso comportamiento del mar Caribe particularmente en época de huracanes, resultara reducido a nivel de lo inservible por una conmoción marina que en menos de dos horas lo puso «fuera de combate» con el doloroso agravante de la muerte decuarenta de sus tripulantes?<sup>1</sup>

El dramático acontecimiento dejó atónita a la U.S. Navy y al Gobierno norteamericano. Había ocurrido algo impensable, ilógico, en el curso de un proceso de intervención en un «altanero» y pequeño país que a pesar de estar ya doblegado por la fuerza bruta militar y económicamente asfixiado, se resistía a entregar lo que de soberanía, en el plano jurídico, todavía le quedaba.

<sup>1</sup> La cifra corresponde exclusivamente a las muertes de la tripulación del *Memphis*. No incluye a 3 del *Castine*.

Como fue descrito en el capítulo previo, la sorpresiva y extraordinaria violencia del mar de leva que en la tarde del 29 de agosto de 1916 se coló en el antepuerto de la ciudad de Santo Domingo impidió que los operarios de calderas del *Memphis* elevaran la presión del vapor de agua a un nivel suficiente para que las máquinas pudieran impulsarlo con presteza y abandonara el fondeadero en el que se encontraba anclado, y, al mismo tiempo, que no se lograran condiciones herméticas (estancas) seguras para evitar el abordaje de agua de mar a sus sensibles compartimientos energéticos. Estas incapacidades, con su desastroso resultado final, fue producto de la suma de varios errores humanos, destacándose entre éstos la política de ahorro de combustible impuesta por el contralmirante U.S.N. Charles F. Pond al capitán Edward L. Beach y el fondeadero escogido por este, de poca profundidad en relación al peso y calado del buque bajo su mando, desprotegido en todo su semicírculo sur y cerrado a poca distancia por una muralla acantilada. Una conjunción de factores negativos que la naturaleza, «enfurecida», «no perdonó».

Retrotrayéndonos a capítulos previos, se recordará que cuando Beach comandó al USS *Washington* y luego al USS *Tennessee* en los meses iniciales de la ocupación militar haitiana de 1915 y en enero de 1916 bajo la autoridad suprema del contralmirante William Banks Caperton, estos buques gemelos (de la misma clase) se mantenían en condición de fondeo, estática, con cuatro de sus dieciséis calderas permanentemente encendidas, potencia que aunque era deficiente para impulsarlos con rapidez les permitía, en cambio, abandonar con cierta presteza y seguridad las zonas de anclaje ante las primeras evidencias de descomposición de las condiciones atmosférico-marinas.

Diversos factores gravitaron para que esta norma no se cumpliera cuando el *Memphis* estuvo ante la ciudad de Santo Domingo. La U.S. Navy estaba envuelta en uno de sus programas de ahorro de combustible, es decir, de carbón mineral, y en virtud de esto el contralmirante Pond, cuya insignia ondeaba

en el *Memphis* como jefe del Escuadrón de Cruceros, presionó a Beach para que el número de estas unidades se redujera a sólo dos, propuesta que este, como responsable absoluto del barco, no admitió en principio, zanjándose el diferendo con la disposición de sumarle a las dos en operación otras cuatro apagadas pero preparadas y listas de un todo, personal incluido, para ser puestas en funcionamiento a la primera demanda. Esto así porque con la energía de seis calderas se lograba una potencia más que suficiente para escapar a tiempo de cualquier amenaza o peligro producto de las habituales tormentas tropicales.

Para colmo de males, la eficacia de esta medida fue probada exitosamente una semana antes a la del 29 de agosto, específicamente el martes 22, cuando una tormenta tropical atravesó la isla de Santo Domingo agitando las aguas del antepuerto.<sup>2</sup> El *Memphis*, que en la ocasión había recibido en horas tardías de la mañana la visita del ministro Russell y su comitiva para un agradable almuerzo de mar y ver una película<sup>3</sup> logró, en apenas unos cuarenta minutos con la energía de las seis calderas funcionando salir mar afuera hacia aguas más profundas y seguras. La única molestia la tuvieron los distinguidos invitados que se vieron obligados a pasar una noche bien movida en alta mar. La medida funcionó dándoles a todos una falsa sensación de seguridad. No había nada a que temer; con previsora inteligencia, habilidad, buenas calderas y máquinas, los repentinos ímpetus del mar Caribe eran domables. Para hacerles frente a estas anómalas condiciones de periódica o frecuente aparición el barco estaba bien preparado y su tripulación apropiadamente prevenida.

<sup>2</sup> Se trató de un huracán de categoría 1-2 que tras atravesar la isla de Puerto Rico el 22 de agosto penetró a la de Santo Domingo degradándose a tormenta tropical en su sistema montañoso. Su efecto sobre las aguas del antepuerto fue notable.

<sup>3</sup> Titulada *¿Quién Paga?*, que a la sazón se estaba exhibiendo por episodios en el cine Colón de Santo Domingo.

Pero no resultó así en la tarde del 29 de agosto. Las capacidades en el barco eran las mismas que la semana anterior excepto por la inadecuada recolocación del piso de la caldera número 8, una de las seleccionadas para entrar en función adicional, anomalía que obstaculizó en cierta forma la eficiencia de los fogoneros para obtener un fuego de suficiente calidad en su anafe. Pero esto solo le añadió un tanto a la desventaja creada por otros errores humanos de mayor importancia. La diferencia fundamental estuvo en la magnitud de la violencia marina cuyo valor sobrepasó cualquier tipo de estimado evaluado y obtenido de las experiencias tormentosas previas.

El mar de leva<sup>4</sup> que el 29 de agosto embistió al antepuerto de Santo Domingo tuvo en esencia dos cualidades excepcionales que lo diferenciaron de los oleajes o mar crecidos tormentosos habituales en la misma zona costera. Primero, que fue un fenómeno netamente marino, es decir sin vientos anormales y ausencia de lluvia, al menos en sus inicios, y con presión barométrica corregida no deprimida, datos que resultaron incomprensibles ante una mar que ya mostraba signos inquietantes, o dicho en términos coloquiales, que su aparición fue «engañosa»; segundo, que fue un fenómeno de rápido desarrollo que en menos de dos horas alcanzó su apogeo de violencia con olas gigantes y extrañas sobre las que no se movían vientos huracanados, razón por lo que en las deducciones tempranas se le atribuyera una causa de naturaleza principalmente tectónica y no meteorológica.

Fue definitivamente superior a la mar crecida con fuertes ráfagas y descenso de la presión barométrica que experimentó el barco y su tripulación en los temporales ocurridos justamente los tres martes previos al martes 29 de agosto, es

<sup>4</sup> «Mar de leva». Así fue llamado en el dramático reportaje del *Listín Diario* del 30 de agosto de 1916. Detalles justificantes de este nombre en el texto más adelante.

decir los días 8, 15 y 22,<sup>5</sup> fenómenos que causaron notables daños en un apreciable número de embarcaciones a lo largo de la costa sur de la República Dominicana, siendo los máximos exponentes en pérdidas materiales la goleta americana *Day Light*, que fue sacada a tierra en el pequeño puerto de Palenque y el vapor *Jacagua* que resultó hundido en la desembocadura del Ozama. El encallamiento de una lancha de vapor del *Memphis* en la playa Del Retiro, luego recuperada, le añadió un singular dato a estos golpes marino-atmosféricos.

Beach era un oficial de gran experiencia y debió tener un buen conocimiento de las aguas marinas caribeñas por su activa y prolongada participación en los inicios de la ocupación haitiana, aval enriquecido con las vivencias de los citados episodios frente a la ciudad de Santo Domingo, de manera que es inadmisibles que no tuviera una actitud recelosa ante el calmado mar en el que flotaba su barco, sobre todo si este estaba en condición de déficit energético y anclado en un lugar que, si bien era aceptable en tiempos tranquilos, podría no serlo en los revueltos.

Más aún cuando debió de estar en conocimiento de que una perturbación tropical se desplazaba en el Caribe al sur de su posición, información que no podía resultarle extraña dado que de ella estaba en posesión el receptor aduanal Clarence H. Baxter hacia el mediodía del día 29 del Bureau del Tiempo de Washington (extrañándose este funcionario de la discordancia entre lo que decía el mensaje y la tranquilidad que exhibía el mar en ese momento),<sup>6</sup> y que también hizo pública el vicealmirante USN Benton C. Decker, sorprendido y desconcertado por lo ocurrido, el día 30 en el periódico *The New York Times*.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Ver la nota al pie 4 de la página 141 (capítulo IV), referente a la tormenta tropical convertida en huracán que agitó las aguas del antepuerto de Santo Domingo el día 15 de agosto de 1916.

<sup>6</sup> Edward L. Beach, Jr.: *The Wreck of the Memphis*. Holt, Rhinehart and Winston, New York, 1966, p. 222.

<sup>7</sup> *The New York Times*, 30 de agosto de 1916, p. 1.

Beach estaba prevenido pero, lógicamente, no para lo impensable, para una convulsión marina que por sus características solo podía ser entendida en lo inmediato y para esa época como algo «not natural» o simplemente *volcánico*, términos estos apuntalados por el angustiado oficial ejecutivo Williams desde el puente del *Memphis* cuando vio hacia las 3:30 p.m. una ola enorme extendida a lo largo del horizonte, estimada en 75 pies de alto (elevación), que no tardaría en impactarlos.<sup>8</sup>

Lo *volcánico* implicaba una causa telúrica, no meteorológica, una poderosa fuerza «disparada» desde el fondo marino al mar caribeño por actividad volcánica sumergida o en tierra firme con desprendimiento masivo de tierra hacia el mar, energía que se traduciría con enormes olas bajo la modalidad de un maremoto o *raz de marée* (ras de mar, cuando todavía no había alcanzado nivel científico y popular el término japonés *tsunami*). De esta manera y ante la incertidumbre sobre la causa del desastre a estas posibilidades se les endilgaron, con fehaciente facilidad, una importante cuota de responsabilidad en el impactante hecho, cosa que indudablemente primó en la relativa benignidad de la condena que se aplicó al capitán y en su revocación total poco tiempo después.<sup>9</sup>

Ante un oleaje descomunal que de improviso, sin advertencias, irrumpió en el antepuerto de Santo Domingo, en un época en la que difícilmente podía pensarse que ese efecto podría estar motorizado a gran distancia por un fenómeno meteorológico, la invocación de lo *volcánico* en el desastre del *Memphis* tendría cierto apoyo histórico, sobre todo en su oficialidad con formación académica y experiencia naval, informada de episodios catastróficos marinos no generados por condiciones climáticas anómalas, en los que barcos de diversas categorías y

<sup>8</sup> Lo esencial de este diálogo fue presentado de manera resumida (no literalmente reproducido y traducido) en el capítulo previo.

<sup>9</sup> Ver lo relativo a esta condena en el capítulo VII.

nacionalidades y de su propia marina militar habían resultado destruidos o severamente dañados con una importante cuota en materia de pérdida de vidas en sus tripulaciones.

Aparte de otros eventos sísmicos y volcánicos, generadores de catastróficos tsunamis en la historia, el año 1916 no estaba demasiado lejos, en términos cronológicos, de la colosal explosión-erupción freatomagmática del volcán Krakatau en Indonesia en el mes de agosto de 1883<sup>10</sup> y de la erupción del Monte Pelee (Montaña Pelada) en la isla Martinica de las Antillas Menores, en los límites orientales del mar Caribe, no demasiado lejos de isla de Santo Domingo, en el mes de mayo del 1902,<sup>11</sup> apenas unos catorce años antes de lo del *Memphis*, pero sobre todo de los tsunamis de origen sísmico ocurridos en las Islas Vírgenes y en Arica, en el Pacífico sudamericano peruano:

A las 2:45 p.m. del 18 de noviembre de 1867 se produjo un doble sismo de 7.5 grados con epicentro en la Trinchera de Anegada generador de severos tsunamis que atraparon en la rada de Charlotte Amalie, capital de Saint Thomas, al buque correo danés *La Plata* y a los norteamericanos del Escuadrón de las Indias Occidentales USS *De Soto* y USS *Susquehanna*, todos ellos de paletas laterales, y en la de Fredeicksted,

<sup>10</sup> El tsunami generado por la magna erupción y el despedazamiento de la montaña embistió lugares con olas que alcanzaron 130 pies, barrió 165 villorrios y pueblos costeros matando a unas 40,000 personas. El vapor de guerra holandés *Berow*, que desde su fondeadero en Telok Betong fue llevado dos millas tierra adentro y depositado en un promontorio de 30 pies de alto con la muerte o desaparición de toda su tripulación, expresa claramente el grado de violencia de este descomunal fenómeno volcánico-marino.

<sup>11</sup> La erupción de este volcán lanzó un flujo piroclástico de alta temperatura y peso que barrió al pueblo de Saint Pierre matando a unas 30,000 personas. El ardiente y consistente flujo penetró en el mar causando un tsunami local e incendiando a varios barcos, algunos de ellos estadounidenses fondeados en esa rada, matando a varios de los que estaban a bordo.

capital de Saint Croix, al USS *Monongahela* que era una importante unidad de 1,400 toneladas y 361 pies de eslora de propulsión mixta a velas y hélices. El *La Plata* y el *Susquehanna* toleraron los golpes de agua casi indemnes, el *De Soto* sufrió graves daños al ser impelido contra las estructuras portuarias, pero el *Monongahela*, después de «viajar» sobre el techo de las casas, resultó embarrancado en la playa y no pudo ser reflotado sino hasta seis meses después.<sup>12</sup> Aparte de otras embarcaciones menores destruidas, el severo oleaje mató o hizo desaparecer un apreciable número de sus tripulantes, y si los daños no fueron mayores en los barcos se debió en parte al estado de alerta y de preparación provocado por los impactos de las ondas sísmicas que precedieron a la llegada de los tsunamis.<sup>13</sup>

Menos de un año después, el 13 de agosto de 1868 a las 5:05 p.m., un poderoso sismo de 8.5 grados con epicentro en el fondo del océano Pacífico sudamericano, estremeció a la ciudad de Arica destruyéndola casi totalmente y en menor grado a otras ciudades costeras de Perú y Chile. Veintisiete minutos después sobrevino un tsunami con dos grandes olas, la segunda de 14 metros de alto, que sorprendió a los buques norteamericanos de ruedas de paletas laterales USS *Wateree* y USS *Fredonia*, al cañonero peruano *Americana* y a la barca inglesa *Chanarcillo*, surtos en la bahía.

<sup>12</sup> Este buque, con su historia, pasó años después al servicio de la Academia Naval. Edward L. Beach lo menciona en su autobiografía como un buque antiguo que en 1903 formaba parte de la flota.

<sup>13</sup> Ver: USC Tsunami Research Group: *The Virgin Islands Tsunami* [en línea]. Disponible en: <https://www.usc./dept/tsunamis/caribbean/webpages/1867viindex.html>.; Karen F. O'Loughlin y James F. Lander: *Caribbean Tsunamis, A 500-Year History From 1498-1998*. Kluwer Academic Publishers, 2003, pp. 42-50.

La segunda de las dos olas embarrancó en la playa de la isla Alacrán al *Wateree* (que jamás volvió a ser rebotado) y al *Americana*, destruyendo totalmente al *Fredonia* y al *Chanancillo*. Entre el sismo y el tsunami mataron a unas 25,000 personas y a un apreciable número de los tripulantes de los barcos. El sismo fue percibido en todas las costas del Pacífico a donde llegaron las olas aunque de dimensiones menores.<sup>14</sup>

Con tales antecedentes, lo *volcánico* o lo *sísmico*, entendido como fenómeno generador de tsunamis, quedó tempranamente flotando en los entresijos causales primarios del desastre del *Memphis* a pesar del enorme inconveniente de que no hubo registro de actividad sísmica ni fue sentido algún terremoto en toda la cuenca caribeña el 29 de agosto de 1916 o aún en los días próximos previos, añadiéndose que la tripulación del barco no percibió, como en el caso del tsunami de las islas Vírgenes, ningún impacto de onda sísmica, además de que la marejada del 29 de agosto no estuvo precedida por un retiro de las aguas y no se circunscribió a una, dos o pocas olas sino que el imponente oleaje fue un proceso de larga duración constituido por olas periódicas que de manera continua llegaban al antepuerto de Santo Domingo.

El capitán USN del arma submarina Edward L. Beach (hijo) en su obra de 1966 *The Wreck of the Memphis* admitió el criterio tsunámico pero no por actividad sísmica o volcánica sino por un deslizamiento del suelo marino ocurrido hacia el medio día del 29 de agosto en la vecindad de una falla sumergida. Según su criterio un desprendimiento masivo del lecho marino movilizó súbitamente una gran cantidad de agua con irradiación

<sup>14</sup> 1) George Pararas-Carayannis: *Earthquake And Tsunami of 13 August 1868 In Arica, Perú* [en línea]. Disponible en: <http://www.drgeorgepc.com/Tsunami1868Chile.html>.; 2) 1868 Arica Earthquake [en línea]. Disponible en: <https://www.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=98531601bbb64771a3ee66f22c1487f1>

de ondas de choque desde el área perturbada<sup>15</sup> reconociendo, además, que el día previo se había formado un «near hurricane»<sup>16</sup> hacia el Sudeste que aunque se disipó y sin que sus vientos se sintieran en tierra este fenómeno atmosférico causó una importante perturbación en la masa de agua cuyas olas se movilizaron con mayor lentitud que las generadas por el deslizamiento submarino y que el centro de intersección de ambos disturbios corrió sobre Santo Domingo (se supone que se refiere a su antepuerto) siguiendo un eje Noroeste-sureste.

Una aseveración así, sostenida por varias décadas (todavía apareció sin cambios en la reimpresión de la obra de 1998), emitida por una autoridad militar que comandó submarinos convencionales y de energía atómica, condecorado por sus hazañas en tiempos de la Segunda Guerra Mundial y durante la ulterior «Guerra Fría», merece ser acogida con elevados créditos. Lamentablemente no ofreció las referencias o fuentes bibliográficas de sustentación con respecto al componente telúrico (el deslizamiento), dato que hubiera sido de inestimable valor.

Sin embargo, esa posibilidad causal no debe descartarse *a priori* ante las características del talud insular de la isla de Santo Domingo, rápidamente descendente hacia el fondo de la Trinchera de los Muertos, cuyas zonas más profundas rondan los 4.500 a 5,500 metros a apenas unos 130 kilómetros al sur-sureste de la ciudad de Santo Domingo.<sup>17</sup> La posibilidad de un microsismo, indetectable en aquella época pero oportuno para movilizar un alud de sedimentos y rocas a partir de una masa en críticas condiciones de estabilidad, no debe ser soslayada con alegre desparpajo. Microsismos de este tipo, detectables solo

<sup>15</sup> E. L. Beach, Jr.: *The Wreck of the Memphis*, p. 43.

<sup>16</sup> Hoy día se diría «tormenta tropical».

<sup>17</sup> Por comparación y en línea recta es casi la misma distancia que existe entre la ciudad de Santo Domingo y la ciudad de Santa Cruz de Barahona en la República Dominicana.

por instrumentos de gran sensibilidad ocurren con elevada frecuencia en el subsuelo de la isla de Santo Domingo y en sus inmediaciones caribeñas y atlánticas.

Tales movimientos sísmicos de baja energía así como los grandes terremotos que han afectado a la isla de Santo Domingo (Española) conocidos a partir del inicio de su vida colonial, han sido consecuencia de importantes fallas en su subsuelo y en el de sus inmediaciones marinas, sismos que en los años 1751, 1842, 1918 y 1946 se expresaron con típicos tsunamis, siendo de particular interés al presente texto el del 18 de octubre de 1751 en horas de la tarde con epicentro en la referida Trinchera de los Muertos que estremeció a toda la isla de Santo Domingo (Española) con intensidad grado VIII (Escala Mercalli modificada) causando graves daños directos en el valle de San Juan de la Maguana, en Haití, en las ciudades de Santo Domingo, Santa Cruz del Seybo y Azua de Compostela, frente a la bahía de Ocoa, poblado que además fue completamente barrido por un poderoso «raz-de-marée».<sup>18</sup>

La propuesta del capitán Beach (hijo) conjuga a dos fenómenos de distinta naturaleza operando al mismo tiempo sobre la masa de agua caribeña para desestabilizarla y generar ondas convertidas en grandes olas, un *cuasi*-huracán y un deslizamiento en el fondo marino, pero sin establecer una relación directa de causa-efecto entre ambos. En este sentido es interesante el criterio planteado por O'Loughlin y Lander en su obra *Caribbean Tsunamis* de que los cambios en la presión atmosférica de los huracanes actuando sobre masas de aguas marinas podrían tener efectos seísmicos. Manejando una data histórica del paso de la tormenta tropical *Frederick* (*Federico*, 1979),

<sup>18</sup> Fray Cipriano de Utrera: *Santo Domingo: Dilucidaciones Históricas*, tomos I y II, p. 361, y Capítulo LIII: «Terremotos», Secretaria de Estado de Educación y Bellas Artes, Santo Domingo, 1995; Alberto Guzmán: *Algunas teorías de la sismo-tectónica* (Tesis), SODOSISMICA, 1975, pp. 100-101; Karen F. O'Loughlin y James F. Lander. *Op. cit.*, p. 128.

*Faith* (1966) y *Donna* (1960), centraron su atención en el huracán *Klaus* que procedente del extremo septentrional del arco de las islas de Barlovento pasó al norte de Puerto Rico, de la Española (Santo Domingo) y de Cuba entre los días 6 y 9 de octubre de 1990, dejando una estela de sismos submarinos al Norte y al Sur próximo a su línea de trayecto.<sup>19</sup>

Merecen exponerse aquí, aunque solo sea a título ilustrativo, dos componentes fenomenológicos en la historia de los violentos golpes del mar Caribe contra el antepuerto de la ciudad de Santo Domingo durante la primera mitad del pasado siglo xx porque podrían tener relación con la información expresada en el párrafo anterior:

1. En la mañana del 27 de septiembre de 1908 un huracán de categoría 1, con ruta Oeste-noroeste, cruzó a unas 80 millas al sur de la ciudad de Santo Domingo provocando un violentísimo mar de leva en el que murieron los tres tripulantes de un ligero balandro, llamado *La Aurora*, y ocho valientes rescatistas que desde el risco del acantilado usando sogas trataron de salvar a los naufragos en el agitado mar (el monumento en honor a la memoria de estos héroes fue descrito en el Capítulo II). A las 6:45 p.m. del día previo, cuando ya el oleaje era imponente en el Placer de los Estudios, un fuerte temblor de tierra fue percibido en la ciudad y también, distante al Sur, en la isla de Curazao, sismo que provocó un derrumbe en el banco de rocas denominado *Peña Redonda* próximo a la punta de San Gil en donde está el antiguo fuerte homónimo. El río Ozama bajó de nivel para luego crecerse, de manera similar a como lo hizo en 1918 tras el sismo con epicentro en la Trinchera de Mona que mandó un tsunami contra las costas noroccidentales de Puerto Rico, en especial contra la ciudad de Mayagüez, oleada que también

<sup>19</sup> *Ibidem*, pp. 75-79.

penetró con menor intensidad en las costas bajas y arenosas de la región oriental de la República Dominicana.<sup>20</sup>

2. Desde muy temprano en la mañana del 24 de junio de 1936 comenzaron a sentirse ráfagas de viento en la ciudad de Santo Domingo, producto de una tormenta tropical que pasó a unas 40 o 50 millas al sur. A las 8:30 a.m. obreros de la construcción del tajamar núm. 1 del puerto de Santo Domingo que laboraban a nivel del mar fueron sorprendidos por una brusca retirada de las aguas bajo sus pies, hecho apuntalado por la exclamación de uno de ellos de «¡Vámonos, señores, que va a pasar algo grande!», pero antes de que pudieran abandonar el lugar «cayó sobre ellos la primera marejada» y en breve tiempo las olas comenzaron a sobrepasar la playa artificial, destruyendo parte de las obras y hundiendo a una patana que servía de base a un martinete de vapor. Un furioso mar de leva se desató en el antepuerto durante toda esa mañana llevándose la vida de once pescadores-yoleros de la veintena que se encontraba en esa faena en esas aguas y el derrelicto hueco del *Memphis* volvió a ser vapuleado por el mar Caribe (se refiere al lector a la fotografía reproducida en el capítulo VI). El golpe de mar dañó mejoras en el balneario de Güibia que en ese día celebraba la festividad en honor a su patrón San Juan Bautista, mató por ahogamiento a varias personas en la boca del río Higuamo en San Pedro de Macorís y en Boca Chica, y encalló al vapor inglés *Baron Ogilvy* de 4000 toneladas cargado de azúcar de la firma Vicini en la boca del río Nizao.

La prensa, que ya estaba bajo la presión amordazante de la dictadura de Trujillo, minimizó el número de muertos que en realidad fue mayor en opinión del contralmirante ® César De Windt Lavandier que figura en la entrevista ofrecida a la

<sup>20</sup> J. E. Moscoso: *La Cuna de América*, núm. 92, 4 de octubre de 1908; Juan Ulises García Bonnelly: *Las Obras Públicas en la Era de Trujillo*, tomo II, Impresora Dominicana, 1955, p. 373.

periodista Angela Peña en el 2005: «El día que se iniciaron los trabajos, rememora don César, una ola tremenda sorprendió a los obreros y desaparecieron casi todos, a mi entender, murieron más de sesenta hombres, pero entonces se dijo que fueron cinco o cuatro».<sup>21</sup> En una crónica analítica del evento, un «notable observador» (U.R.), testigo vivencial del naufragio del *Memphis* en 1916, descontando la violencia de los vientos que acompañó al mar de leva del día 24 de junio, lo equiparó en severidad con el que abatió al crucero norteamericano.<sup>22</sup> Curiosamente, esta tormenta tropical no aparece en los registros de NOAA-Unisys publicada en la red digital lo que sugiere que pudo haber sido un fenómeno netamente local. Por lo demás, no hubo percepción de algún temblor de tierra en Santo Domingo y la Luna que estaba en fase *gibosa creciente* ya había sobrepasado la posición de «cuadratura»; no estaba ese día en sicigia con el Sol como para favorecer lo ocurrido con una inusual y extraña pleamar.

La supuesta naturaleza volcánico-tsunámica del poderoso oleaje del 29 de agosto de 1916 compitió al principio ventajosamente, como causa generadora del desastre, con el *disturbio tropical* que transitó ese día por el mar Caribe, meteoro cuya existencia fue conocida por los investigadores oficiales del naufragio poseyendo vientos en ráfagas en el nivel 10 de la Escala Beaufort equivalente a vientos con velocidad de entre 48 y 55 nudos (55.2 a 63.3 millas/hora),<sup>23</sup> magnitudes que hoy lo colocarían en la categoría de tormenta tropical.

Si fue algo volcánico tiene sentido la connotación que miembros de la tripulación le dieron en las cortes de investigación a la sensación calórica que experimentaron cuando fueron

<sup>21</sup> Ángela Peña: «Robarle espacio al Mar. ¡Hace tiempo que ocurrió en Santo Domingo!» [en línea]. Periódico *Hoy Digital*, 01 abril, 2005. Disponible en: <http://hoy.com.do/robarle-espacios-al-mar-hace-tiempo-que-ocurrio-en-santo-domingo-2/>.

<sup>22</sup> Ver *La Opinión*, 25 de junio de 1936, p. 1; *Listín Diario*, 25 al 27 de junio de 1936.

<sup>23</sup> E. L. Beach, Jr.: *Op. cit.*, p. 286.

atrapados y presionados por las «masas» de agua verde marina (no de rociones espumosos) que pasaron sobre el buque.<sup>24</sup> Aunque no se le dio explicación a esto la respuesta parece estar sugerida en una pregunta lógica: ¿de dónde procedió esta agua con temperatura más elevada que la que tenía el mar en ese momento? Aparte de esto, muy temprano en febrero de 1917, menos de dos meses después de concluida la Corte Marcial que condenó al capitán Beach, el Secretario de Marina, Hon. Josephus Daniels, expresó claramente en las consideraciones de reducción de la pena que le fue impuesta y en virtud de la clemencia que fue incluida, que la tormenta que ocasionó la pérdida del buque había sido de origen volcánico.<sup>25</sup>

Conforme al paso del tiempo tal causa para la que no existían evidencias concretas, fue substituida por el fenómeno meteorológico previamente citado, pero ya con el nombre de *huracán*, tal como fue expresado en 1932 en las citaciones de las condecoraciones otorgadas por heroísmo al teniente jefe de calderas Claud A. Jones y al jefe maquinista George W. Rud, si bien en la correspondiente al maquinista Charles Henry Willey solo se expresó bajo el término de *tsunami*.<sup>26</sup> No obstante, la descomunal violencia que destruyó en apenas unas dos horas lo que todavía era un *capital ship* de la Armada matando a 43 marinos de la U.S. Navy, no encontraba descanso explicativo en tales motivos.

En la obra *U.S. Armored Cruisers, A Design and Operational History*,<sup>27</sup> publicada en 1985, Ivan Musicant refiere que repentinamente el mar se levantó y se creció de manera tan grande como una *tidal wave*, término compuesto en inglés que según el *Nautical Dictionary* de Joseph P. O'Flynn<sup>28</sup> es una inusual y

<sup>24</sup> *Ibidem*, p. 280.

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 299.

<sup>26</sup> Estas condecoraciones son tratadas en el capítulo VIII.

<sup>27</sup> Ivan Musicant: *U.S. Armored Cruisers, a Design and Operational History*. Naval Institute Press, Annapolis MD, 1985, p. 186.

<sup>28</sup> Joseph P. O'Flynn: *Nautical Dictionary*. Harbor House Publishers, Michigan USA, 1982. p. 96.

elevada ola a menudo causada por un terremoto y que a lo largo de la costa puede serlo por fuertes vientos. No extraña por tanto que en algunas publicaciones en la red digital sus redactores, aún a pesar de reconocer la importancia generadora que pudieron tener disturbios tropicales en el área caribeña en el mes de agosto de 1916, hayan insistido en darle crédito a un tsunami o a olas marinas denominadas «tidal waves».<sup>29</sup>

*Tide* del idioma inglés significa «marea» en español y «tidal» es pertinente al ascenso y descenso de las mareas,<sup>30</sup> de manera que la imprecisión etimológica de este concepto añadió confusión a la causa primaria del naufragio del *Memphis*, marasmo científicamente inconsistente por lo que no es de extrañar que Kit Bonner y Carolyn Bonner en su interesante obra *Great Naval Disaster, U.S. Naval Accidents in the Century*<sup>31</sup> agruparan el naufragio del *Memphis* y de otros buques en un capítulo titulado «Mysterius and Curious» (Misteriosos y Curiosos), admitiendo la propuesta del deslizamiento del fondo marino.

Frente a estas confusiones que se prolongaron por casi nueve décadas, sorprende y maravilla que el 30 de agosto de 1916, el redactor de la impactante crónica del periódico *Listín Diario* le pusiera el nombre exacto, preciso, inequívoco, de *Mar de leva* a lo que sus ojos vieron el día previo,<sup>32</sup> acierto que fue producto, posiblemente, de la observación periódica de estos eventos marinos frente a la ciudad de Santo Domingo y de la inquietud por la conocida inseguridad de ese antepuerto desde tiempos remotos.

Toda definición de mar de leva o mar de fondo implica la existencia de un oleaje anormal provocado por la presión de

<sup>29</sup> *This day in History: Memphis is wrecked by a massive tidal wave* (en línea). Disponible en: <http://www.tataross.com/2018/08/08/tdih-uss-memphis/>

<sup>30</sup> Joseph P. O'Flynn: *Op. cit.*, p. 97.

<sup>31</sup> K. Bonner y C. Bonner: *Great Naval Disasters, U.S. Naval Accidents in the 20<sup>th</sup> Century*. MBI Publishing Company, Osceola WI, USA, p. 106-110.

<sup>32</sup> *Listín Diario*, 30 de agosto de 1916, p. 5.

los vientos (causa atmosférica) que se propaga a distancia del sitio de generación. Típicamente el fenómeno está constituido por olas periódicas de gran longitud de onda que no se acompañan necesariamente de vientos tormentosos en las costas en donde esas olas rompen y golpean, oleaje cuya magnitud depende de la fuerza del viento, de su duración y de la distancia desde la que sopla en la misma dirección.<sup>33</sup>

De esta manera, el severo oleaje, mar gruesa o crecida, que se coló en el antepuerto de Santo Domingo y que arremetió contra toda la costa sur de la República Dominicana, con ausencia de vientos tormentosos sobre su litoral, encajaría apropiadamente en esa definición. Y esta característica, es decir, la ausencia de vientos anormales en un cielo claro y una presión barométrica que estaba por encima de lo normal fueron elementos discordantes con la intranquilidad que ya comenzaba a exhibir el mar en los momentos iniciales del fenómeno marino, detalle que Edward L. Beach (hijo) pinceló con elegante prosa figurativa diciendo que si bien en su superficie las aguas lucían tranquilas por debajo estaban abrazadas cual músculos apretados, flexionándose juntos en secreta, aceitosa y malevolente actitud.<sup>34</sup>

En los reportes del periódico *Listín Diario* relativos al evento, tanto del 30 de agosto como en los días siguientes, no aparecen informaciones concernientes a las condiciones del tiempo en la ciudad de Santo Domingo en los inicios y durante el desarrollo del mar de leva en la tarde del día 29 de agosto. Su única nota fue el informe de la Oficina de Meteorología producido a las 9:30 a.m. del día 29 publicado por el rotativo en la tarde en el que se indicaba que la presión barométrica era de 30.15 pulgadas, la humedad relativa 71 por ciento y la posibilidad de lluvia de 1.37/100 pulgadas.

Nada alarmante traducían estos datos, actitud consecuen- te con la tranquilidad existente en el Placer de los Estudios

<sup>33</sup> *Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española*. Vigésima Segunda Edición, 2001, p. 982.

<sup>34</sup> Edward L. Beach, Jr.: *Op. cit.*, p. 50.

esa mañana. Las buenas condiciones existentes permitieron que el remolcador USS *Potomac* saliera del puerto rumbo a Palenque para auxiliar a la varada goleta americana *Day Light*; que hacia el medio día una partida de cincuenta marinos en asueto abandonaran el *Memphis* con destino a la ribera oriental del *Ozama*; y que poco después lo hiciera el contraalmirante Pond para asistir a una conferencia cultural en la Catedral.

Es posible que el impactante drama que en esa tarde envolvió a la población capitalena, distrajera o minimizara la atención de algún tipo de alteración atmosférica sobre su propia cabeza. Esto se fundamenta en un brevísimo párrafo presente en la crónica «La Catástrofe del *Memphis*» de la revista *Renacimiento* del mes de septiembre de 1916, escrita por su director Manuel Flores Cabrera (que lo era a su vez del *Listín Diario*) que dice: «PRIMERAS NOTICIAS. Poco antes de las tres la sólo noticia que teníamos en tierra era lo fuerte del viento, que soplaba furiosamente contra los árboles».<sup>35</sup>

La nota, a pesar de su brevedad, es interesante en dos aspectos. Primero, porque señala que un fuerte viento soplaba antes de las tres de la tarde cuando todavía el *Memphis*, sostenido por su ancla de estribor, se mecía suavemente a proa por una ligera brisa del Nordeste («apuntando» hacia Punta Torrecilla), y que en él nadie tenía noción de que en el mar había algo extraño o anormal; y segundo, porque al utilizar el adverbio «furiosamente» califica la intensidad del viento a un nivel de importancia motivo por el que los árboles se agitaban a su paso, dato que hoy de acuerdo con la Escala de Beaufort correspondería a un nivel 6 a 7 de la velocidad del viento (39 a 61 Km/h.), fuerza que sobre el mar se expresaría con formación de olas grandes, de crestas rompientes, es decir, una mar gruesa.

<sup>35</sup> Manuel Flores Cabrera: «La Catástrofe del *Memphis* en el Placer de los Estudios», revista *Renacimiento*, núm. 39, septiembre de 1916, p. 572.

La precisión científica sobre la causa primaria del naufragio del *Memphis* comenzó a esclarecerse en tiempos relativamente recientes. En el año 2004 el capitán de corbeta Luis Jar Torre publicó un extenso e interesante artículo sobre el buque y su naufragio titulado «¡Viene una ola!» en la *Revista General de Marina* editada por la Armada de la República de España,<sup>36</sup> trabajo en el que después de analizar las razones de la existencia de un buque de esa naturaleza y de su papel en la geopolítica militar del momento, sentíase preocupado porque a su buen juicio un evento marino de tanta severidad como el que lo abatió debió de tener en el mar Caribe y en época de huracanes una causa meteorológica.

Localizó a este huracán, que procedente del océano Atlántico al pasar por el arco de las Antillas Menores había matado a unas cincuenta personas en la isla Martinica. Penetró en el mar Caribe el día 28 de agosto de 1916 con categoría 1 en la escala de Saffir-Simpson y ya en estas aguas, libre de obstáculos y siguiendo un rumbo franco hacia el oeste, acrecentó la velocidad de sus vientos alrededor de su centro a la categoría 2 (83-95 nudos/hora equivalente a 154-175 kilómetros/hora).

De acuerdo con sus cálculos y para un huracán de este tipo, con una compactada área de vientos de fuerza superior a 12 en la Escala de Beaufort, produjo un «acongojante fetch móvil»<sup>37</sup> en su cuadrante noroeste (vientos del Este), con una mar de fondo previsible y olas periódicas de 15 segundos separadas sus crestas o senos por 347 metros, con velocidad de 23 nudos/hora y amplitud (elevación) de 11 metros.

Sin lugar a dudas olas de esa envergadura o mayores estuvieron arremetiendo contra la costa y los buques en el antepuerto

<sup>36</sup> Luis Jar Torre: «¡Viene una ola!», *Revista General de Marina*, agosto-septiembre del 2004, pp. 267-283.

<sup>37</sup> En términos meteorológicos y náuticos *fetch* es una zona oceánica donde olas son generadas por un viento teniendo esta velocidad y dirección constantes, llamándosele también *área generadora* (American Meteorological Society, *Glossary of Meteorology*).

desde poco tiempo después del inicio de la perturbación marina, pero fueron otras de mayor magnitud, descritas desde el *Memphis* y desde tierra, las que en la fase más álgida del evento lo hicieron chocar varias veces contra el fondo y lo arrastraron hacia el acantilado costero. La relación que hizo la oficialidad del buque sobre las características del poderoso oleaje que lo embistió merece entero crédito, incluso la enorme ola que según la apreciación de los que estaban en el puente del barco (a 30 pies sobre el nivel del mar en calma) se elevó a 60 sobre ellos, lo que le daría una elevación total de 90 (27.43 metros), ola que estuvo compuesta por tres crestas en sucesión, de menor a mayor, separadas por mesetas líquidas.

Esta ola gigante, descrita en el capítulo anterior, de tamaño descomunal, que duplicó con algo más en altura las medidas propuestas por Jar Torre, fue la que hacia las 4:35 p.m. lo recostó sobre el lecho marino, lo elevó con una presión ascendente a punto de partirlo, lo desancló y arrastró hacia la costa; una *María* (con la conformación de *Tres Hermanas*) que por su tamaño y otras características inusuales era impensable que ocurriese en esa zona.

Es posible admitir estas dimensiones si se toman en cuenta las de algunas olas previas inmediatas descritas dramáticamente en tierra por tres testigos excepcionales: el contralmirante Charles F. Pond, el capitán USN James T. Bootes, ayudante militar del primero, y el corporal (cabo) de marines Flatten.

Pond, que estaba sentado en la Catedral escuchando una conferencia sobre Antigüedades Dominicanas, tras recibir el mensaje urgente de Beach de no regresar al *Memphis* esa tarde, salió del templo a las 4:10 p.m. y al ver que un gentío alarmado corría hacia el malecón, se dirigió a ese lugar en su automóvil, acompañado de Bootes, llegando allí unos cinco minutos después para presenciar a los marinos de la lancha naufragada debatiéndose entre la vida y la muerte en las arremolinadas aguas y al *Castine* en gran peligro de naufragar y ser arrojado a

los cercanos arrecifes. Él y su ayudante permanecieron dentro del vehículo hasta que una enorme ola, una gran masa líquida, sobrepasó el risco del acantilado, ascendió unos cien pies por el plano inclinado del roquedal y con una altura estimada todavía en seis pies sobre el afirmado del bulevard embistió al carro pasándole por encima, inundándolo y apagándole el motor, quedando ambos oficiales empapados de agua salobre desde la cabeza a los pies.<sup>38</sup>

El cabo Flatten se aventuró por el roquedal aproximándose al reborde del acantilado con el propósito de auxiliar de alguna manera (aunque no sabía cómo hacerlo pues ese risco era inabordable aun en tiempos normales) a dos marinos que a poca distancia flotaban en medio de las turbulentas olas, cuando vio a una de estas elevarse sobre él. Aterrorizado (posiblemente) y definiéndola como un «tren expreso», arrollador, trató de escapar alejándose por el plano inclinado del roquedal pero resultó atrapado por la masa líquida que lo recostó sobre las piedras de las cuales se asió con todas sus fuerzas para evitar ser arrastrado tanto en la dirección que llevaba la ola como al revés por la poderosa resaca de vuelta al mar.<sup>39</sup>

La apreciación de los angustiados marinos en el puente del *Memphis* sobre la magnitud de la ola descomunal que se elevó frente a ellos hacia las 4:35 p.m., estimada en unos 90 pies (27.43 metros), con una enorme pared aconcavada mostrando líneas verticales acostilladas, contentiva de «un millón de toneladas de agua marina sísmicamente producidas» que arremetió contra el lado de estribor del buque<sup>40</sup> pudo tener el

<sup>38</sup> Edward L. Beach, Jr.: *Op. cit.*, p. 216.

<sup>39</sup> Poco le faltó (en opinión del autor) para no correr el mismo destino siniestro de los ocho rescatistas del mar de leva del 27 de septiembre de 1908, tragedia de la cual el marine Flatten no supo, probablemente, que había ocurrido ocho años antes en el mismo lugar (Ver Edward L. Beach, Jr.: *Op. cit.*, p. 215).

<sup>40</sup> *Ibidem*, pp. 191-196. La elevación de 90 pies de la ola se deduce de lo expresado en la fuente: “al menos sesenta pies más alta que el puente del buque”. (Traducción libre del autor).

sesgo que las dinámicas circunstancias adversas contribuyeron a crear, pero no hay dudas sobre su tamaño si se toman en cuenta las descripciones que desde tierra se hicieron de ella.

Esta debió ser la ola de la que el redactor de la impactante crónica del *Listín Diario* del día 30 de agosto<sup>41</sup> dijo que «las olas eran tan altas que parecían que iban a chocar con las nubes», agregando que «de repente una ola lo levantó en su cresta, y el gigantesco acorazado comenzó a sentirse en aquella cima como si fuera un juguete del destino, girando sobre un eje misterioso, a capricho del oleaje, enfilando todos los puntos del compás»; y fue la misma a la que se refirió el ingeniero García Bonnelly al expresar:

La ola gigantesca que lo arrastró a la costa alcanzó una altura increíble, superior a los 30 metros, mantuvo esta construcción de 14,500 toneladas brutas sobre la cresta misma de la onda como si se tratara de un liviano árbol seco, y después de desencajar sus potentes anclas, lo fue embarrancando a medida que la gigantesca ola decrecía y se derramaba sobre las escolleras.<sup>42</sup>

Esta enorme ola existió y requería ser explicada, aporte que hizo el reconocido y eminente oceanógrafo George Pararas-Carayannis en una interesantísima y didáctica publicación colocada en la red digital<sup>43</sup> libre de complicados cálculos matemáticos sobre la física de las ondas (olas) con el evidente propósito de facilitarle al lector la comprensión del complejo fenómeno marino que abatió al *Memphis*.

<sup>41</sup> *Listín Diario*, 30 de agosto de 1916, p. 5.

<sup>42</sup> Juan Ulises García Bonnelly: *Las obras públicas de la Era de Trujillo*, Impresora Dominicana, Ciudad Trujillo, 1955, p. 367.

<sup>43</sup> George Pararas-Carayannis: *The Loss of the USS Memphis on 29 August 1916-Was a Tsunami Responsible?* [en línea]. Disponible en: <http://www.drgeorgepc.com/LossUSSMemphis.html>

El oceanógrafo le otorgó la responsabilidad causal del desastre del buque únicamente a un huracán de categoría 2 que el día 29 de agosto de 1916 se desplazó con dirección Este-Oeste-Noroeste por el centro del mar Caribe cruzando su ojo el meridiano de la ciudad de Santo Domingo, según su apreciación, a unas 250 millas náuticas al Sur hacia las 2:00 de la tarde (su posición más cercana). A este meteoro lo nombró *Huracán del Memphis*,<sup>44</sup> considerando de manera clara y precisa que la mar crecida de ese día no fue obra de un sismo, de un desplazamiento del lecho marino o de una erupción volcánica.

Cuando el huracán de categoría 1 en la Escala Saffir-Simpson, procedente del océano Atlántico, penetró en el mar Caribe en donde elevó la velocidad de sus vientos al nivel 2, los vientos del cuadrante noroccidental, los más fuertes, actuando sobre un campo (fetch) de 10 a 20 millas náuticas, comenzaron a generar ondas de largo período con dirección hacia el Oeste, ondas que corrieron por el mar a una velocidad mayor que la propia del huracán. En la medida que el meteoro se fue desplazando hacia el Oeste franco su fetch redirigió las olas hacia el Oeste-Noroeste y luego, estando más próximo al meridiano de Santo Domingo, lo hizo con sentido Noroeste. De esta manera, los trenes de olas convergieron hacia las costas dominicanas, incluido el antepuerto de Santo Domingo, en donde estaban fondeados al ancla los dos barcos norteamericanos.

El primer tren de ondas procedente del Este, después de haber viajado más de 600 millas náuticas comenzó a llegar a Santo Domingo hacia las 3:00 p.m. momento en el que el huracán se encontraba a unas 300 millas al sureste, diferencia

<sup>44</sup> Para esa época aun no se había organizado el sistema universal de nomenclatura de los huracanes (en el hemisferio occidental) y tifones (en el oriental) de manera que recibían nombres locales por algún motivo relevante en el día o en el tiempo que impactaban, nombres frecuentemente ligados al Santoral Católico (en América Latina). Así que el nombre de *Huracán del Memphis* se justifica con fines didácticos aunque el mismo no signifique nada para los habitantes de las islas Martinica y Dominica que fueron los primeros impactados por el meteoro.

dada por la mayor velocidad de las ondas que la de traslación del meteoro. Pero no se trató de una simple convergencia de olas de distintas zonas de origen sino que estas, por la similitud de su longitud de onda, amplitud y período, concordaron en fenómenos de resonancia (de interferencia constructiva en este caso)<sup>45</sup> para formar olas de mayor magnitud. Tanto la enorme ola descrita como las previas y sucedáneas inmediatas así formadas, al llegar a los bajíos en donde estaban los barcos y «percibir» la resistencia ofrecida por el fondo marino, se desaceleraron y elevándose rompieron sobre ellos.

Para la ola gigante, colosal, que hacia las 4:35 p.m. se abatió sobre el *Memphis*, el investigador, conociendo los parámetros de un huracán de este tipo (categoría, presión barométrica, radio de acción de los vientos, fuerza de los vientos en el radio de acción máximo, velocidad de traslación y otros factores relacionados con la física de las ondas), unido a los datos aportados desde el *Memphis*, asumió que tuvo su origen en el *fetch* del huracán como una onda formada en agua profunda con amplitud de 58.9 pies, un período de 16.1 segundos y velocidad de traslación de 37.27 pies por segundo. Esta onda, una vez fuera del *fetch*, viajó manteniendo en gran medida esos valores en su largo trayecto hacia la costa sur dominicana, disminuyendo apenas un poco en términos de su amplitud.

Se sabe por el relato de la oficialidad del *Memphis* que cuando la ola se aproximó al buque tenía por delante un seno o valle de unos 300 pies de extensión. Su longitud de onda calculada fue de 600 pies con un período de 16.1, teniendo en la convergencia otras dos superpuestas. En virtud de que la profundidad de 55 pies en la que estaba el barco era menor que la mitad de la longitud de la onda (menor de 300 pies), la ola comenzó a «hacer pie» en el fondo marino, desacelerándose probablemente desde unos dos minutos antes de llegar al buque. Si la

<sup>45</sup> La expresión «de interferencia constructiva en este caso» es una nota agregada del autor.

ola alcanzó 70 pies de altura, como fue observado por la oficialidad en el puente del *Memphis* antes de embestir el barco, esto significa que comenzó a elevarse y romper al pasar por la profundidad de 89.6 pies, momento en el que la velocidad de las partículas de agua excedieron a la de la onda propiamente; la energía potencial de la onda se transformó en energía cinética y la gran masa de agua comenzó a moverse a unas 25 o 30 millas por hora arremetiendo al buque con su enorme peso y dinámica.<sup>46</sup>

Sus conclusiones indican, primero, que si el *Memphis* hubiera estado en 120 pies de agua no habría tenido ningún problema y que incluso aún en 100 pies la habría gobernado bien; segundo, que ante esta ola gigante en el lugar en que estaba fondeado, el ancla que lo sostenía y otra que pudo haberse lanzado, no les servían de nada; tercero, que el haber dispuesto en ese momento de una presión de vapor por encima de las 90 libras en sus calderas y el haber completado la fallida maniobra de aproarlo, todavía anclado, hacia la masa de agua que se le venía encima, no le hubieran servido de nada; y cuarto, que en el lugar en que estaba fondeado y frente a esa ola el barco no tenía salvación.

Según estos datos, la posibilidad de que un deslizamiento submarino coparticipara en la génesis de esa violencia marina es indemostrable y solo sujeta a presunción. El huracán fue un fenómeno real, aunque quedara encubierta su importancia en aquellos días como un *disturbio tropical* con vientos estimados entre 48 y 55 nudos/h,<sup>47</sup> considerado un «whole gale» en el nivel 10 de la Escala Beaufort, que pasó en horas de la

<sup>46</sup> El autor remite al lector al segmento titulado *El Memphis, víctima de un meteotsunami* en la Adenda del presente libro. Se trata de un reciente aporte del doctor Pararas-Carayannis mediante el que explica la formación de la monstruosa ola que desancló, arrastró al garette y encalló al Memphis, bajo el concepto moderno de meteotsunami.

<sup>47</sup> 48-55 nudos/h equivalen a 88.8-101.8 km/h, o sea a un temporal en la Escala Beaufort, un poco menos que una tormenta tropical.

noche al sur de Santo Domingo.<sup>48</sup> Los resultados de los cálculos hechos en base a lo que hoy se conoce sobre la física de las ondas (olas) permiten endosarle la responsabilidad primaria, esencial y única, al desastre del barco, efecto «facilitado» por errores humanos debidos, principalmente, a la restricción energética en la que estaba en condición de «reposo» y al sitio de anclaje escogido.

Raya en lo increíble que un huracán de categoría mediocre y distante causara tal conmoción marina contra una costa en la que sus vientos de fuerza no fueron sentidos. Una mar de leva de comienzo impreciso, confuso, «engañoso», que en poco tiempo alcanzó un grado de violencia singular, probablemente no conocido en ese lugar y hasta ese momento.

El capitán Beach fondeó su barco en donde las cartas disponibles lo indicaban<sup>49</sup> con el fin de facilitar al máximo la transferencia de personal y equipos con tierra y no le fue posible eludir la presión de su superior jerárquico, el contralmirante Pond, de reducir al mínimo la potencia motora de su barco en condición estática, anclado. Es muy probable que si el *Memphis* se hubiera mantenido permanentemente con cuatro calderas encendidas, como en los tiempos en el que el contralmirante Caperton ondeaba su insignia en él, el desastre del buque no hubiera ocurrido, a excepción, tal vez, del infortunio de los marinos que perecieron en el naufragio de la lancha motora, hombres que, dicho sea de paso, podrían haber sido de valiosa ayuda si hubieran estado al frente de sus posiciones en la nave esa tarde.

La probabilidad de ser atrapado en una convulsión marina de ese tipo sin signos premonitorios alarmantes, de rápido desarrollo hacia un clímax violentísimo, era algo impensable;

<sup>48</sup> Edward L. Beach, Jr.: *Op. cit.*, p. 280.

<sup>49</sup> El capitán USN Walter S. Crosley, quien fuera parte del Consejo del capitán Beach en la investigación y Corte Marcial a la que fue sometido, era el comandante del USS *Prairie*, buque auxiliar armado desde el que se inició la intervención en mayo del 1916. Fondeó varias veces en el mismo sitio en el que fue sorprendido el *Memphis* por el mar de leva del 29 de agosto de 1916.

quienes lo juzgaron y condenaron en la Corte Marcial en el mes de diciembre de 1916 no tenían, probablemente, los conocimientos y experiencias sobre este complejo fenómeno de vientos y ondas concordantes en el mar. Sus juicios se hicieron en una tranquila oficina naval; no vivieron la desagradable experiencia de estar sujetos al prolongado vapuleo con que el mar Caribe «castigó» al *Memphis* ni mucho menos tuvieron sobre sus cabezas una monstruosa ola con la fuerza y el peso de miles de toneladas de agua, «maciza y compactada», y, por otro lado y a corta distancia un abrupto acantilado rocoso para cerrarles el paso.

Como breve colofón del presente capítulo puede decirse que el oleaje que destruyó al *Memphis* dependió de una concantenación sinérgica de factores físicos, atmosféricos y marinos, que conformaron una singularidad difícilmente repetible en el mismo lugar. Y en esto vale retornar a la página de Presentación y al capítulo II de este libro para retomar la afirmación del ilustre investigador Sir Robert Schomburgk en 1853 cuando era el honorable cónsul británico en la República Dominicana en referencia a las condiciones del antepuerto de la ciudad de Santo Domingo: «Aquí están expuestos (los buques) al viento del Sur y a una fuerte marejada»... «si le sobreviniese una desgracia al buque, sería inevitablemente estrellado contra las peñas...».

Aunque las dos frases hacen alusión en ese tiempo a los barcos de madera y de velas movidos por el viento, el grado de peligro para el crucero acorazado, a pesar de estar hecho de sólidos metales y de contar con la propulsión de poderosas máquinas de vapor, fue el mismo al encontrarse en incapacidad motora cuando fue embestido por la *fuerte marejada* (mar de leva) de la que no pudo escapar a tiempo. Sin lugar a dudas, y sin que Schomburgk tuviera nada de adivino ni pudiera saber jamás de la existencia futura de un barco como el *Memphis*, sus expresiones con relación a este no dejan de tener cierto toque profético.

## BIBLIOGRAFÍA

- BEACH, Edward L. Jr.: *The Wreck of the Memphis*, Holt, Rhinehart and Winston, New York, 1966.
- BONNER, K; Bonner C.: *Great Naval Disasters, U.S. Naval Accidents in the 20<sup>th</sup> Century*, MBI Publishing Company, Osceola WI, USA, 1998.
- GARCÍA BONNELLY, Juan Ulises: *Las obras públicas en la Era de Trujillo*, tomo II, Impresora Dominicana, 1955.
- GUZMÁN, Alberto: *Algunas teorías de la sismo-tectónica* (tesis), SODOSISMICA, 1975.
- JAR TORRE, Luis: «Viene una Ola», *Revista General de Marina*, agosto-septiembre, 2004.
- MOSCOSO, J. E.: Artículo en *La Cuna de América*, núm. 92, 4 de octubre de 1908.
- MUSICANT, Ivan: *U.S. Armored Cruisers, a Design and Operational History*. Naval Institute Press, Annapolis MD, 1985.
- O'FLYNN, Joseph P.: *Nautical Dictionary*. Harbor House Publishers, Michigan USA, 1982.
- O'LOUGHLIN, Karen F; Lander, James F.: *Caribbean Tsunamis, a 500-Year History from 1498-1998*. Kluwer Academic Publishers, 2003.
- PARARAS-CARAYANNIS, George: *The Loss of the USS Memphis on 29 August 1916, Was a Tsunami Responsible?* [en línea]. Disponible en: <http://www.drgeorgepc.com/LossUSSMemphis.html>.
- \_\_\_\_\_: *Earthquake and Tsunami of 13 August 1868 in Arica, Perú*, [en línea]. Disponible en: <http://www.drgeorgepc.com/Tsunami1868Chile.html>.
- PEÑA, Ángela: «Robarle espacio al Mar. ¡Hace tiempo que ocurrió en Santo Domingo!». *Hoy*, 01 de abril de 2005.
- USC TSUNAMI RESEARCH GROUP: *The Virgin Islands Tsunami* [en línea]. Disponible en: <https://www.usc./dept/tsunamis/caribbean/webpages/1867viindex.html>.
- UTRERA, Fray Cipriano de: *Santo Domingo: Dilucidaciones históricas*, tomos I y II, y Capítulo LIII: «Terremotos», Secretaria de Estado de Educación y Bellas Artes, Santo Domingo, 1995.

**Otras publicaciones consultadas:**

*La Cuna de América*, núm. 92, 4 de octubre, 1908.

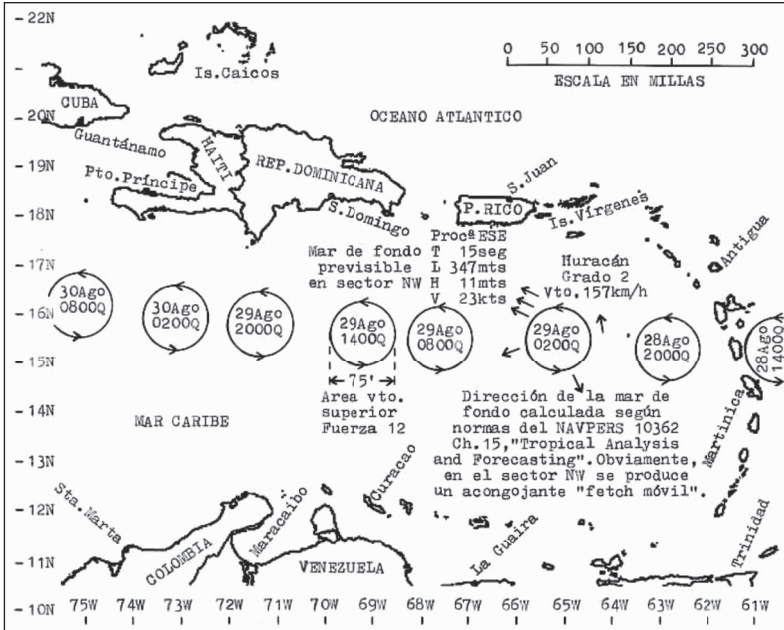
*La Opinión*, 25 de junio, 1936.

*Listín Diario*, ediciones 30 de agosto de 1916 y 25-27 de junio de 1936.

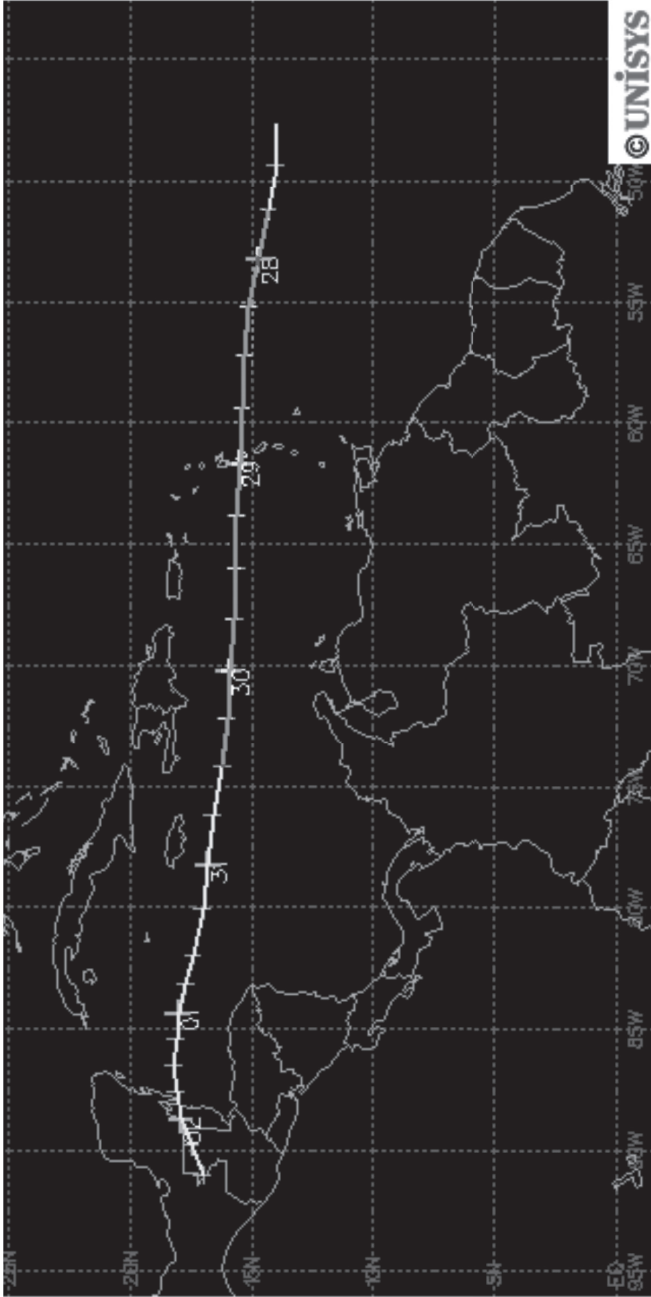
*Renacimiento*, núm. 39, septiembre, 1916.

*The New York Times*, 30 de agosto, 1916.

## ILUSTRACIONES



Análisis gráfico del trayecto del huracán y de la mar de leva en el antepuerto de Santo Domingo en la tarde del 29 de agosto de 1916 según el capitán de corbeta Luis Jar Torre (Referencia bibliográfica en el texto). Nótese el rumbo del huracán Oeste-Noroeste. El conjunto de flechas señalan la zona de presión del huracán sobre las aguas (fetch) y la dirección de las olas cuyos parámetros se ofrecen en la columna colocada inmediatamente por debajo de la isla de Puerto Rico. Proc: procedencia Este-sureste; T: período (tiempo) 15 segundos; L: longitud, 347 metros; H: altura, elevación, 11 metros; V: velocidad 23 nudos. (Gráfico publicado con la autorización de su autor).



Trayecto del huracán del *Memphis* del 27 de agosto al 2 de septiembre de 1916. Con una ruta Este-Oeste ligeramente Noroeste cruzó el meridiano 69.9 W de la ciudad de Santo Domingo a unas 160 millas náuticas al sur en horas avanzadas de la noche del día 29 de agosto con categoría 1. Penetró al mar Caribe entre las islas Martinica y Dominica y terminó como tormenta tropical en Centroamérica. La imagen, de UNISYS, se muestra de manera parcial con el fin de acomodarla mejor al texto.

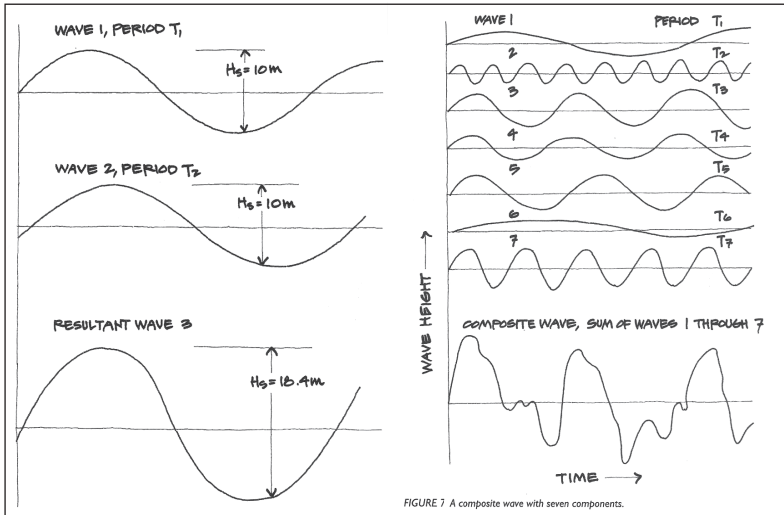
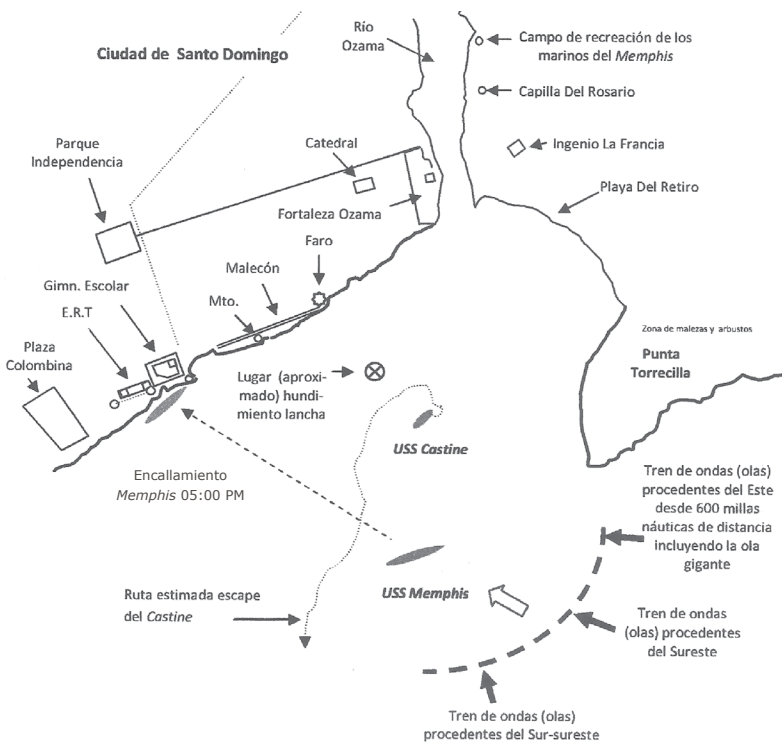
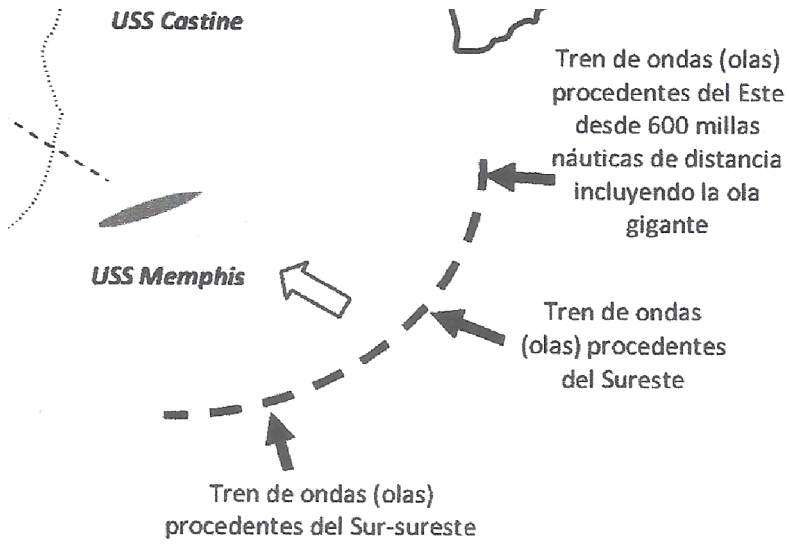


FIGURE 7 A composite wave with seven components.

Esquemas útiles que permiten comprender la formación de olas en relación a los fenómenos de **interferencia constructiva**. A la izquierda: olas de igual período (frecuencia) y amplitud (altura, en este caso de 10 metros) produciendo olas de 18.4 metros. A la derecha: **olas compuestas o complejas**, resultantes de la concatenación de varias (7 en el modelo) con períodos y alturas diferentes. Estos modelos podrían explicar gráficamente la formación de las olas enormes y complejas descritas por la tripulación del *Memphis*. Se estima que los trenes de olas proviniendo de direcciones distintas confluyeron en el antepuerto de Santo Domingo en la tarde del 29 de agosto de 1916. (Gráficos: Smith, Craig B.: *Extreme Waves*, Joseph Henry Press, Washington DC, p. 52).



Plano esquemático, simplificado, del litoral de la ciudad de Santo Domingo y del antepuerto elaborado por el autor sobre la base de los planos de referencia en el texto. Intenta mostrar cómo el *Memphis*, anclado en 55 pies de agua, fue atrapado por una conjunción de olas (en resonancia constructiva) de distinta procedencia producidas en el *fetch* del huracán a medida que este se desplazaba de Este a Oeste por el centro del mar Caribe, fenómeno singular que fue posible debido a la mayor velocidad de traslación de las ondas que la propia el huracán. Se muestra la ruta de escape del *Castine* (aproximada) y el lugar (circulo con una X) en el Placer de los Estudios (aproximado) en el que naufragó la lancha motora del *Memphis* que partió del campo de recreación en la ribera oriental del Ozama un tanto al norte de la vieja capilla Del Rosario. (Esquema interpretativo del autor sobre la dinámica de las olas expresadas en los trabajos de Jar Torre y Pararas-Carayannis, referidos en el texto). (Mto: Monumento; Gimn. Escolar: Gimnasio Escolar; ERT: Estación Radiotelegráfica).



Esquema amplificado en la zona de conjunción de las olas sobre el *Memphis*; detalles explicados en la imagen de la página anterior.

## CAPÍTULO VI

# Destino del derrelicto del *USS Memphis*

La imposibilidad de reflotar y de salvar al *Memphis* debido a la magnitud de los daños sufridos en su fondo fue expresada por su capitán el día siguiente al del naufragio,<sup>1</sup> criterio confirmado luego por el secretario de Marina de los Estados Unidos, Josephus Daniels, al manifestar que la operación de rescate costaría unos US\$3.000.000, inversión que no se justificaba para un buque que en ese momento ya se consideraba anticuado.<sup>2</sup> De esta manera, se optó por declararlo como pérdida total, sujeto a ser vendido por el valor de sus metales y por ende a ser desguazado en el sitio en que estaba encallado, pues no había forma alguna de moverlo a un lugar apropiado para esa labor.

Poco tiempo después del naufragio la US Navy envió al capitán Nielson, un ingeniero naval, quien con un equipo de mecánicos, armeros, herreros, fundidores y buzos, instaló una base de operaciones en el roquedal contiguo al Gimnasio Escolar justo frente al *Memphis*. Levantó planos de las condiciones del barco, incluso de sus partes sumergidas y lo desarmó parcialmente, extrayéndole piezas y equipos entre los que estaban los pesados cañones de 10 pulgadas y la numerosa artillería

<sup>1</sup> *Listín Diario*, 30 de agosto de 1916, p. 5.

<sup>2</sup> *Ibidem*, 16 de noviembre de 1916.

secundaria y terciaria, dejando sin remover las pesadas torres artilleras de proa y popa.

El trabajo de este grupo, denominado Memphis Wrecking Company, terminó con el regreso de los técnicos<sup>3</sup> inmediatamente luego de la intromisión de los Estados Unidos en la Gran Guerra europea en 1917,<sup>4</sup> momento en el que se le retiró la pasarela de comunicación a tierra quedando el buque prácticamente intacto en cuanto a su estructura general y a merced de oportunistas criollos que lograban ingresar a él a pesar de la vigilancia de la gendamería yankee en la ciudad de Santo Domingo, intrusos que prosiguieron desmantelándolo internamente a puras «dentelladas», labor que adquirió mayor relevancia tras su venta por la U.S. Navy y al quedar luego en condición de derrelicto.<sup>5</sup>

Fue dado de baja oficialmente de la lista de servicios de la Armada (decomisionado) el 17 de diciembre de 1917 y en el mes de enero de 1920 colocado en condición de concurso para ser vendido como chatarra, promoción que fue publicada en Santo Domingo por el gobernador militar, el contralmirante Snowden, con vencimiento estipulado para el 4 de mayo de ese mismo año,<sup>6</sup> siendo adjudicado a la firma A. H. Radetsky Iron and Metal Company, de Denver, Colorado, el 17 de diciembre

<sup>3</sup> El autor no dispone de datos sobre la fecha en la que terminó la operación del desmantelamiento inicial del naufragado *Memphis*, pero es seguro que fue posterior al mes de abril de 1917 porque para ese mes existen copias de dos documentos en el Archivo General de la Nación que tratan sobre el «impasse» que se produjo entre el cabildo capitaleño y el jefe de la Oficina Sanitaria del Gobierno Militar por la disposición unilateral de este de suministrarle agua del servicio municipal a la Memphis Wrecking Company.

<sup>4</sup> L. E. Gómez Alfau: «Otra vez el Memphis», *Listín Diario*, 14 de diciembre de 1926.

<sup>5</sup> *Derrelicto* es el término que se le aplica a todo barco naufragado y abandonado en el mar y así se utilizará en el presente texto en referencia al *Memphis*. Eventualmente se le llamará *pecio*. Pero se debe admitir que hasta el momento en que la Armada norteamericana vendió sus restos no puede decirse que el *Memphis* fuera una cosa totalmente abandonada.

<sup>6</sup> *Listín Diario*, 16 de enero de 1920.

de 1922,<sup>7</sup> con el compromiso de que su desguace y remoción se hicieran con rapidez según referencia de Robert McClintock en un artículo de su autoría publicado en septiembre de 1937 en el *Proceeding del Instituto Naval*.<sup>8</sup>

Pero el *Memphis* era un barco sólidamente estructurado, de gruesos metales con una excelente aleación de acero con níquel al 5%, difícil de ser cortado o desmontado con las técnicas disponibles en ese momento. Además, no reposaba en un cómodo astillero sino en un lugar alejado de su país de origen, sin recursos tecnológicos para ese tipo de empresa, varado en el mar, separado del acantilado costero por un foso longitudinal que aunque de corta extensión tenía varios metros de profundidad y lleno permanentemente de aguas que con frecuencia eran intranquilas. De esta forma, los intentos iniciales e inmediatos posteriores para desguazarlo no fueron fructíferos, lo que hizo que el contrato pasara de mano en mano por compañías que no pudieron cumplir ese cometido.

Su «sobrevivencia» en estado total de abandono fue fruto, en parte, del poco interés comercial de los metales en esa época como consecuencia de las limitaciones impuestas por el Tratado de Versalles que limitó el tope del tonelaje permitido a las flotas de guerra, paralizó la construcción de grandes buques e hizo desguazar a unidades ya existentes. Esta mercadológica circunstancia negativa le permitió continuar enmoheciéndose y degradándose paulatinamente por más de dos décadas en el mismo lugar en el que encalló en la fatídica tarde del 29 de agosto de 1916.

En su «tumba» de aguas saladas y rocas coralinas era un objeto enorme, real, al que el desinterés progresivo lo «ausentó» de la atención colectiva, alcanzando la extraña dualidad de estar realmente allí y al parecer no estarlo al mismo tiempo.

<sup>7</sup> Ivan Musicant: *U.S. Armored Criser*, Naval Institute Press, 1985, p. 188.

<sup>8</sup> Robert McClintock: *The End of the Ex-USS Memphis*, U.S. Naval Institute Proceeding, septiembre de 1937, p. 1273.

Aunque en contadas ocasiones fue el objetivo central de cámaras fotográficas y tema para cuadros al óleo de don Abelardo Piñeyro, su presencia en un apreciable número de fotografías dirigidas a resaltar el malecón y las obras concatenadas a su progresivo desarrollo, era tangencial o de interés colateral. Como un sarcasmo del destino, al otrora orgulloso navío, el «monstruo» vestido de gris de guerra que con sus cañones, aunque callados, intimidó a la ciudad de Santo Domingo, la naturaleza enfurecida lo trajo al punto de descarga de la rampa mediante la cual la ciudad lanzaba la basura a esas aguas, de manera que se mantuvo permanentemente envuelto en esos pestilentes desperdicios hasta el momento en el que fue cortado a ras de agua entre 1937 y 1938, coincidiendo esto con la decisión del cabildo capitalino de suprimir ese afrentoso y antihigiénico vertedero que a la sazón era ya incompatible con el desarrollo del nuevo y hermoso malecón de la ciudad de Santo Domingo.

Se convirtió en habitat de flora y fauna marinas, en refugio de aventureros y de viciosos, en plataforma de lanzamiento para suicidas, en fuente de negocios para quienes lo canibalizaron y en cómodo asiento para pescadores costaneros. Además, y como estaba colocado en un sitio privilegiado frente al Gimnasio Escolar fue usado ocasionalmente como soporte de promociones publicitarias, convirtiéndose en un «testigo» permanente de las paradas escolares, cívicas y militares y de los campeonatos de baseball allí celebrados, sirviéndole de referencia exitosa a los peloteros que con sus largos batazos casi lograban alcanzarlo.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> 1. La razón del apodo de «Memphis» al jugador de béisbol de la época Vicente Pichardo (llamado coloquialmente Memphis Pichardo) según el historiador del baseball Rock Rub en su libro *The Tropic of Baseball* (1998, University of Nebraska Press), la obtuvo de Manuel Joaquín Báez Vargas quien le hizo saber que Vicente Pichardo era uno de los jugadores del «patio de los Báez» que jugaron con los marinos del *Memphis*—motivo por el que ellos supieron mucho del barco— contexto deportivo en el que se le puso el apodo por ser Vicente alto y fuerte como lo era el buque y que «llevó ese sobrenombre importado simbólico por el resto de su carrera» [https://www.goodreads.com/book/show/376824.The\\_Tropic\\_of\\_Baseball](https://www.goodreads.com/book/show/376824.The_Tropic_of_Baseball).

Estando cerca del canal de entrada al puerto en el Ozama devino en imagen curiosa e impactante para los viajeros foráneos que ingresaban por esa vía marítima, terminando por constituirse en motivo de vergüenza para la colonia norteamericana radicada en el país y en una especie de monumento conmemorativo de una época de «tan desagradable evocación» que contrastaba con la que se vivía entonces de «paz y de exitosa cooperación entre las dos naciones». Pero además, se convirtió en causa de reproches, de magnitud creciente, para los Estados Unidos al punto de que estaba siendo utilizado políticamente en su contra por «... todos los agitadores en las Indias Occidentales».<sup>10</sup>

Según el periodista Arthur Rhul del *New York Herald Tribune*, la Marina norteamericana oficiosamente inculpada en el asunto, adujo a su favor no tener responsabilidad alguna tras la venta subastada de los restos del buque, agregando que «el desgraciado crucero» había sido vendido «a unos traficantes de metales viejos, quienes se llevaron de él todas las piezas servibles de cobre y bronce sin que fueran obligados a disponer del casco», apuntando lo expresado con el criterio de que la remoción de lo que allí quedaba no era asunto que estaba bajo su jurisdicción.<sup>11</sup>

Aunque no se reseñara en las crónicas de la época, no es difícil de imaginar lo molesto que pudo haberle sido al almirante U.S.N. Charles F. Hughes ver el derruido casco en ocasión de la

---

2. En ocasiones las bolas de batazos largos llegaban rebotando al *Memphis* o al seno acuoso que lo precedía; eran dobles por regla. Objío G, César: «El Mar de leva fue más fuerte que el Memphis» Sección Temas, 13 de septiembre de 1998, p. 7. ¡En 1935 el inmortal slugger norteamericano Johnny Mize logró la hazaña de impactar al *Memphis* de aire con un batazo en el que se estima que la bola recorrió unos 480 pies!. Córbova, Cuqui: *La Historia del Memphis y el Gimnasio Escolar*. En <https://listindiario.com/el-deporte/2014/08/19/334156/la-historia-del-menphis-y-el-gimnasio-escolar>.

<sup>10</sup> «Diez mil toneladas de un magnífico acero se obtendrán del *Memphis* al eliminar sus restos de nuestras aguas». *Listín Diario*, 28 de agosto de 1935.

<sup>11</sup> Arthur Ruhl: «La necesaria eliminación del casco del *Memphis*». *La Opinión*, 26 de abril de 1929.

visita formal que hiciera a la República Dominicana a mediados del mes de febrero del año 1927. El alto oficial enarbolaba su insignia en un crucero acorazado, el USS *Seattle* (ex-*Washington*), buque que era de la misma categoría (Clase) del *Memphis* y al que había capitaneado Edward L. Beach en los primeros tiempos de la ocupación militar haitiana, cosa que no dejó de ser una de esas extrañas coincidencias.

El *Seattle*, que como el *Memphis*, no podía entrar al puerto del Ozama, fondeó en el antepuerto en un sitio escénicamente dominado por el triste y abandonado derrelicto del que fuera su «hermano mayor» de Clase.<sup>12</sup> Para colmo, la misma e ineludible presencia la tuvo, pero al revés, desde tierra, en ocasión de la gran parada militar que en su honor le hizo el Gobierno dominicano del presidente Horacio Vásquez en el Gimnasio Escolar. Allí, frente a frente, todos bien engalanados, entre saludos y banderas, rígidas formaciones, marchas marciales e himnos nacionales, sus ojos no podían eludir la enorme silueta, demasiado cerca, a «tiro de piedra», de aquel conjunto de metales enmohecidos.

Las fuertes corazas laterales y las cubiertas, en especial la principal enteriza y más aún, la blindada interna por debajo de aquella, así como otras sólidas estructuras de soporte, le permitieron resistir estoicamente la permanente agresión química del salitre marino, la erosión continua de las olas arenadas y las frecuentes y descomunales embestidas de tormentas, ciclones y mares de leva, y todo eso a pesar de tener su fondo destruido o aplastado. Fenómenos como el huracán de San Zenón del 3 de septiembre de 1930, cuyo centro (ojo) le pasó por encima a la ciudad de Santo Domingo devastándola, y el severo mar de leva que impactó a toda la costa sur de la isla el 24 de junio de 1936, no lograron moverlo un ápice de su sitio.

<sup>12</sup> «Hermano mayor» porque siendo buques similares, del mismo programa de diseño y construcción el *Tennessee* fue el prototipo de su Clase (Tennessee Class).

Era fuerte pero no lo eran menos las rocas coralinas que lo agarraban por debajo.

Tras la gran depresión económica de 1929 y su lenta recuperación en los años siguientes, unido esto a los preparativos de guerra, especialmente en Japón, Alemania e Italia, países los dos primeros que buscaban metales baratos en todas partes para nutrir su industria bélica, se produjo un repunte en el interés por las eventuales 10,000 toneladas de acero-niquel presentes en el «casarón» del *Memphis*, producto negociable en el que intervenían mediadores foráneos y nacionales con el interesado auspicio del régimen de Trujillo, época en la que negociadores alemanes hacían frecuentes llamadas a Santo Domingo movidos por ese propósito.<sup>13</sup>

En razón de esto, a mediados del año 1935, Trujillo utilizó como mediador especial ante el presidente Roosevelt al Receptor General de Aduanas, Mr. William E. Pulliam. Este, luego de sus entrevistas en Washington, regresó al país a finales de agosto trayendo la información de las mejores intenciones colaborativas del Gobierno norteamericano y de propuestas de varias compañías para el desguace final, procedimiento en el que no se emplearían explosivos sino el corte simple de los metales. La empresa seleccionada iniciaría los trabajos dentro de los primeros setenta días posteriores a la aprobación y firma del convenio.<sup>14</sup>

Pero la presión para la eliminación del *Memphis* tenía un valor agregado de mayor importancia no mercurial sino estético. En esos años de la década del 30, tras el paso del mencionado huracán de San Zenón, el proceso de recuperación de la ciudad de Santo Domingo incluyó su expansión hacia el Oeste y la transformación y embellecimiento utilitario de su litoral con la construcción del malecón y su eje vial, la Avenida

<sup>13</sup> Robert McClintock: *Op. cit.*, p. 1274.

<sup>14</sup> «Diez mil toneladas...», *Listín Diario*, 28 de agosto de 1935.

George Washington,<sup>15</sup> inaugurada el 22 de febrero de 1936 en su segmento desde el obelisco hasta el balneario de Güibia en donde empalmó poco después con la avenida Máximo Gómez recién construida e inaugurada.

Esta hermosa vía, proyectada para ampliarse hacia el Oeste a lo largo de la costa hasta el vetusto fuerte o castillo de San Gerónimo, debía además unirse al antiguo Paseo Presidente Billini (el viejo malecón) y mediante este y su prolongación, la U.S. Marine Corps,<sup>16</sup> llegar hasta el Puerto Trujillo, cuyas obras fueron puestas en servicio el 15 de agosto de 1936. Era necesario, por tanto, construir un segmento de avenida de poco más de 500 metros de longitud que entroncara a la George Washington, a nivel del obelisco, y al Paseo Presidente Billini, zona que estaba ocupada por importantes obstáculos en tierra frente a los cuales, en el mar, estaba el impertinente casco.

La Plaza Colombina, contigua al obelisco, fue transformada en el bello Parque Infantil Ramfis<sup>17</sup> (hoy Eugenio María de Hostos) y en los últimos años de esa década (1930) y principios de la del cuarenta fueron eliminados de ese espacio (o próximo a él) el Matadero Municipal, un segmento de la antigua muralla que bajaba hasta el derruido fuerte de San Gil, el Campo Deportivo Municipal (Gimnasio Escolar, Play Ground) y la estación radiotelegráfica (convertida ya en la Estación HIX,

<sup>15</sup> Esta gran avenida originalmente se llamaría Avenida Colombina, pero el cabildo capitalino antes de ser inaugurada se lo cambió por el de «Presidente Trujillo». El dictador, en una de sus típicas maniobras políticas circunstanciales, «declinó» ese honor «sugiriendo» (en realidad ordenando) el que tiene desde entonces.

<sup>16</sup> Así fue denominado en la Era de Trujillo el pequeño segmento vial que unió el Paseo Presidente Billini con el Puerto de Santo Domingo. Hoy ostenta el nombre de Presidente Francisco Alberto Caamaño Deñó, debiéndose tener en cuenta la propiedad de este nuevo nombre porque fue Caamaño Deñó quien encarnó la resistencia armada contra la segunda invasión del US Marine Corps en 1965.

<sup>17</sup> Nombre (apodo) del hijo mimado de Trujillo. Sin lugar a dudas un hermoso parque para la diversión de los niños que fue diseñado por el eximio arquitecto Guillermo González e inaugurado el 26 de diciembre de 1937. Hoy lleva, meritoriamente, el nombre del insigne maestro Eugenio María de Hostos.

Atenas del Nuevo Mundo) con las dos elevadas torres que soportaban la antena.

Acorralado entre el apetito comercial que provocaba y el indetenible desarrollo ornamental y utilitario del litoral capitalino, factores a los que se sumó en esos momentos el uso de la tecnología oxiacetilénica para el corte rápido y limpio de sus gruesos metales, el casco no podía seguir allí estático por más tiempo. Según McClintock, los derechos para su desguace negociados en los Estados Unidos y en Latinoamérica fueron adquiridos finalmente por una empresa azucarera cubana de capital norteamericano la que a su vez subcontrató a otra especializada en el asunto radicada en Miami, Florida. El 12 de julio de 1937 el periódico *Listín Diario*, en una breve nota de su primera página<sup>18</sup> dio cuentas de que esa labor estaba a cargo ya de una «gran fundición cubana» propiedad del Sr. Juan Garibea,<sup>19</sup> y que los trabajos preliminares de corte y retiro del «viejo y feo casco» habían comenzado con la colocación de un puente metálico entre el acantilado costero y el derrelicto.

En realidad, los derechos sobre los metales del *Memphis* fueron adquiridos por el señor Emeterio Sotomayor de la Compañía Pan American Constructions radicada en Miami, Florida.<sup>20</sup> Una evaluación previa al desguace mostró que sus corazas laterales, la cubierta principal, las dos torres cañoneras y sus soportes (barbetas) y la torre de mando de batalla (conning tower), estaban en buen estado de conservación, así como los motores reciprocantes de vapor y las salas de calderas a pesar de estar estos últimos bajo efecto directo y continuo del agua de mar. Un estimado inicial consideró que podrían recuperarse

<sup>18</sup> *Listín Diario*, 12 de julio de 1937, p. 1.

<sup>19</sup> Se trató en realidad de Juan Gaubeka, no Garibea. El señor Gaubeka, de origen vasco, fue propietario de la fundición más importante del país. Era un excelente conocedor de los metales y experimentado negociador de chatarra. Se asoció con Emeterio Sotomayor en la empresa de la extracción de los restos del *Memphis*.

<sup>20</sup> «Queda todavía mucho acero bajo el mar a los 37 años de la tragedia del *Memphis*», *El Caribe*, 16 de agosto de 1953.

unas 12,000 toneladas de acero, cifra que el autor del citado artículo apreció exagerada debido al deterioro existente en los estamentos inferiores de la estructura

Bajo la dirección de ingenieros norteamericanos y el concurso de operarios criollos y con equipos instalados sobre la costa en terrenos contiguos al campo de pelota (Play Ground), incluyendo una enorme grúa, se iniciaron de lleno los trabajos coincidiendo con la fecha del veintún aniversario de la tragedia, labores que prosiguieron hasta bien avanzado el año 1938. El desguace se hizo siguiendo un orden en el que primero se desmanteló lo que quedaba de la superestructura (ya no estaban allí ni las chimeneas ni el mástil proel en forma de cesta invertida) y luego, con la cubierta principal retirada, el casco fue atacado desde la popa hasta la proa, haciéndose el corte lo más profundo posible,<sup>21</sup> estimado por otro cronista en unos cuatro pies por debajo del nivel del agua,<sup>22</sup> procedimiento que de todos modos no ocultó totalmente la parte que quedó sumergida que era de extensión equivalente a la que tenía el buque en «vida»; un buen amasijo de «hierros» de alto valor en el mercado de los metales.

Al parecer el inicio de la Segunda Guerra Mundial, unido a insalvables obstáculos técnicos en ese momento y a factores mercadológicos desfavorables, permitió que el fondo del buque permaneciera por unos años más en condición de abandono, sin que esto fuera óbice para que se les continuaran dando mordiscos informales a sus metales, labor en la que se destacó el señor Ramón Castillo reconocido popularmente con el sobrenombre de «El buzo sin escafandra» por la extraordinaria capacidad que tenía para permanecer sumergido por largos períodos de tiempo sin dispositivos respiratorios auxiliares.<sup>23</sup>

<sup>21</sup> Robert McClintock: *Op. cit.*, p. 1274.

<sup>22</sup> «Queda todavía mucho acero...», *El Caribe*, 16 de agosto de 1953.

<sup>23</sup> Ramón Castillo, fue de los que sacó «hierros» del *Memphis* y se destacó por el salvamento de varias personas que con intenciones suicidas se lanzaron al mar y por el rescate de cadáveres de otros que lograron ese fatal objetivo

En la mañana del 22 de septiembre de 1949, un huracán de categoría 1, degradado a tormenta tropical cuyo centro desorganizado penetró por la costa sur al oeste próximo de la ciudad de Santo Domingo, causó un poderoso oleaje que solo fue superado en número de víctimas por los previos de 1908 (el de la balandra *La Aurora*, 27 de septiembre), el del *Memphis* en 1916 (29 de agosto) y el del 24 de junio de 1936. En esa ocasión la goleta *Puerto Plata* fue atrapada por el oleaje y los vientos antes de entrar al puerto del Ozama; arrastrada a la deriva como si fuera conducida por un corredor acuático invisible terminó estrellándose contra los restos del sumergido *Memphis*, despedazándose y lanzando a sus cuatro tripulantes a las agitadas aguas quienes aunque se asieron de maderos flotantes no tardaron en morir ahogados, desgraciado infortunio que corrieron también dos jóvenes y valientes rescatistas, José Miguel Lacay Polanco y Julio Rodríguez Pichardo, que trataron de salvar a los naufragos tirándose del acantilado.

Días después y en la suposición de que los cadáveres estaban atrapados en el *Memphis*, el señor Castillo, «El buzo sin escafandra», se dispuso al rescate de los mismos, operativo que no llegó a realizarse por las malas condiciones del mar. En esa ocasión Castillo fue enfático al señalar que del *Memphis* existían tres pisos debajo del agua, o como fue periodísticamente expresado, «tres lóbregos y laberínticos pisos». Lo ocurrido es relevante, no sólo por el dolor que causó en la ciudadanía y en las familias de los ahogados, sino porque de repente le dio connotación al olvidado e «invisible» *Memphis* y ofreció una idea de la magnitud metálica que el fondo del mar retenía del buque.<sup>24</sup>

---

o porque caían accidentalmente en esas aguas como el caso de uno de sus hermanos al que salvó de una muerte segura. *El Nacional*, Pedro González Candelier, p. 18 (fecha no disponible).

<sup>24</sup> 1) *El Caribe*, 23 de septiembre de 1949, p. 7; 2) *La Nación*, 26 de septiembre de 1949; 3) Freddy Gómez Villalón, *Hoy*, suplemento 24 de septiembre 1994, p. 20.

En los primeros años de la década de 1950 Sotomayor reanudó la extracción profesional de lo que allí quedó en 1938 con la posibilidad de sacar entre 6,000 a 8,000 toneladas hasta la finalización de los trabajos estimada para el año 1954. Nuevos equipos y una enorme grúa de fabricación nacional se instalaron sobre el roquedal y con la ayuda de un equipo constituido por cuatro buzos y dos auxiliares se realizaron las labores de extracción, operación en ocasiones limitada por las condiciones desfavorables del mar. Los pedazos de metal, disgregados a fuerza de dinamita, tras ser izados a tierra eran cortados con la llama oxiacetilénica en fragmentos menores más apropiados para su transporte al muelle y embarque mediante la Agencia Marítima y Comercial a la firma canadiense compradora, la Loudee International Metals Limited. Hasta el momento de la publicación de esa información, ya se habían logrado extraer unas 800 toneladas.<sup>25</sup>

Es interesante señalar que el señor Juan Díaz, un experto buzo y reconocido rescatador de naufragios del litoral, quien era miembro del equipo de extracción, expresó que ellos (los buzos) estaban trabajando en una profundidad de hasta veinte pies, que en la sección de proa habían «dos pisos intactos» y que las diez y seis calderas estaban a punto de desplomarse sobre el fondo. Su apreciación sobre los pisos sumergidos es coincidente con las manifestadas por buzos previos y es interesante porque sus veinte pies contrastan con los doce que fueron mencionados a raíz del encallamiento del buque. La diferencia dependería, en parte, del hecho de que al encallar

---

<sup>25</sup> Don Huáscar Rodríguez, un exitoso empresario en el negocio de metales, le expresó al autor el haber presenciado la extracción de los restos del derrelicto hecho por la compañía del señor Sotomayor en los primeros años de la década de 1950, proceso que se hizo con cargas de dinamita por lo que, además de los fragmentos metálicos obtenidos, afloraba una gran cantidad de peces matados por esas detonaciones. Refirió que dicha Compañía realizó dos grandes embarques de chatarra, recordando él las enormes pilas de metales acumuladas en el muelle. (Ver: «Queda todavía mucho acero...», *El Caribe*, 16 de agosto de 1953).

el barco quedó más sumergido de proa que de popa en donde era posible ver segmentos superiores de las paletas de las dos hélices sobresaliendo del agua. Es posible además, que esta inclinación permitiera que los cortes de 1937-1938 fueran más profundos por el extremo de popa del buque.

No se dispone de información sobre la cantidad de metal extraído en esa ocasión, pero lo cierto es que al finalizar ese operativo el *Memphis* se perdió de vista. Para colmo, lo que pudo haber quedado fue enterrado como resultado de un profundo dragado que se le hizo al antepuerto a mediados de la década de 1950 el cual depositó una enorme cantidad de arena y otros elementos del fondo marino junto a la costa, «fabricando» una extensa pero angosta playa artificial a todo lo largo del litoral, masa de arena que, hacia el Oeste, cubrió a la playa natural de Güibia de manera que los cuatro trampolines de ese balneario público y el solitario y esbelto del elitista Casino de Güibia quedaron atrapados sin agua de mar por debajo. A este encubrimiento artificial colaboró la construcción en esos años del espigón («Jetz») que penetra en el mar desde la zona costera del Obelisco en donde hoy se encuentra la plaza recreativa Juan Barón.

Pero esa arena «impuesta» artificialmente al acantilado, al carecer de la protección necesaria, fue barrida poco a poco por el mar cuyas olas volvieron a chocar contra las desnudas rocas, como siempre, desde tiempos inmemoriales, lo han hecho. Aunque allí todo quedó con nítida apariencia porque el viejo *Memphis* había desaparecido definitivamente de la vista de los transeúntes del malecón y de los «habitués» de esos roquedales, en realidad el trabajo de extracción de los años 50 no pudo arrancarles a las rocas del fondo parte de lo que retenían por más de cuarenta y cinco años, cosa que conocían los intrépidos nadadores que se sumergían en esas aguas poco profundas, pero sobre todo los rústicos «buzos» que a pleno pulmón, desprovistos de indumentarias profesionales propias del oficio, continuaron sacando porciones y piezas menores.

De esta manera no sorprende que en el año 2012 un grupo de ocho buzos de inmersión libre, apenas provistos de gafas para protección ocular, ayudados por otros hombres en tierra y valiéndose de un malacate rudimentario, llevaran más de un año sacando pedazos metálicos, incluyendo piezas de bronce. Estos humildes extractores, que se reconocían a sí mismos como «pescadores de metales», obtenían ganancias variables con la venta del material sacado que eran mayores con los objetos de bronce, sin tener inconvenientes con los inspectores del Ministerio de Medio Ambiente porque no dañaban los corales pero en cambio sí con policías que les exigían ciertas contribuciones monetarias.

En un principio ellos desconocían qué era el *Memphis*, pero con el paso del tiempo obtuvieron información al respecto aunque siempre muy limitada. Expresaron que en ese fondo marino había todavía mucho metal para sacar y que en alguna que otra ocasión extrajeron huesos de apariencia humana adheridos a los metales que pensaron eran de las víctimas del naufragio. La imagen que acompaña al texto es una muestra fehaciente de la labor de estos rústicos desguazadores<sup>26</sup> y es evidencia de que al día de hoy deben quedar restos dispersos, si bien mínimos, del fondo del buque adheridos a las rocas coralinas.

Dos aspectos suscitaron particular interés en cronistas y en personas ligadas de una forma u otra a la historia del barco mientras estuvo en su condición de derrelicto y de desguace.

<sup>26</sup> 1) Si la información sobre el hallazgo de huesos humanos ofrecida por los «pescadores de metales» es verídica, no necesariamente corresponderían a víctimas (marinos) del *Memphis*. Se recuerda aquí, según noción popular, que suicidas utilizaron el derrelicto como trampolín para lanzarse al mar, y que hubo al menos dos ocasiones en que mares de leva causaron víctimas como el de junio de 1936 y el de la goleta Puerto Plata (ambos descritos en el texto) en los que un apreciable número de hombres (marinos o rescatistas) perecieron en las cercanías del *Memphis*; 2) Panky Corcino: «Pescadores de metales sacan el *Memphis* a Pedazos», *El Caribe* (Digital), 9 de enero de 2012.

El primero, la intrigante posibilidad de que el acero norteamericano extraído en el desguace de 1937-1938 fuera a parar, irónicamente, a las armas de guerra de Italia, de Japón o de Alemania en la Segunda Guerra Mundial, y el segundo la inquietante sospecha de que parte del parque explosivo y los torpedos del buque quedaran atrapados en las profundidades inundadas del mismo.

En esos años los referidos países alimentaban su industria bélica a un ritmo acelerado y buscaban metales baratos en todas partes, singular apetencia, en relación al *Memphis* que fue expresada por McClintock en su citado artículo de septiembre de 1937 y por Beach (hijo) en la acotación que le hace a la autobiografía de su padre.<sup>27</sup> El primero refiere que embarcadores germanos llamaban regularmente a Ciudad Trujillo interesados en los restos del buque,<sup>28</sup> manifestando dicho autor la posibilidad de que porciones del viejo crucero fueran a dar a sus acerías y finalizaran «en alguna nueva unidad de la Armada del Reich, o al menos en sus municiones». El segundo, sesenta y cinco años después y con el peso del crédito de sus conocimientos históricos sobre el asunto, aseguró que la compañía que finalmente desmanteló el viejo casco era de propiedad nipona y que «sus grandes placas de acero fueron enviadas allá, refundidas, y incorporadas en buques de guerra japoneses».

Si fue así, el acero del *Memphis* quedó integrado en las armas de los países a los que Estados Unidos enfrentó en la Segunda Guerra Mundial. Para ambos autores y más allá de la interrogante de cuál de los dos países (Alemania o Japón) adquirió ese acero-níquel, el asunto tuvo un carácter irónicamente amargo.

La posibilidad de que en el *Memphis* quedaran remanentes explosivos fue motivo de preocupación en alguna que otra ocasión. El crucero, como buque de guerra en servicio activo,

<sup>27</sup> Edward Beach y Edward Beach, Jr.: *From Annapolis to Scapa Flow*, p. 257, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, U.S.A., 2003.

<sup>28</sup> Ver más información al respecto en la Adenda de este libro, pp. 384-385.

tenía una dotación total de 240 proyectiles de 10 pulgadas, 200 alimentaban a cada uno de los dieciséis de 6 pulgadas y 300 a los veintidós de 3 pulgadas y torpedos de 21 pulgadas. Se recordará que una de las preocupaciones de Beach cuando el barco encalló estrepitosamente fue la del posible estallido de las santabárbaras (eran dos «magazines», uno proel y otro popel) por las presiones extremas a las que fue sometido por su fondo, cosa que de haberse producido hubiera causado una tragedia de magnitud impensable para la tripulación, el gentío en tierra frente al barco y para las viviendas cercanas y aún lejanas. De hecho, esa posibilidad, voceada por alguien en la escena del naufragio, produjo un pánico transitorio con la consecuente estampida de los que estaban en los roquedales.

En los días y meses siguientes al encallamiento el buque fue totalmente desarmado de sus piezas artilleras y otros equipos de fácil remoción, material que fue transportado a los Estados Unidos en el viejo acorazado *New Hampshire*. Las referencias disponibles no dan cuenta de la extracción de su parque de explosivos, pero es de suponer que fue sacado antes o en la misma época que la artillería y que esto pudo haber sido hecho, además, por los buzos profesionales que operaron en las entrañas de la nave valiéndose de iluminación eléctrica sumergida. A los paños de municiones y pólvora del buque ingresó agua, dato referido por su personal de servicio que salió de ese compartimento abriendo una puerta con una carga explosiva controlada.<sup>29</sup> Por consiguiente es lógico suponer que la pólvora que pudo haber quedado allí debe haber sido barrida y degradada por el mar a corto o largo plazo.

Los proyectiles y torpedos, que no tendrían esta labilidad frente al salado elemento, deben haber sido extraídos a su debido tiempo. De otra manera es difícil entender la facilidad con la que el Secretario de Interior y Policía, el licenciado

<sup>29</sup> Edward L. Beach: *The Wreck of the Memphis*. Holt, Rinehart and Winston, New York, pp. 244-246.

Jacinto B. Peynado, autorizó la venta de dinamita y fulminantes en abril de 1930 al señor Domingo Medina, en representación de Pedro A. Iglesias, propietario del naufragado *Memphis*, para ser usada en las labores de su desguace.<sup>30</sup> Con la certeza o aún con una duda razonable de la existencia de materiales potencialmente explosivos tal autorización jamás habría sido concedida, cautela que habría sido la misma para la llama oxiacetilénica en el gran desguace que se le hizo entre 1937-1938.

Algo que tuvo particular interés en este aspecto fue lo referente a los torpedos. El *Memphis* poseía cuatro tubos lanzatorpedos sumergidos con sus respectivas salas situadas muy profundamente, espacios que con pocas dudas deben haber sufrido mucho con los golpes contra el fondo marino y con las rocas arrecifales sobre las que quedó finalmente montado. Este castigo es deducible de la relación que muchos años después del siniestro hizo Alvion P. Mosier, el barbero del buque, quien afirmó que un cadáver había sido encontrado en una de estas salas.<sup>31</sup>

En diciembre de 1926, L. E. Gómez Alfau, en un reportaje en el *Listín Diario*<sup>32</sup> hace referencia crítica a una inspección realizada por una comisión de la Secretaría de Estado de lo Interior y Policía, Guerra y Marina, al abandonado casco, publicada en el mismo periódico unos días antes<sup>33</sup> procedimiento en el que se incluyó al experto marino Wenceslao Arvelo –quien no era ingeniero naval– y que no contó, a su buen entender, con la presencia de un buzo calificado, lo que para el periodista fue una falla elemental y motivo

<sup>30</sup> Archivo General de la Nación, Fondo Ejército Nacional, legajo 7, expediente 55, 1930.

<sup>31</sup> Alvion P. Mosier: *Service Aboard the USS Tennessee/Memphis* [en línea]. Disponible en: <http://www.lookbackward.com/mosier/mosier-profiles/mosier-a/mosier-a/>

<sup>32</sup> L. E. Gómez Alfau: «Otra vez el *Memphis*», *Listín Diario*, 14 de diciembre de 1926.

<sup>33</sup> «Inspeccionan en las ruinas del acorazado *Memphis*», *Listín Diario*, 10 de diciembre de 1926.

para restarle calidad al informe que sería presentado posteriormente.

El articulista adoptó una posición de duda razonable en relación a lo dicho por el señor Pedro Iglesias, dueño del pecio del *Memphis*, en el sentido de que todos los torpedos, absolutamente todos, los había sacado su experto desarmador, el mismo que supuestamente desmanteló el buque inicialmente. No le creyó porque el referido desarmador no era el ingeniero naval Nielson a quien él (Gómez Alfau) había conocido muy bien en 1917, oficial que había residido en la calle Cambronal número 2 del barrio de Ciudad Nueva, lugar en donde él vio los planos del barco y los que se hicieron con el propósito de su desguace. Para él un particular obstáculo era el de los torpedos que estarían dentro de sus lanzaderas en el fondo sumergido del buque lo que, lógicamente, le daba consistencia a su criterio de que no todos habían sido removidos.<sup>34</sup>

Sin embargo, y en relación a esta lógica inquietud, desde la óptica actual es posible afirmar que de alguna manera los torpedos fueron removidos durante el desguace inicial de 1916-1917 por el ingeniero Nielson, extraídos de sus salas y no necesariamente de sus lanzaderas puesto que el buque no estaba en Santo Domingo en condiciones bélicas.

Aparte de esto, hubiera sido una incuestionable y dolosa falta de responsabilidad para la Armada norteamericana el haber dejado abandonada frente a la población capitaleña una carga explosiva de tal naturaleza. Los atropellos de esta Armada y de sus marines contra las naciones débiles del hemisferio son harto conocidos, pero en esta particular situación es un contrasentido difícil de admitir. Además, como fue expresado en un párrafo

<sup>34</sup> La investigación documental no ha sido favorable para saber si en el *Memphis* los tubos lanzatorpedos estaban permanentemente cargados. Puesto que el buque no estaba en zafarrancho de combate, lo lógico es que los mismos estuviesen guarnecidos en sus soportes en salas y no en sus tubos lanzadores.

previo, jamás se hubiera autorizado el uso de dinamita y el corte oxiacetilénico para romper esos metales.

Algunas piezas que fueron sacadas inmediatamente después y en tiempos posteriores a la tragedia se encuentran hoy, como simples recuerdos, objetos de colección o elementos utilitarios, dispersas en algunas manos particulares. Al autor le fueron presentadas dos de esas piezas, pero debido a la incertidumbre sobre su autenticidad consideró prudente no incorporar sus fotografías al texto. En realidad, la utilidad del presente párrafo, más que interesarse en el destino que tuvieron piezas del *Memphis*,<sup>35</sup> es la de servirle de introducción al objeto de mayor importancia que fue dejado en la República Dominicana, la campana, conservada y en servicio permanente desde 1917 en el elevado campanario del templo patronal de Nuestra Señora de las Mercedes, situado en la calle del mismo nombre de la ciudad de Santo Domingo.

El capitán USN Edward L. Beach (hijo) en su obra *The Wreck of the Memphis* fue categórico al afirmar que la campana, desmontada del «mástil» proel del buque, requerida o solicitada por los encargados de dicho templo, fue gentilmente donada a esa institución religiosa como muestra de agradecimiento a Emeterio Sánchez y al pueblo dominicano por la valiosa ayuda ofrecida por estos a la tripulación del *Memphis* en los aciagos momentos de su naufragio.<sup>36</sup> Sin embargo, evidencias confiables que figuran más adelante indican que el templo la obtuvo mediante subasta pública, asunto que de haber sido así desmeritaría el noble y donoso gesto referido por el condecorado oficial.

<sup>35</sup> Como se describe en el capítulo IX de esta obra, doña Maricusa Mercado Vda. Gautier y una de sus nietas llevaron unas cuantas piezas menores del *Memphis* cuando asistieron a la reunión de la Asociación de Supervivientes del *Memphis* y del *Castine* de 1971, en Rhode Island.

<sup>36</sup> En realidad, como se muestra en la sección de ilustraciones del presente capítulo, la campana no descansaba en el mástil de proa sino en el frontispicio del puente de mando de la nave (Ver Edward L. Beach: *Op. cit.*, pp. 262-263).

En 1937 el ciudadano norteamericano Harry W. Martin, quién había sido miembro del personal de la estación radio-telegráfica durante la ocupación militar, solicitó informes a la Embajada dominicana en Washington sobre la ubicación de la campana y de los marinos del *Memphis* supuestamente enterrados en el país, requerimiento que corrió por los canales burocráticos hasta llegar al puesto de mando del Ejército Nacional en la Fortaleza Ozama desde donde el primer teniente E.N. César Gutiérrez Pereyra le comunicó de manera formal la petición a fray Leopoldo María de Ubrique, Superior de la Orden de los Hermanos Menores de San Francisco, Capuchina, misión religiosa que desde 1909 tenía bajo su responsabilidad el templo y claustro de las Mercedes.<sup>37</sup>

El religioso le dio respuesta de puño y letra en el dorso del documento por él recibido expresándole que «... La referida campana la obtuvimos en pública subasta, cuando los americanos, y la instalamos en las Mercedes el día 14 de marzo del año 1916...». En virtud de que la fecha señalada era un dato anacrónico porque el *Memphis* todavía no había llegado al país en marzo del 1916, el teniente Gutiérrez insistió ante fray Leopoldo para aclarar el asunto obteniendo de este una respuesta escueta, sin formalismo burocrático y al pie del mismo oficio militar diciendo: «Efectivamente, fué la fecha indicada de 1917».<sup>38</sup>

No es de extrañar por tanto que McClintock, quien pudo haber conocido el dato (publicado en su artículo de 1937) de primera fuente, es decir, de los padres franciscanos, se refiriera al asunto en términos iguales al decir que: «... The bell was

<sup>37</sup> Leopoldo María de Ubrique era el nombre religioso de Francisco Panal Ramírez quien con el correr de los años y una extraordinaria labor pastoral alcanzó la dignidad episcopal. Recordado con justo aprecio por el pueblo dominicano no solo por su dedicada vida sacerdotal y altas dotes direccionales sino, también, por la heroica actitud con la que denunció los atropellos de la dictadura de Trujillo en su fase final y la infame retaliación que desató ese sistema contra su persona.

<sup>38</sup> Legajo de Documentos y Oficios del Ejército Nacional, AGN. (Copias gentilmente facilitadas por don Vetilio Alfau del Valle).

auctioned off to the Church of Las Mercedes...» («... La campana fue subastada a la iglesia de Las Mercedes...»).<sup>39</sup>

Por el gran peso de las palabras de Ubrique y por lo dicho por McClintock, es evidente que los padres franciscanos adquirieron la campana mediante una subasta. Como si no bastara, Bernardo Pichardo, en su obra *Reliquias Históricas de la Española*, publicada originalmente en 1920, apenas cuatro años después de lo del *Memphis*, refiere que en la torre de la iglesia, de ventisiete metros de alto, se había instalado una de las campanas del buque que había sido «adquirida con limosnas de los fieles»,<sup>40</sup> lo que quiere decir que a los religiosos les fue necesario hacer un acopio de dinero con ese fin. La posibilidad de que fuera donada queda por tanto en el campo de la especulación, pero no deja de tener certeza de acuerdo con el criterio expuesto más adelante, en el Colofón capitular que le pone punto final al presente capítulo.

Es interesante resaltar un dato envuelto en el asunto de la campana requerido por el citado señor Martín, el referente a los marinos muertos del *Memphis* enterrados en el país. En el oficio núm. 592 del 20 de agosto de 1934 del comandante de la Fortaleza Ozama, el mayor E. N. José Menéndez, dirigido al Jefe del Estado Mayor del Ejército Nacional, se resume la investigación hecha al respecto:

1) La campana que tenía el acorazado americano *Memphis*, fué comprada en pública subasta en la ciudad de Santo Domingo, R. D., por la Misión Franciscana e instalada en el campanario de la Iglesia de Nuestra Señora de Las Mercedes, en la Ciudad de Santo Domingo, R. D., el día 14 de Marzo del año 1917.

2) Los miembros de la tripulación del acorazado *Memphis*, enterrados en el cementerio de esta ciudad, fueron más tarde exhumados y sus restos llevados para los Estados Unidos.

<sup>39</sup> Robert McClintock: «The End of the Ex-USS Memphis». U.S. Naval Institute Proceeding, septiembre de 1937, p.1274.

<sup>40</sup> Bernardo Pichardo: *Reliquias Históricas de La Española*. Sociedad Dominicana de Bibliófilos Inc., Tercera edición, 1982, p. 103.

El primero de los dos párrafos ratifica como y por quienes fue obtenida la campana del *Memphis* y la fecha de su instalación en el campanario mercedario, y el segundo establece claramente el destino final, los Estados Unidos, de los restos mortales de los marinos del buque fallecidos trágicamente el 29 de agosto y en los días siguientes.<sup>41</sup> En otras palabras, que no hay ningún tripulante del *Memphis* enterrado en el viejo cementerio de la avenida Independencia de la ciudad de Santo Domingo.

Siendo la campana un objeto de apreciable tamaño, de 36.5 pulgadas de diámetro en su base (92.71 cm), con un peso supuesto de entre los 450 y 465 kilogramos,<sup>42</sup> montarla en su elevado soporte del campanario no fue tarea fácil con los rústicos medios empleados entonces. No sorprende por tanto la información de que cuando era izada al campanario se desplomara al suelo sin que se produjeran, afortunadamente, desgracias personales,<sup>43</sup> incidente publicado en el *Listín Diario* mediante una nota escueta, carente de detalles, en la que no se señala la procedencia u origen del instrumento pero que

<sup>41</sup> Legajo de Documentos y Oficios del Ejército Nacional, AGN. (Copias gentilmente facilitadas por Salvador Alfau del Valle).

<sup>42</sup> Los datos de peso y tamaño de la campana del *Memphis* que se expresan en la presente nota son propios de la campana refundida, siendo imposible saber si ésta tiene exactamente las mismas características que tuvo la original en materia de volumetría, peso y calidad sonora. El diámetro fue medido por el autor en el campanario. No es posible, por razones prácticas, conocer el peso del idiófono pero sí deducirlo por comparación con otras campanas similares de la misma casa fundidora Roses Hermanos de Valencia, España (Inventari de les campanes de ROSES, HNOS. VALENCIA. ([www.cult.gva.es](http://www.cult.gva.es)). Se aprecia que el peso de una campana está en relación constante con el diámetro de su base. Siendo un objeto de apreciable tamaño, de 36.5 pulgadas de diámetro en su base (92.71 cm), es posible asumirle un peso entre los 450 y 465 kilogramos. Las campanas de referencia son tres, dos de 92 cm. fundidas en 1931 (450 Kg), y una de 93 cm. de 1924 (465 Kg), todas fabricadas en años próximos o coincidentes con la fecha de refundición de la del *Memphis*.

<sup>43</sup> Nota del autor: Puesto que la campana no resultó con daños aparentes es factible pensar que no cayó de gran altura. La información es parca limitándose a decir que *se rompieron los amarres*.

la data alrededor del asunto permite inferir que se trata de la del *Memphis* porque en ella se expresó de manera clara y precisa que *fué la campana que obtuvieron los R. P. Franciscanos para el templo de Nuestra Señora de las Mercedes...*<sup>44</sup>

Desde su instalación y por poco más de un siglo ha prestado un servicio continuo al templo y a la feligresía barrial, con un intervalo silencioso entre 1930 y 1931 debido a que por una fisura en su estructura fue desmontada y enviada a España en donde fue reparada por refundición en la antigua empresa valenciana constructora de campanas Roses Hnos, hoy desaparecida.<sup>45</sup>

La fecha de refundición y datos relativos a su pertenencia original fueron estampados en ella misma en dos anillos en bajorrelieve, uno superior debajo de su tercio, y otro inferior a nivel del medio pie, cuyos textos respectivos, en letra capital, son los siguientes: «REFUNDIDA EN EL AÑO DEL SEÑOR DE 1930 IGLESIA PATRONAL NTRA SRA DE LAS MERCEDES» y «SIENDO SUPERIOR REGULAR DE LA MISION FRANCISCANA CAPUCHINA EL M R P LEOPOLDO DE UBRIQUE». Se le adicionaron, además, en las partes medias y con orientación según los cuadrantes del instrumento, los siguientes decorados: una cruz latina, la imagen de la Ntra. Sra. de las

<sup>44</sup> «Campana al suelo», *Listin Diario*, 14 de marzo de 1917, p 3. (Nota del autor: La fecha del reporte periodístico coincide con la ofrecida por fray Leopoldo de Ubrique en la copia del documento presente en el texto, pero es lógico que la campana haya sido colocada dos días antes, el 12 de marzo, si se le da crédito a lo que dice la nota en su comienzo: «Anteayer tarde...»).

<sup>45</sup> En los años 2004 y 2005 el doctor Francesc Llop y Bayo del Gremi de Campaners Valencians tuvo la extraordinaria cortesía de comunicarle al autor que la casa fundidora Roses Hermanos, una de las más grandes fabricantes de campanas en España desde mediados del siglo xviii, empresa que era de carácter familiar, ya no existe desde que el último Roses cerró en 1962. Refirió que en la actualidad existen métodos para reparar campanas sin necesidad de refundirlas y sin que varíen sus cualidades sonoras originales, cosa que puede ocurrir como resultado indeseable del proceso de refundición aún cuando se respete la volumetría.

Mercedes (que le da el nombre a la campana), el símbolo de la Orden de los Hermanos Menores de San Francisco y el escudo nacional de España entremezclado con el emblema de la casa fundidora valenciana (Roses Hnos.). Debajo de esta heráldica, descansando sobre la inscripción anular inferior se le colocó la frase «CAMPANA DEL MENFIS», notación certificadora, inequívoca, de su origen.<sup>46</sup>

La campana fue reinstalada en el antiguo, elevado y amplio campanario que corona la robusta y maciza torre del templo, colocada en la luz central de la arcada triple que «mira» directamente hacia el Norte, sobre la calle de Las Mercedes y en medio de otras dos más grandes llamadas del «Santísimo Sacramento» (la mayor de todas) y de «San José», ambas procesadas en la misma época y empresa fundidora española. Fueron bendecidas solemnemente por el Arzobispo Metropolitano, monseñor Adolfo Nouel, el 13 de junio de 1931, y montadas en las arcadas por el señor Juan Amparo, labor que finalizó en ese mismo mes según consta en una placa incrustada en uno de los gruesos muros que hace de marco lateral a la luz en donde reposa la campana mayor.

Cuelgan de consistentes vigas metálicas, en condición fija o relativamente estática (no son oscilantes ni de volteo-giratorias, careciendo así de contrapesos) haciéndose sonar manualmente por golpes de sus badajos. Es posible apreciarlas desde la calle de Las Mercedes y desde el entorno barrial en el semicírculo

<sup>46</sup> El nombre del buque escrito en español, con N y F en lugar de M y PH respectivamente. La fotografía que muestra este texto, que está en el lado exterior de la campana, frente al espacio aéreo y a gran altitud sobre la calle, requirió que la cámara (de tipo «análogo» y película fotográfica, no digital) la enfocara montada en una barra metálica articulada, operándose con autofoco y con ayuda del «self timer». Este procedimiento fue necesario a fin de obtener una imagen completa de la frase. Constituyó una variación del método empleado por Álvarez, el primero en hacer esto, quien fotografió la palabra Menfis reflejada en un espejo proyectado hacia el espacio aéreo. (Roberto Álvarez: «La saga del *Memphis*», *Revista Rumbo*, año IV, núm. 240, 7 septiembre de 1998, pp. 42-48).

norte del templo el cual asciende rápidamente hacia las alturas en donde están los barrios San Lázaro y San Miguel.

Para el ilustre historiador fray Cipriano de Utrera, las tres campanas fueron las que, en su momento, le pusieron al templo «[...]el sello de grandiosidad en la convocación de los fieles para las magnas solemnidades del culto».<sup>47</sup>

### Colofón capitular

#### DE GUERRERA A MERCEDARIA<sup>48</sup>

El valor real de una campana naval, sobre todo si pertenece a un barco que le ha rendido venturosos honores a su patria, trasciende al precio puro y simple de sus metales. Existe en ella un componente simbólico que le confiere, dentro de su sencillez de simple objeto sonoro de percusión, una categoría particular y única entre el inmenso número de piezas y equipos integrados en la estructura del navío que la porta. No sorprende, por tanto, que esta cualidad la haya privilegiado –en ocasiones y colocada en posición invertida– para servir de pila bautismal en el acto de consagración de nuevos cristianos a bordo.<sup>49</sup>

La relación con su buque, si se permite la expresión, tiene rasgos «genéticos» debido a que lleva estampado mediante el fuego de la fragua que la creó el nombre del mismo y como si esto no bastara y cual acta de nacimiento metálica, la fecha de la botadura del casco. Goza del privilegio de «sobrevivirlo» cuando éste por razones de obsolescencia u otros motivos es

<sup>47</sup> Fray Cipriano de Utrera: *Santuario de Tres Vírgenes en Santo Domingo*, Andrés Blanco Díaz, editor Archivo General de la Nación, Santo Domingo, D. N., 2015, p. 320.

<sup>48</sup> El autor solicita la mejor comprensión y tolerancia en la lectura del presente segmento debido a las figuras literarias que permean los datos históricos concretos.

<sup>49</sup> Ahoy-Mac's Web Log: *A Brief History of Ships Bells* [en línea]. Disponible en: <http://ahoy.tk-jk.net/macslog/ABriefhistoryofShipsBells.html>

dado de baja del servicio activo para ser desguazado y convertido en valiosa chatarra de interés comercial o para integrar sus equipos útiles en otras unidades de la Armada. En esa destructiva ruta final, ella, la campana, no lo acompaña.

Cuando el buque, legendario y glorioso en su haber bélico, ya no existe y su memoria es honrada junto a la tripulación que lo gobernó por mares y océanos en un digno monumento memorial, la campana, con la fuerza simbólica que posee, es un objeto prominente, a veces especialmente único, para representarlos y hacerlos «pervivir» en el tiempo. Si no se la destina a esa noble función, puede entonces ser traspasada a buques sucedáneos o a prestar servicios utilitarios de elevado sentido social en campanarios y en torres de instituciones comunales.<sup>50</sup> Cuando nada de esto es posible, entonces la Armada, que es su propietaria, la guarda celosamente.<sup>51</sup>

Esta dignificación es mayor en campanas rescatadas de buques hundidos en combate, en servicio bélico o por fuerzas imponderables de la naturaleza, sobre todo si su marinería ha pagado un alto precio en vidas. Existe un apreciable número de ejemplos de campanas honradas en ese sentido pero tres de ellos bastarán para ilustrar esta dedicación: el de la campana de la fragata franco-inglesa *HMS Lutine*, el de la campana del crucero de batalla inglés *HMS Hood* y el de la campana del crucero ligero alemán *SMS Dresden*.

La fragata inglesa (ex francesa) *HMS Lutine* naufragó en medio de un temporal en aguas holandesa en 1799 con un valioso cargamento de oro y de plata por el cual pagó la firma aseguradora inglesa Lloyd. La campana, de 106 libras, rescatada sesenta años después ha sido conservada como el máspreciado de esos tesoros en los sucesivos edificios ocupados por dicha compañía en donde, tocada al principio por motivos vinculados a los negocios de la misma, desde hace

<sup>50</sup> Se excluyen de este criterio los buques que «sobreviven» y son transformados en museos flotantes. Estos, naturalmente, conservan sus campanas.

<sup>51</sup> Sitio web antes citado.

varias décadas y colgando en un elaborado campanario en el gran atrio de la oficina londinense, se la hace sonar con regio ceremonial solo para conmemorar importantes hechos y acontecimientos de la humanidad.

La campana del crucero de batalla *Hood*, orgullo de la Armada inglesa, hundido el 24 de mayo de 1941 por el acorazado alemán SMS *Bismarck* en el Atlántico Norte, fue rescatada de su pecio a tres mil metros de profundidad en agosto del 2015 por un equipo solventado por el co-fundador de Microsoft, Paul Allen. Limpiada y embellecida, tuvo el alto honor de ser develizada, dedicada y repicada –con los ocho típicos golpes para marcar un turno de guardia– por la Princesa Real inglesa Anna en una regia ceremonia en el Astillero Histórico de Portsmouth en presencia de un grupo de descendientes de los 1,415 marinos que perecieron al explotar y hundirse el barco. Transportada por una guardia de honor y envuelta en los aires sonoros de una banda militar, fue depositada en un lugar privilegiado en el National Museum of the Royal Navy en Portsmouth, Inglaterra, en donde familiares ancianos de los marinos, embargados de nostálgica emoción, la acariciaron con sus manos cual si estuviesen tocando un puente simbólico y espiritual con aquellos que parecían estar allí encerrados, perviviendo en sus metales y no perdidos para siempre en las frías y profundas aguas en las que cayeron.<sup>52</sup>

Pero tal vez nada refleje mejor el tributo de una nación hacia una campana naval que el rendido por Alemania –y también por Chile– a la del legendario crucero ligero S.M.S. *Dresden*, buque que fue el único «sobreviviente» del desastre de la Escuadra de Asia Oriental de la Marina Alemana bajo el mando del conde almirante Maximilian von Spee ante una inglesa en la batalla naval de Las Malvinas en la Primera Guerra Mundial. Después de evadir con éxito por varios meses la persecución

<sup>52</sup> HMS Hood 'For Years Unseen' <https://www.youtube.com/watch?v=jMohVNaeP6s>

a la que fue sometido ocultándose en los intrincados fiordos chilenos, fue atrapado indefenso, con averías y sin combustible, por una escuadra inglesa en la bahía Cumberlant de la Isla Robinson Crusoe del archipiélago Juan Fernández en donde fue hundido por la artillería de los buques enemigos y por su propia tripulación el 14 de marzo de 1915.<sup>53</sup>

Su campana, de 144 kilos, rescatada en el 2006, fue de inmediato solicitada por Alemania y facilitada en condición de préstamo hasta el año 2021. Liberada de la biota marina y embellecida descansa hoy en el Museo Histórico Militar de las Fuerzas Armadas Federales Alemanas en Dresden y una copia de ella en el Museo Marítimo Nacional de Chile. Una segunda copia fue develizada en un emotivo acto para conmemorar el centenario del hundimiento el 14 de marzo del 2015 en la isla Robinson Crusoe, homenaje rendido a la nave y a los marinos que allí murieron que contó con la participación del Gobierno y la Armada de Chile, la presencia amistosa de los embajadores de Alemania e Inglaterra, de la población local y de visitantes y en el que un coro de niños del liceo insular entonó una canción con aires folklóricos dedicada al barco que «allí fondeaba y se hundió con su bandera izada».<sup>54</sup> Los breves tañidos de la campana se amalgamaron con la nostálgica tristeza del toque de silencio militar, vibraciones sonoras que arroparon el cementerio de los que yacen enterrados y el corazón contrito de todos los presentes.

Este respeto a las campanas navales es parte de una vieja tradición y está enclavado en el corazón de particulares creencias marineras. Por eso, en Santo Domingo, la oficialidad del *Memphis* debió tener una noción exacta y precisa del valor simbólico de su campana. Para un barco con un excelente historial de servicio

<sup>53</sup> SMS Dresden [en línea]. Disponible en: [https://es.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Dresden\\_\(1908\)](https://es.wikipedia.org/wiki/SMS_Dresden_(1908)).

<sup>54</sup> Youtube: *100th Anniversary of the Sinking of the German S. M. S. Dresden* [video en línea]. Disponible en: <https://www.youtube.com/?hl=es-419>

perdido en una catástrofe marina de causa incomprendida en ese momento, en la que murieron cuarenta de sus tripulantes y tres del *Castine*, todos fallecidos en desesperadas condiciones y gran sufrimiento, el destino de su campana solo podía ser el de enaltecer un respetuoso y digno memorial.

Pero no fue así. Del inservible buque se llevaron todo lo que pudo ser rescatado y removido pero la campana, de valor intangible mucho más elevado que el representado por su contenido en bronce, fue, extrañamente y al parecer, la única cosa de importancia no regresada al ser traspasada mediante donación o subasta pública a la Iglesia Patronal de Nuestra Señora de las Mercedes de la ciudad de Santo Domingo. Por donación, porque así lo refirió el capitán USN Edward L. Beach en su obra *The Wreck of the Memphis*,<sup>55</sup> y por subasta porque así lo afirmó fray Leopoldo de Ubrique, prior de la Orden de los Hermanos Menores Capuchinos en el país.<sup>56</sup>

Permitir que esta valiosa pieza se quedara en el país y no fuera retornada a su tierra natal fue un gesto oportuno y noble, políticamente inteligente y además trascendente en el tiempo, de parte de la tripulación del buque, asombrada hasta la incompreensión ante la espontánea y desinteresada ayuda recibida, sin merecerla por motivos patrióticos, de Emeterio Sánchez, del pueblo y gobierno dominicanos en las difíciles horas de su tragedia. No sin razón, dieron unas gracias que jamás hubieran ofrecido como parte de un poder militar arrogante que avasallaba con su fuerza a una débil nación. Y fueron expresiones sinceras diferentes de las protocolarmente dadas por los encorbatados estrategas de la Ocupación en Washington y el Gobierno del presidente Wilson.

<sup>55</sup> Edward L. Beach: *The Wreck of the Memphis*, pp. 262-263.

<sup>56</sup> Legajo de Documentos y Oficios del Ejército Nacional, AGN. (Copias gentilmente facilitadas por don Vetilio Alfau del Valle).

Con toda seguridad, este fue el único momento a lo largo de los ocho años que duró la ocupación en el que el imperio «se quitó el sombrero y bajó la cabeza para dar las gracias»,<sup>57</sup> un gesto que lamentablemente no fue incorporado como recurso útil para tratar de negociar y mitigar la programada estrategia que a la sazón perseguía el arrodillamiento jurídico e inconstitucional del país invadido.

Envuelta en estas gratitudes donaron la campana mediante una subasta pública que pudo haber sido un formalismo encubridor porque un objeto como ese, que es pertenencia permanente del Gobierno de los Estados Unidos y de su Departamento de Marina, no podía ser simplemente regalado bajo normas definidas en ese sentido. Acto de donación que pesó más que los intereses envueltos en una subasta, acción incomprensible esta última por el doloroso contrasentido de intercambiar el respetado y simbólico objeto por unos cuantos dólares como si hubiese sido cualquier tosco pedazo de metal del buque

Una subasta enderezada hacia una «cuasi» donación porque por más dinero que recogieran de su feligresía ¿podían los frailes franciscanos competir contra postores financieramente mejor posicionados movidos por razones personales o simplemente para negociar los metales de ella? Por otro lado, resulta inadmisibles al buen juicio que sus dueños la dejaran al riesgoso albur de quedar como un simple objeto de colección para el regodeo personal de un adquirente cualquiera, o en el peor de los casos, para ser revendida o fundida con propósitos mercuriales. Si la gratitud movió el sacrificio de dejarla y no llevársela, ¿qué mejor lugar para mantenerla bien protegida y sin causar irritación a los sentimientos patrióticos de un pueblo que el elevado campanario de una iglesia que en este caso, precisamente, es el templo patronal de un país de arraigada historia y cultura católicas?

<sup>57</sup> Frase del autor.

Y si los marinos del buque estaban en tan despreñada y donosa actitud y si los frailes franciscanos, afanados en mejorar las condiciones de un templo que habían recibido en 1909 en estado deplorable y al que ya le habían logrado montar unas pequeñas campanas de factura criolla, se «enamoraron» de la hermosa y grande del *Memphis*... ¿qué mejor mediador entre ellos y los «americanos» que el Arzobispo Metropolitano y ex Presidente de la Republica, el bondadoso monseñor Adolfo Alejandro Nouel?

El eminente prelado era persona inobjetable a los mandos de la intervención y como si esto no bastara, cultivó una breve pero excelente relación amistosa con el capitán Beach en el tiempo en el que el oficial fue un «marino de a pies» en el casco colonial de la ciudad tras la pérdida de su buque, una relación que pudo haberse amalgamado en origen por el apreciable nivel intelectual existente en ambos hombres y que, indudablemente, le abrió las puertas del arzobispado al oficial naval para que ofreciera en esa augusta sede una conferencia de su autoría. En ese tenor, ¿podía ser desoída una petición de la Iglesia con ese propósito?

Es en este contexto que se debe admitir que la adquisición fue obra de una donación encubierta en el formalismo de una subasta dirigida hacia un objetivo preciso; una compra hecha mediante un bajo valor monetario con el compromiso de mantener el objeto adquirido «vivo», bien cuidado y mejor protegido. Y es por esto que el gesto tuvo valor trascendente en el tiempo.

Y ese compromiso debe haber sido la razón por la que la campana no perdió su nombre original cuando fue refundida en Valencia, España, en 1930, desde donde regresó remozada y sellada con definida propiedad o pertenencia bajo el nombre de IGLESIA PATRONAL NTRA SRA DE LAS MERCEDES, diversas grañas, imágenes, escudos y símbolos pero con el expreso, sencillo y claro relieve de CAMPANA DEL MENFIS, suficientemente resaltado como para que nunca se perdiera de

vista, intención apuntalada por la peculiaridad de que la ingeniería fundidora lo colocó paralelo con el plano del asa de sostén del instrumento de manera que, a buena voluntad y conveniencia, quedara expuesto hacia afuera y no escondido hacia lo interno del campanario.

Para un objeto que había sido comprado y pasado de manera pura y simple a un nuevo dueño, sobre todo si estaba destinado a suplir un servicio religioso y social, el respeto a su condición patrimonial original no era necesario mantenerlo y mostrarlo. ¿Cómo explicar y admitir que algo que simbolizaba a una nave de guerra cuyo poderoso armamento tenía el potencial para destruir y causar gran dolor, se le permitiera exhibir su nombre en un vetusto y noble campanario de iglesia? Solo a menos que haya sido tema de un beneficioso acuerdo entre las partes.

Dejarla en lo alto de ese campanario le permitió gozar del privilegio, si así puede decirse, de permanecer cerca de los restos de su buque mientras este se mantuvo en condición de derrelicto por más de veinte años en su tumba de coral y aguas saladas. En todo ese tiempo, desde su elevada posición y a menos de un kilómetro de distancia, en un espacio todavía no contaminado por el ruido ciudadano ni entorpecido por altas edificaciones, sus sonoridades pudieron llegarle cual balsámicas notas, ora en repiques alegres de Gloria al Señor, ora en austeros tañidos de reclamo a la oración y a los santos oficios y también, y con pertinente propiedad, bajo el lento y triste compás de los dobles para difuntos. Ella, cerca, y su viejo capitán, muy lejos, fueron los permanentes dolientes de esos restos. El *Memphis* al fin desapareció removido en pedazos y en parte tragado por las aguas; su capitán partió de este mundo poco después llevándose el recuerdo de su amado buque, pero ella... todavía sigue «cantando».

Soportó una dura caída sin consecuencias de lamentar al ser montada en 1917 y años después una fisura le hendió su integridad causándole ronquera sonora, inicio de un camino

seguro hacia la inutilidad, daño este último que fue motivo, paradójicamente, para que perdiera en forma definitiva los residuos aún retenidos de su bélica personalidad. La fragua valenciana, al revolverle y reordenarle los átomos de bronce y de estaño le curó la herida, le españolizó el nombre, le varió las cualidades sonoras y le estampó los símbolos propios a su nueva dedicación. Y luego, ya impregnada de bendiciones eclesiásticas impartidas por el arzobispo Nouel en sus años de ancianidad, y bajo la presión de los afectos que le llegaban de una feligresía que jamás inquirió de dónde había venido, terminó «dominicanizándose».

Es lógico suponer que en su categoría original de campana de barco militar estuviese expuesta no solo a inclemencias marinas diversas sino a los rigores de combates con fuerzas enemigas, pero lo impensable es que algo parecido pudiese ocurrirle en la alturas de un templo religioso en donde cohabita solo con abejas, avispas y palomas; un lugar donde nada ni nadie podía hacerle daño. Sin embargo e insólitamente, allí escapó a duras penas de una agresión militar que pudo haberla «herido» o destruido cuando, estando en el sector de la ciudad de Santo Domingo del lado de la dignidad patria en la guerra cívico-militar de 1965, un proyectil de mortero disparado por soldados dominicanos del lado de los marines interventores contra la zona constitucionalista impactó y destruyó parcialmente su noble hogar.<sup>58</sup>

<sup>58</sup> La información sobre el origen del proyectil y sus efectos sobre el campanario fue proporcionada oral y gentilmente por el general ® E.N. Héctor Lachapelle Díaz y por el coronel E.N. ® Lorenzo Sención Silverio. Si fue lanzado contra el Edificio Copello, que era la sede del Gobierno Constitucional, erró el blanco por unos 150 metros. La señora Rosa Jiménez Vda. Sánchez fue, en su etapa de adolescencia, testigo de excepción de ese impacto porque residiendo en una de las viviendas justo frente al templo de Las Mercedes se encontraba en ese preciso momento observando a la gente pasar frente a su casa; el estallido con fulguración, que la dejó atontada, atónita, hizo caer fragmentos de mampostería del campanario a la calle. (Información personal de la señora Jiménez). En

Si sus dueños la hubieran retornado a Norteamérica es posible que la hubiesen asignado a dos naves que luego llevaron el mismo nombre, o si no y de seguro hoy estaría en el memorial del USS Memphis en Millington, Tennessee, acompañando a la vieja bandera nacional del buque, a otros de sus recuerdos y a su hermoso modelo en escala. Allí habría estado impecablemente pulida, brillante y hermosa... pero fría y callada. Parecería que la Divina Providencia y no un ciego destino la trajo al sobrio campanario desde donde, sin importarle cuán descuidada luzca su apariencia, resuena para los fieles con cada golpe de su badajo. Allí, en lo alto, estática, pero móvil en el vuelo de sus vibraciones, ha sido y seguirá siendo importante, mucho más que cuando surcaba los mares a lomo de su barco.

Ganó porque ascendió del «palo de trinquete»<sup>59</sup> de este a la monumental torre de los maestros canteros Portillo y De la Rosa, que es, en los aprecio de la inolvidable doña María Ugarte, «la más bella torre de la capital de la República», cobijada allí por «un bonito arco de reminiscencias mudéjares, lobulado» de raro diseño en la «arquitectura colonial de Santo Domingo»<sup>60</sup> y también, y es lo principal, porque al ser encomendada para tan virtuosa labor por los misioneros del santo de Asís «bajó la guardia» y al perder sus esencias guerreras, se reforzó en ella su dedicación al llamado de las vísperas y a otros ceremoniales religiosos de a bordo.

Ya no proclama a zafarrancho de combate y la cadencia de sus notas no tienen el apremio del típico y «rápido golpeteo

---

el año 1975 el campanario fue restaurado y reforzado estructuralmente, retornándosele su prístino esplendor, obra ejecutada dentro del meritorio programa de rescate y restauración de los monumentos coloniales dirigido por la Oficina de Patrimonio Cultural.

<sup>59</sup> Es una expresión de sentido histórico; en los barcos a vela la campana se colocaba en el palo de trinquete hacia el segmento de proa. No había «palo de trinquete» en el *Memphis*; la campana colgaba del frontispicio del puente de mando.

<sup>60</sup> María Ugarte: *Iglesias, capillas y ermitas coloniales*. Colección BANRESERVAS, Santo Domingo, República Dominicana, 1995, pp. 92-97.

militar de una campana de barco»<sup>61</sup> ni está obligada a servir de reloj hendiendo el tiempo cada media hora ni mucho menos a proyectar sus sonidos por las densas nieblas como señal de advertencia a otros navíos. Sus vibraciones, trocadas en gratos llamados a los fieles parroquianos de su templo, no se agitan por incendios y otros peligros marinos. Ahora, más pausada, más descansada, resonada en ocasiones por desenfadados laicos campaneros le tañe al Señor y a otras excelsas virtudes del alma y de los sentimientos cristianos.

<sup>61</sup> Edward L. Beach: *The Wreck of the Memphis*, p. 301

## BIBLIOGRAFÍA

- AHOY-MAC'S WEB LOG: *A Brief History of Ships Bells* [en línea].  
 Disponible en: <http://ahoy.tk-jk.net/macsllog/ABriefhistoryofShipsBells.html>
- BEACH, Edward L.: *The Wreck of the Memphis*. Holt, Rinehart and Winston, New York.
- BEACH, Edward (padre), Edward Beach (hijo): «From Annapolis to Scapa Flow», *Naval Institute Press*, 2003, Annapolis, Maryland, U.S.A.
- CORCINO, Panky: «Pescadores de metales sacan el *Memphis* a pedazos», *El Caribe* (Digital), 9 de enero de 2012.
- GÓMEZ ALFAU, L. E.: «Otra vez el *Memphis*», *Listín Diario*, 14 de diciembre de 1926.
- GÓMEZ VILLALÓN, Freddy: Suplemento del periódico *Hoy*, 24 de septiembre de 1994.
- LACHAPELLE DÍAZ, Héctor: Comunicación personal.
- MCCLINTOCK, Robert: «*The End of the Ex-U.S.S. Memphis*». U.S. Naval Institute Proceeding, septiembre de 1937.
- MOSIER, Alvion P: Service Aboard the USS Tennessee/Memphis.  
<http://www.lookbackward.com/mosier/mosier-profiles/mosier-a/mosier-a1/>
- PICHARDO, Bernardo: *Reliquias históricas de la Española*, 3ra. edición, Sociedad Dominicana de Bibliófilos Inc., 1982.
- RUHL, ARTHUR: «La necesaria eliminación del casco del *Memphis*». *La Opinión*, 26 de abril de 1929.
- Sención Silverio, Lorenzo: COMUNICACIÓN PERSONAL.
- UGARTE, María: «Iglesias, capil las y ermitas coloniales». Colección Banreservas, Santo Domingo, República Dominicana, 1995.
- UTRERA, Cipriano de: *Santuario de tres vírgenes en Santo Domingo*, ed. Andrés Blanco Díaz, Archivo General de la Nación, Santo Domingo, 2015.

YOUTUBE: *100th Anniversary of the Sinking of the German S. M. S. Dresden* [video en línea]. Disponible en: <https://www.youtube.com/?hl=es-419>)

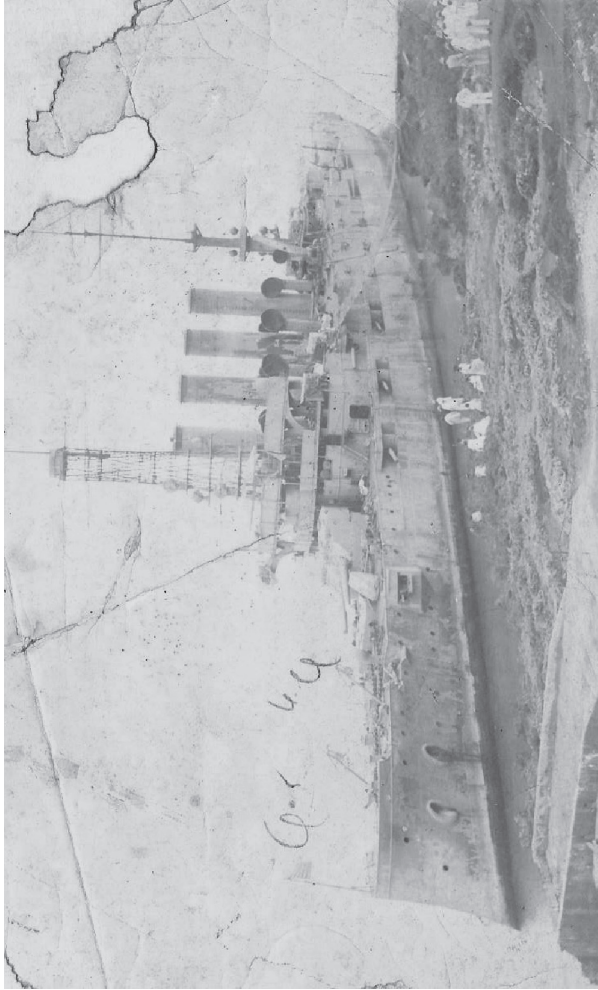
**Periódicos consultados:**

*LISTÍN DIARIO*: ediciones del 30 de agosto y 16 de noviembre de 1916; 16 de enero de 1920; 10 de diciembre de 1926; 28 de agosto de 1935, y 12 de julio de 1937.

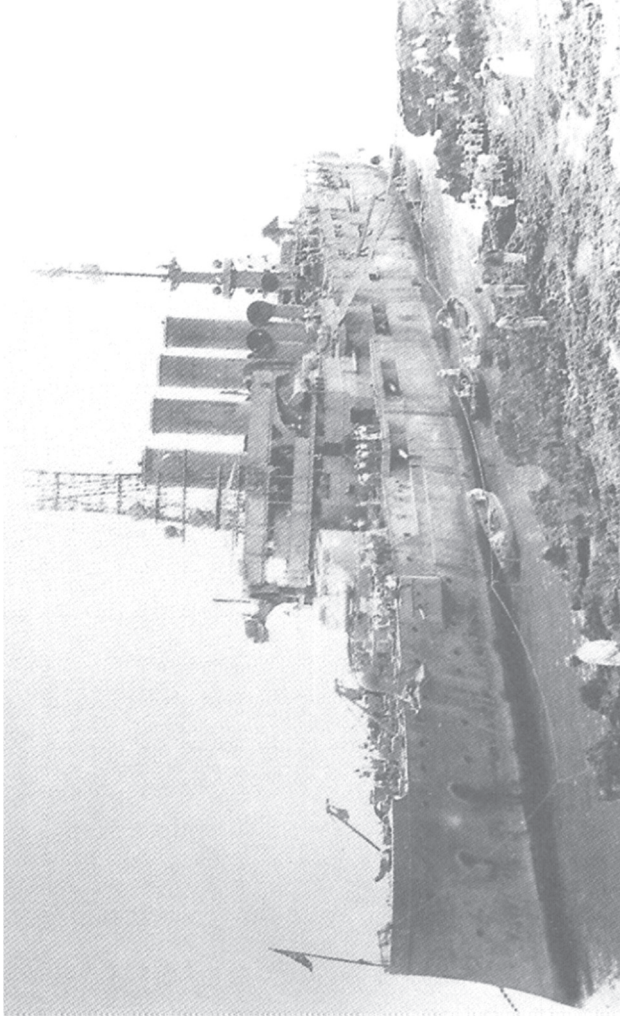
*EL CARIBE*: ediciones del 23 de septiembre de 1949 y 16 de agosto de 1953.

*LA NACIÓN*: edición del 26 de septiembre de 1949.

## ILUSTRACIONES



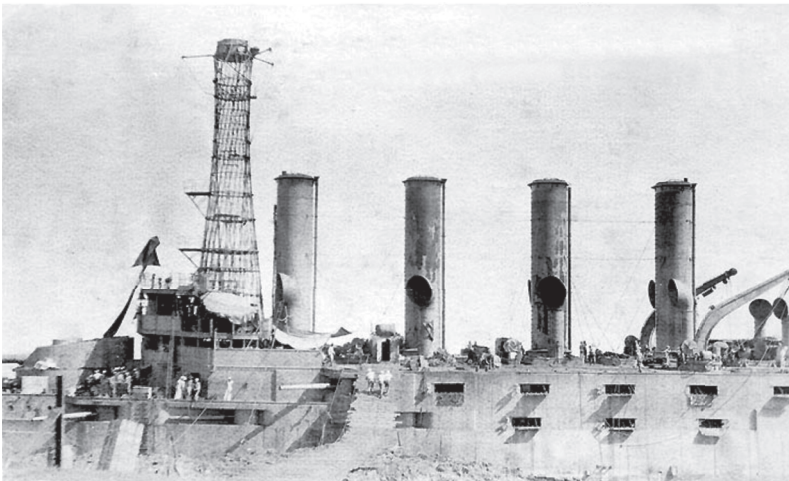
«El Acorazado Memphis encallado en los arrecifes del malecón cuando la intervención Norteamericana del año 1916» (frase escrita en el dorso de la imagen). A pesar del deterioro y las grafías que muestra, merece introducir la iconografía del presente capítulo porque es una imagen original, cortesía del historiador José Chez Checo.



El *Memphis* en fotografía no fechada, tomada poco después del encallamiento. El buque tiene toda su artillería pesada, la campana y restos de las canvas, y un apreciable número de operarios a bordo y otros en botes en el mar; dos de ellos cargan un objeto sobre la pasarela de comunicación a tierra. La presencia de curiosos en la costa es reducida.



El *Memphis* durante la fase de desmantelamiento inicial. Desde el extremo de proa se observan el güinche de las cadenas de anclas, la torre artillera con sus dos cañones protegidos y la estructura del puente con la torre de mando de batalla (coning) en su centro. La campana cuelga del frontispicio del puente. (Foto #NH 82102).



El *Memphis*, visto por su lado de babor, frente a la costa durante su desmantelamiento inicial. Operarios trabajan en ese proceso; tres de ellos cargan un objeto pesado (al parecer) sobre la rampa de comunicación a tierra (Foto #NH 99954).



Buzo de la Armada preparándose para sumergirse en las profundidades inundadas del *Memphis* (1916) (Photo #NH 82114).

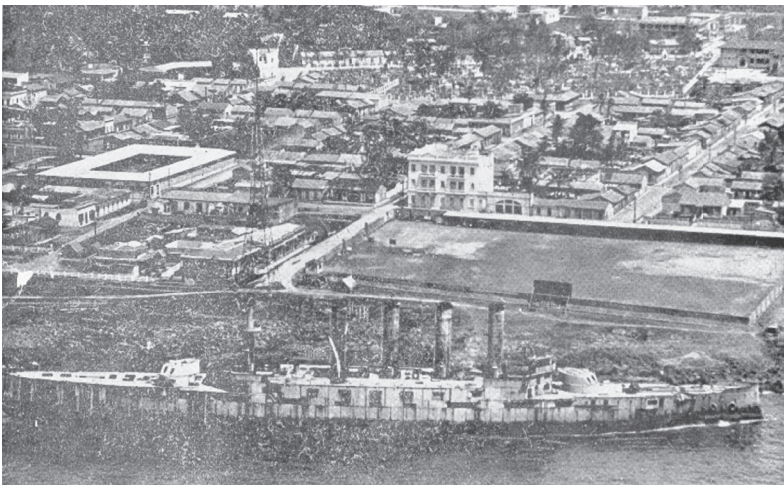


Un juego vespertino de béisbol celebrado en el Gimnasio Escolar con participación de marines teniendo al encallado *Memphis* de fondo. El buque luce con la artillería pesada y la campana, datos que indican que la imagen fue tomada de pocas semanas a pocos meses después del naufragio.

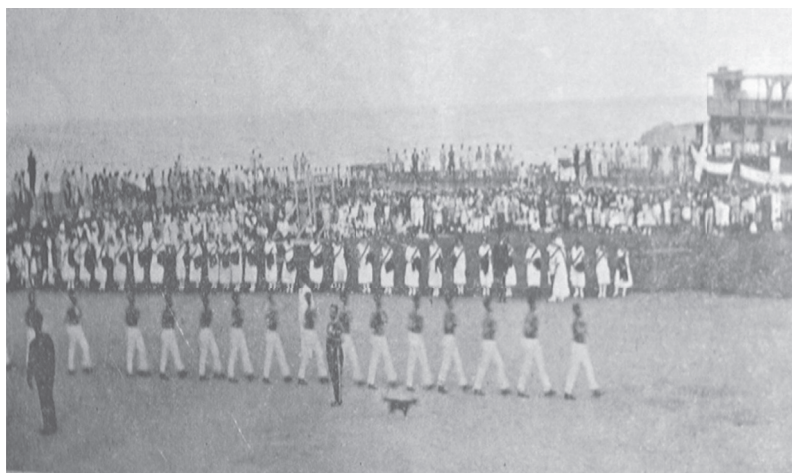
Fuente: American Museum Natural History.



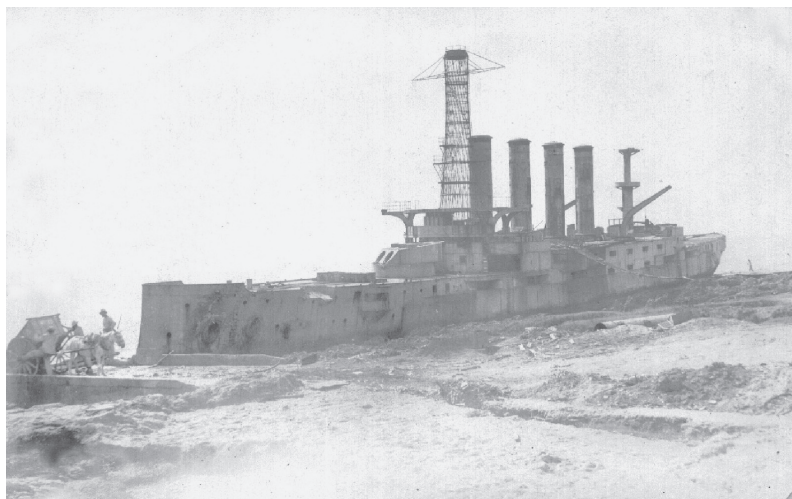
En 1922 el derrelicto del *Memphis* ya no era propiedad de la US Navy y comenzaba a ser víctima de la extracción oportunística de sus metales. La imagen muestra el estado de abandono en el que ya se encontraba y la destartada condición del puente a tierra sobre la que se arriesgan cuatro hombres que cargan un objeto pesado; uno está de pies y otros en el hueco de la casamata de uno de los cañones de 6 pulgadas.



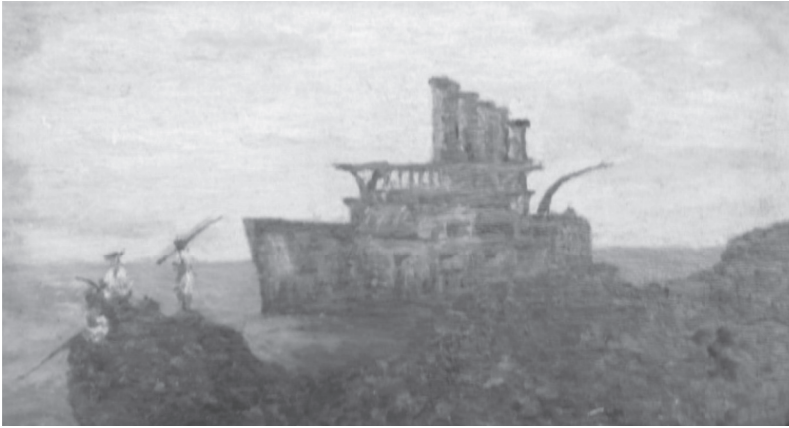
Pie original de la fotografía: «Una vista parcial de la ciudad de Santo Domingo, tomada desde un aeroplano, y algo de lo poco que quedó, al terminar el año 1924, de la finada Ocupación Americana». En primer plano el derrelicto del *Memphis* frente al Gimnasio Escolar (Play Ground) y a la estación radiotelegráfica en el barrio de Ciudad Nueva. *La Opinión*, diciembre de 1924.



Commemoración del Día del Árbol en 1925. Parada escolar en el Gimnasio Escolar. *El Memphis* porta grandes banderas dominicanas y numerosas personas «a bordo» de él observan el acto. Revista *Blanco y Negro*, núm. 275, 9 de mayo de 1925.



El *Memphis* en fotografía de la década de 1920 (todavía conserva sus cuatro chimeneas. Irónicamente, el intimidante buque de la ocupación encalló justo en donde era botada la basura de la ciudad de Santo Domingo. En primer plano, la rampa y en su extremo trabajadores en esa labor. (Navsources Online: Cruiser Photo Archive, Jon Burdett).



El *Memphis* y pescadores costaneros, cuadro al óleo de Abelardo Piñeyro. La impresión en blanco y negro no permite apreciar la obra a color en toda su magnitud expresiva. (Cortesía del Lcdo. Abelardo Piñeyro Hernández, año 2004).



El Paseo Presidente Billini visto desde el Faro de Santo Domingo con el *Memphis* junto a la costa en imagen de 1933-1934 (posiblemente). El Paseo ya no tiene la isleta central de bancos. El análisis de la imagen a gran aumento permite ver el tramo en construcción de la avenida George Washington, con las matas de palma-cana ya plantadas, pero el obelisco no está presente. (Foto AGN).



Juego de baseball en el Campo Deportivo Municipal (antiguo Gimnasio Escolar), con el *Memphis* de fondo que para esa época (1933-1936) no tenía ninguna de sus chimeneas. Los batazos largos por el campo derecho podían llegar hasta donde estaba el buque (Foto AGN).



Segmento magnificado de una imagen de la costa, el malecón y parte baja de la ciudad de Santo Domingo (Número 079.B, AGN, Colección Mañón) tomada desde el Faro de Santo Domingo probablemente hacia 1937. En primer plano la balastrada del Malecón Presidente Billini; sobre el roquedal el cenotafio columnar a la memoria de las víctimas de la tragedia de 1908. En el mar el derrelicto del *Memphis* frente al terreno del Campo Deportivo Municipal. Se observan las torres de la antena de la Estación HIX «Atenas» del Nuevo Mundo, el obelisco y la avenida George Washington.



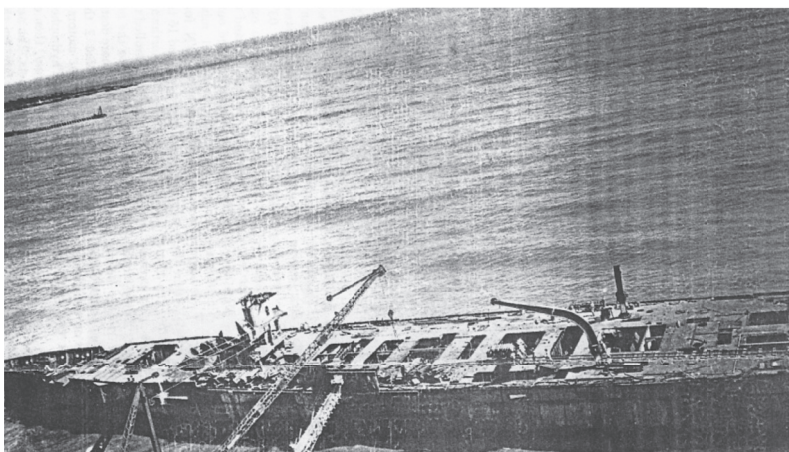
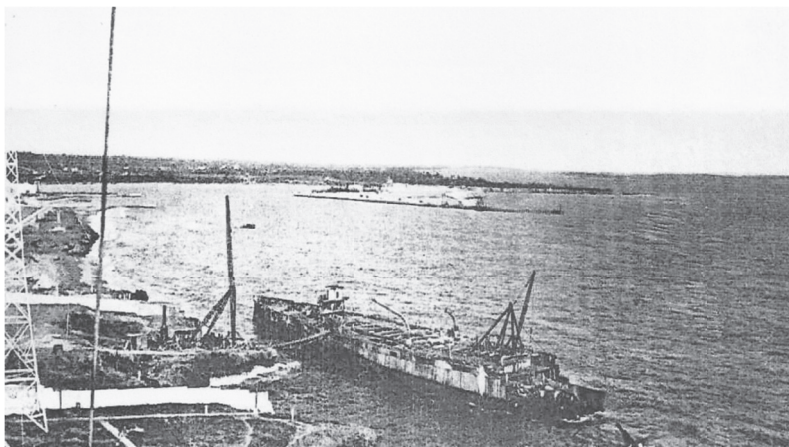
El *Memphis* en 1936 frente al Campo Deportivo Municipal poco antes de que su casco fuera cortado a ras del agua. Se observan el Paseo Presidente Billini y las torres de la antena de la estación emisora Atenas del Nuevo Mundo. La imagen permite comparar los tamaños (longitud) entre el derrelicto y el campo deportivo. (Segmento de una aerofotografía publicada en el *Album de Oro de la República Dominicana de 1936*).



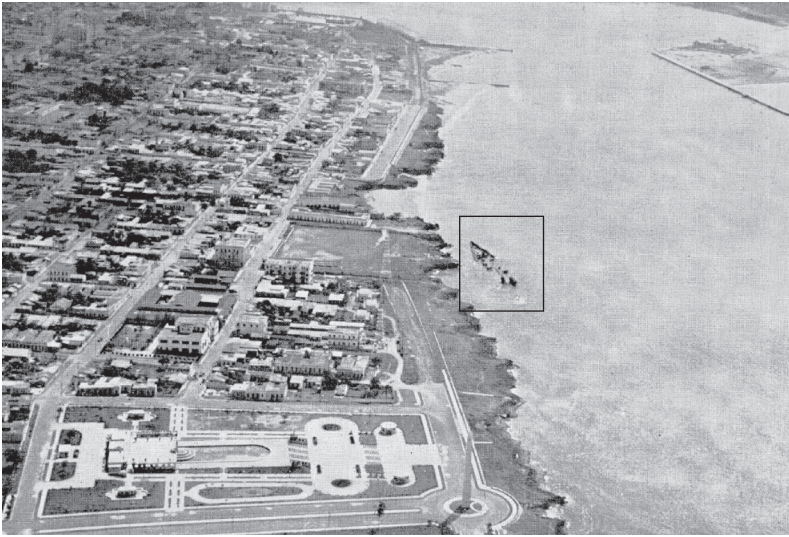
Impresionante imagen del derriego del *Memphis* cuando era embestido por el furioso mar de leva en la mañana del 24 de junio de 1936. La magnitud del oleaje es evidente en esta fotografía no retocada. (Colección del ingeniero Luis A. Iglesias Molina; cortesía del señor Carlos Alonzo y de la Academia Dominicana de la Historia).



El *Memphis* cuando comenzó a ser desguazado profesionalmente en 1937. Se le ha removido la citadela central sobre la cubierta principal. Se nota el puente a tierra (Magnificación segmental de una fotografía del litoral tomada probablemente desde una de las ventanas del obelisco. La definición de la imagen no es la ideal).



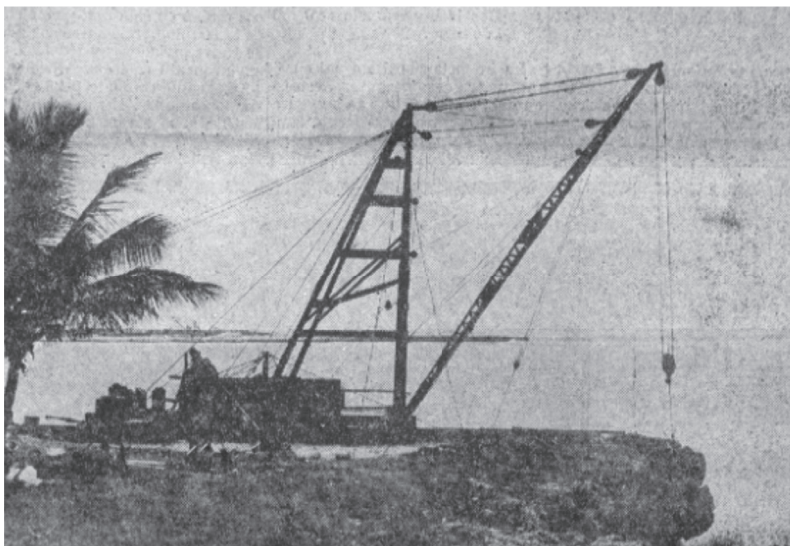
*El Memphis* sometido al desguace profesional de 1937-1938. En la foto superior la sección de popa ya ha sido removida y en tierra se observan la grúa y otros equipos de extracción. La imagen inferior muestra la cubierta principal en la parte media y de proa completamente desmantelada. Solo están en pie la torre de mando de batalla (coning) y los pescantes. Las dos imágenes parecen haber sido tomadas desde las torres de la Estación Radio HIX (antigua Estación radiotelegráfica). Imágenes reproducidas de fotocopias del artículo de Robert McClintock, citado en el texto, cortesía (a solicitud) de Ann Hassinger del Dpto. History, Reference and Preservation, en noviembre del 2003).



Fotografía aérea de la parte baja de la ciudad de Santo Domingo hacia 1940. Se observan el obelisco y el Parque Ramfis (hoy Eugenio María de Hostos) y el segmento de la Av. George Washington que avanza hacia el Paseo Presidente Billini. En el mar, el derrelicto del *Memphis* (en el recuadro) luce cortado a ras de agua.



Segmento amplificado de una fotografía de la costa y parte baja de la ciudad de Santo Domingo tomada desde el obelisco hacia 1938. Sobre el roquedal se observan los equipos de extracción y en el mar lo que apenas sobresalía del agua del derrelicto del *Memphis*.



Equipos de extracción de los restos sumergidos del *Memphis* de la compañía de Emeterio Sotomayor (*El Caribe*, 16 de agosto de 1953).



Operarios de Sotomayor en plena labor de extracción de metales sumergidos del *Memphis*. (*El Caribe*, 16 de agosto de 1953).



«Triste final» del USS *Memphis*. Parte de la chatarra recuperada del fondo del mar depositada en el muelle de Santo Domingo (Puerto Trujillo) para ser embarcada en el mercante *Cándida* hacia la firma compradora canadiense Loudee International Metals Limited. *El Caribe*, 16 de agosto de 1953.



«Pescadores» de metales sacan el *Memphis* a pedazos. Panky Corcino, *El Caribe* (digital), 9 de enero de 2012.



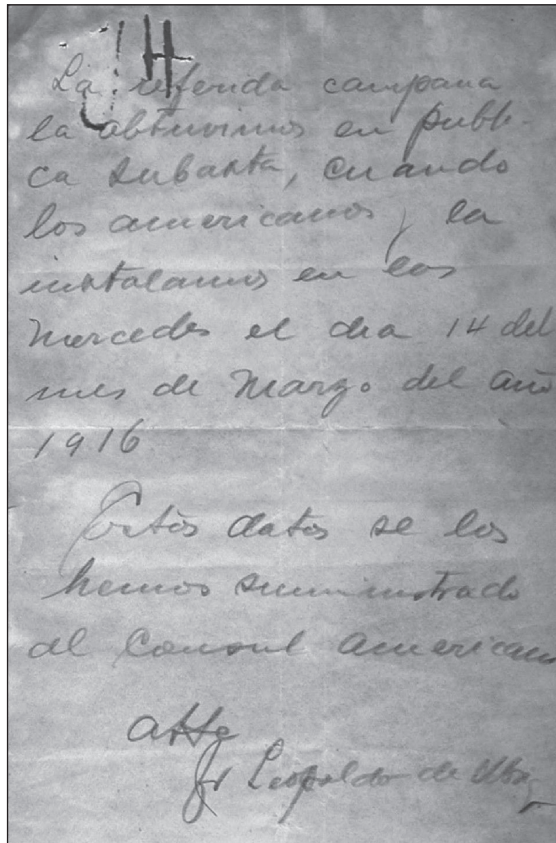
La campana del *Memphis* colgando del frontispicio del puente de mando de la nave. Imagen sectorial (muy ampliada) de la foto #NH 82102 de la página 269. Aunque es de limitada definición, es útil a los propósitos del presente capítulo.



Fachada oeste y torre-campanario de la Iglesia Patronal Nuestra Señora de las Mercedes en Santo Domingo. Imagen tomada en el primer lustro de la década de 1940 (La placa del vehículo N.º 3081 es del año 1943) Foto AGN N.º 259. Colección Mañón.



Iglesia Patronal Nuestra Señora de las Mercedes fotografiada en enero del 2017. El frondoso árbol (*Ficus religiosa*, higuera sagrada), joven en la imagen previa de los años 40, no permite visualizar la fachada en toda su magnitud. En primer plano la torre-campanario continuada con el costado norte de la edificación. Foto del autor, enero 2017.



La referida campana  
la obtuvimos en publi-  
ca subasta, cuando  
los americanos y la  
instalamos en las  
Mercedes el día 14 del  
mes de Marzo del año  
1916

Estos datos se los  
hemos suministrado  
al Consol Americano

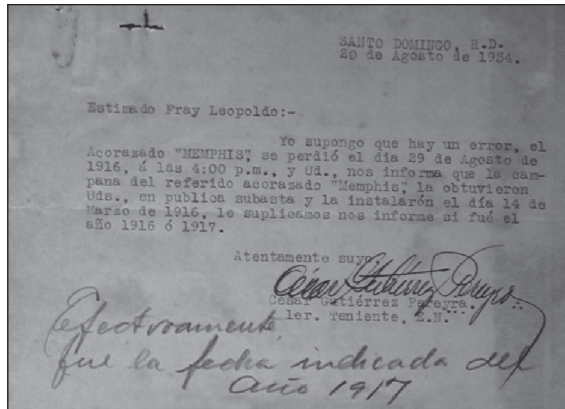
Atte  
Fr. Leopoldo de Ubrique

Fascímil de la primera comunicación de fray Leopoldo de Ubrique al teniente E.N. César Gutiérrez Pereyra en la que le responde:

La referida campana la obtuvimos en pública subasta cuando los americanos y la instalamos en las Mercedes el día 14 del mes de marzo del año 1916. Estos datos se los hemos suministrado al cónsul americano.

Atte.  
Fr. Leopoldo de Ubrique

Fuente: A.G.N., cortesía de Salvador Alfau del Valle.



Fascímil de la segunda respuesta de fray Leopoldo de Ubrique al teniente E. N. César Gutiérrez Pereyra al pie de su mismo oficio. Ante la impresión de que había un error en la fecha indicada por Ubrique, este le responde: «Efectivamente, fue en la fecha indicada del año 1917».

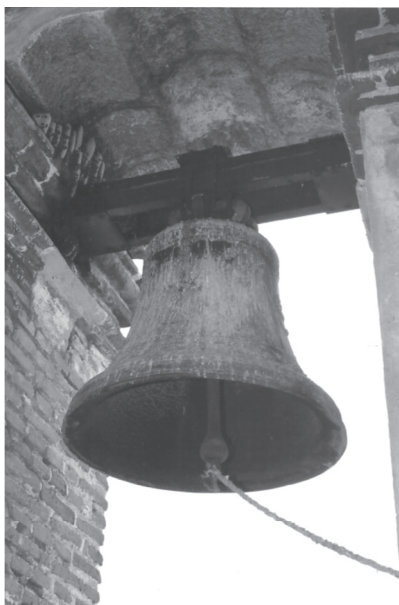
Fuente: A.G.N., cortesía de Salvador Alfau del Valle.



Las tres campanas del lado norte del campanario vistas desde la calle de Las Mercedes. La del *Memphis* es la que está en el centro. Fotografía del autor, noviembre del 2004.



Las campanas vistas desde el interior del campanario. De izquierda a derecha: la de San José, la de Ntra. Señora de las Mercedes (la campana del *Memphis*) en el centro bajo el arco lobulado, y la del Santísimo Sacramento. Fotografía del autor, noviembre del 2004.



La campana de Nuestra Señora de las Mercedes (Campana del *Memphis*) fotografiada desde el interior del campanario. Cuelga de un soporte rígido bajo un arco trilobulado. Fotografía del autor, noviembre 14, 2004.



La campana Nuestra Señora de las Mercedes fotografiada desde el exterior con la cámara montada en el extremo de una barra. Se aprecia la grafía en bajorrelieve en su anillo inferior «NA CAPUCHINA EL M. R. P.» y sobre este la inscripción CAMPANA DEL MENFIS. La Imagen inferior, magnificada, facilita ver estas dos grafías.

## CAPÍTULO VII

### Una condena cuyos motivos flotaron en un mar de incertidumbres

En el capítulo I se trazaron rasgos de las cualidades personales y profesionales del capitán USN Edward Latimer Beach, complementados más adelante, en el capítulo IV, con sus actividades en la ciudad de Santo Domingo posteriores al naufragio del *Memphis* hasta el momento en el que regresó a los Estados Unidos, un período de varias semanas en el que fue un oficial de marina de a pies. Esta estadía obedeció en gran medida al comienzo de la investigación formal sobre las causas y factores causales de la tragedia del buque, proceso que se inició con la llegada a Santo Domingo en los primeros días del mes de septiembre de los oficiales encargados para tal fin, los capitanes USN Hood y Hughes y los comandantes Pringle y Olmsted (este último como abogado defensor) a bordo del USS *Hancock*.<sup>1</sup>

Esa investigación y sus derivaciones subsecuentes eran inevitables; la Armada había perdido lo que todavía era una importante unidad de guerra y la vida de cuarenta y tres de sus marinos, agregándose a esto las lesiones de grado variable por traumas y quemaduras que sufrieron más de doscientos de sus tripulantes, y todo esto en un evento ajeno a una acción militar

<sup>1</sup> *Listín Diario*, 4 de septiembre de 1916, p. 5.

naval. Para tales efectos se constituyeron una Junta de Investigación y dos Cortes de Instrucción ante las que Beach, la oficialidad y todos los alistados disponibles fueron sometidos a formales y fríos interrogatorios. La primera y una de las segundas se limitaron al examen de los hechos y a las pérdidas de vidas y completaron sus trabajos para mediados de septiembre. La Corte restante, de Instrucción, laboró por un poco más de dos semanas y tras un receso de diez días continuó por doce más luego de su regreso a Norfolk. Esta Corte tuvo una sesión general el 12 de septiembre en la sala de guardia del *Hancock* y otra en el alcázar del encallado *Memphis*.

En general los cuestionamientos giraron alrededor del supuesto fenómeno atmosférico que causó el naufragio, de la insuficiencia de energía para poner en marcha el buque a la mayor brevedad posible y de la incapacidad para el logro de condiciones herméticas (estancas) frente al mal tiempo. Hacia finales de octubre, se produjo el veredicto en el que se le imputaron los siguientes ocho cargos:

1ro. Por inapropiada exposición riesgosa del *Memphis* en dos puntos: no aseguramiento rápido para mal tiempo, y no disponibilidad de presión de vapor suficiente para poner al *Memphis* en movimiento en el más breve tiempo.

2do. Por falta de atención y negligencia en tres puntos: por negligencia en disponer de presión de vapor suficiente para mover al *Memphis* a la mayor brevedad posible, por no asegurar al *Memphis* de inmediato para el mal tiempo y por el no cierre inmediato de las portañolas de los cañones.

3ro. Por ineficiencia culpable en la ejecución del trabajo en tres puntos: por no haber ordenado mantener fuego encendido en más calderas, por no mantenerse informado de las condiciones del tiempo y por no elección de un sitio de anclaje seguro.

Además, fue colocado en condición de arresto<sup>2</sup> y a ser enjuiciado por una Corte Marcial.

Esta Corte Marcial comenzó a sesionar el 21 de diciembre a bordo del USS *Connecticut*, concluyendo sus trabajos el día siguiente al de Navidad. Nuevamente se estableció un interrogatorio a oficiales del buque que trató sobre los mismos tópicos, proceso en el que Beach fue defendido por un abogado civil, no del cuerpo de marina. Finalmente, la Corte, aunque desestimó varios de los cargos que se le imputaban, lo declaró culpable en dos aspectos, ambos meramente técnicos: por no haber dispuesto de presión suficiente para zarpar en el menor tiempo posible y por no asegurar adecuadamente el barco para el mal tiempo, recomendando una pérdida de veinte puntos dentro de su grado de Capitán.<sup>3</sup> En otras palabras, conservó su grado en la Armada sin que fuera puesto en retiro ni sometido a procesos judiciales de mayor trascendencia.

El fallo emitido fue, en realidad, producto del desconocimiento que entonces se tenía de las características del fenómeno marino que destruyó al *Memphis*. La causa puramente atmosférica dominó las evaluaciones siendo el punto crítico, sobre el que giró todo, el concepto del «tiempo menor posible» en el que el buque debió ponerse en movimiento para escapar de su peligrosa zona de anclaje que era a todas luces insegura.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> En realidad, un arresto aplicado a la imposibilidad del desempeño de funciones, no para reclusión carcelaria o domiciliaria.

<sup>3</sup> Esta condena le cerraba el paso ascensional hacia el almirantazgo, pues otros capitanes de la flota en posiciones inferiores ahora lo superaban en puntuación y a su edad alcanzar el susodicho grado superior era algo sumamente difícil.

<sup>4</sup> El lugar seleccionado por Beach no dista mucho de la zona de anclaje actual. La diferencia en materia de seguridad ahora está dada, entre otros factores, por los avanzados conocimientos meteorológicos, la rapidez en las comunicaciones y la disponibilidad de potentes motores en las naves listos para hacerlas mover a la primera demanda, algo muy distinto al proceso antiguo de calentar calderas y máquinas movidas por vapor de agua a presión.

Para una mar crecida con potente oleaje movida por una perturbación atmosférica el buque había dado muestras de estar adecuadamente preparado, pero lo que ocurrió en la tarde del 29 de agosto en el antepuerto de Santo Domingo sobrepasó, en términos de magnitud, lo esperado. De esta manera, el concepto del «tiempo menor posible», resultó difícil de definir o de medir. De acuerdo con la agresiva, rápida e inusual dinámica mostrada por el fenómeno marino, el *Memphis* solo se salvaba si al tiempo de la detección de las primeras alteraciones observadas en el mar, se ponía en movimiento *ipso facto*; pero para esto era necesario que tuviera produciendo vapor a presión apropiada al menos en cuatro de sus dieciséis calderas, caso en el que solo se hubieran consumido unos minutos en el calentamiento de las máquinas antes de ponerlas en trabajo para hacer rotar eficazmente las dos hélices impulsoras.

En concreto puede afirmarse que lo que condenó al *Memphis* fue la política de restricción energética impuesta por el contralmirante Pond de quien nunca se reveló si en las dos Cortes de Fiscalización y aún en la Corte Marcial fue él quien no le permitió al capitán Beach mantener las cuatro calderas del buque encendidas. Pero de lo que sí se supo fue de su declinatoria a la invitación a testificar dejándole a su capitán todo el peso de la responsabilidad. Beach, en cambio, en una muestra de alto honor militar, no autorizó que fuera citado formalmente por considerar que la decisión de comparecer dependía exclusivamente de su voluntad.

En relación a la actitud del contralmirante no ha dejado de ser un motivo de especulación lo que pudo haber pensado cuando desde los acantilados de Santo Domingo contempló impotente la desgracia del buque y de su tripulación debido a la condición de insuficiencia energética que él había propiciado de mantener al buque con sólo dos calderas encendidas sin que sirviera la medida compensadora de otras cuatro listas de un todo para entrar en acción de inmediato asunto que fue,

precisamente, lo que el mar Caribe no le «permitió» hacer a los encargados de elevar la presión en las mismas.<sup>5</sup>

Flotaba en el ambiente la sensación de que Beach no era culpable y por eso no sorprende que la condena incluyera una recomendación de clemencia en consideración a las extraordinarias y difíciles circunstancias que modularon la tragedia y en parte por la brillante carrera militar del condenado, disposición a la que se acogió. No es difícil comprender, observado esto en la esfera psicológica, las intensas presiones a las que se vio sometido en esos meses, desde el día de la inevitable pérdida de su buque, momento en el que la rutina se transformó repentinamente en lucha por la sobrevivencia, con la muerte de muchos de sus marinos y el sufrimiento de otros tantos, pasando por el inquisitorio asedio de las Cortes de investigación y el de la Corte Marcial con su adverso fallo final, acoso aguantado prácticamente en solitario, soportado estoicamente con el auxilio de su autoconvicción de inocencia y la actitud solidaria, en todo tiempo, de sus marinos, oficiales y clases.

La primera evidencia de la inconsistencia de la condena la ofreció el secretario de Marina Hon. Josephus Daniels cuando el 17 de febrero de 1917 firmó la sentencia rebajando la penalidad de veinte a sólo cinco puntos. Esto, que sin dudas era un notable alivio, no le variaba en gran medida la dolorosa condena moral que se le había aplicado y, en relación a la edad que ya tenía, le cerraba en términos prácticos la posibilidad de ascender al almirantazgo. El castigo importaba como tal, por su naturaleza, independientemente de su magnitud objetiva. Así las cosas, en ese momento su impecable carrera militar parecía llegar a su punto final.

Aún con el camino obstruido, la densa atmósfera en la que estaba sumergido debe haberse disipado cuando el 1 de abril de 1917 en la ciudad de New York, estando en condición

<sup>5</sup> *The Loss of the USS Memphis on 29 August 1916* [en línea]. Disponible en: <http://www.compas.dircom.co.uk/Memphis.htm> (17/02/2004), p. 5.

de viudez por la muerte de su esposa, Lucie Adelaide Quin, fallecida a causa de un cáncer en 1915 y con quien no tuvo descendencia, contrajo matrimonio con la bella dama de la sociedad haitiana Alicia Fouché Ricardo, nieta huérfana de importadores franceses a quien él había conocido en el seno de una familia de origen noruego, la familia Calstroem, en los inicios de la ocupación haitiana cuando estuvo al mando de los cruceros acorazados *Washington* y *Tennessee* bajo las órdenes del contraalmirante Caperton.

Esta agraciada dama, quien a la sazón cumplía estudios en esa urbe, tenía una interesante relación familiar con importantes personalidades de la vida política francesa y dominicana. Era descendiente del tristemente célebre personaje de la Revolución Francesa, Jean Jacques Fouché, ministro de policía durante el Directorio, el Imperio y la Restauración, mientras que por la vía materna estaba emparentada con las familias dominicanas Ricardo y Hereaux; la primera tuvo en su descendencia al Dr. Joaquín Balaguer Ricardo, siete veces presidente de la República Dominicana, y la segunda en su ascendencia al general Ulises Hereaux (Lilís), presidente y dictador tiránico de la misma en los últimos decenios del siglo XIX.<sup>6</sup> Fruto de ese matrimonio fueron tres hijos nacidos entre 1918 y 1921: Edward Latimer Beach Jr. (apodado Ned), John Blair Beach y Alice Laura Beach.<sup>7</sup>

La progresiva disipación de la condena se hizo patente al nombrársele director de la Torpedo Naval Station en Newport, Rhode Island, una de las posiciones más importantes en la Marina,

<sup>6</sup> Roberto Álvarez: «Fin de una vida». *Revista Rumbo*, núm. 241, 14 de septiembre de 1998, pp. 48-53.

<sup>7</sup> Para una mejor información sobre el asunto genealógico de la familia Beach se recomienda no solo lectura de las referencias citadas al respecto (Roberto Álvarez: «Fin de una vida», revista *Rumbo*, núm. 241, 14 septiembre 1998, p. 48) y la información adicional, enriquecida, ofrecida por el mismo autor en su excelente conferencia *El Memphis* dictada en la Academia Dominicana de la Historia el 27 de julio del 2016 y publicada en la revista *Clío* de esa institución (Roberto Álvarez: «La Tragedia del *Memphis*», *Clío*, julio-diciembre de 1916, núm. 192, pp. 203-232).

cargo que ostentó con esmerada profesionalidad y productividad por un período de 18 meses.<sup>8</sup> Luego, en septiembre de 1918, y como algo rayano en lo insólito porque era un oficial de la Armada condenado en una corte marcial, le fue asignado el mando del nuevo y poderoso acorazado USS *New York*, sin lugar a dudas uno de los cargos más anhelados o apetecidos por cualquier capitán de la U.S. Navy en ese tiempo.

Comandando este buque de 27,000 toneladas dotado de una artillería principal de 10 cañones de 14 pulgadas (ante el viejo *Memphis* era solo una sombra), insignia del Sexto Escuadrón de Batalla norteamericano del almirante Hugh Rodman, integrado a la Royal Navy, tuvo la oportunidad de participar en el teatro de operaciones navales europeo de la Primera Guerra Mundial desde el 7 de diciembre de 1917 hasta el 21 de noviembre de 1918 cuando se produjo el acto de rendición de la Flota de Alta Mar alemana en la localidad inglesa de Firth of Forth.

Aunque una que otra vez estuvo a punto de entrar en contacto con la flota enemiga, tal cosa no ocurrió. Sin embargo, la mera presencia de este poderoso escuadrón naval reforzando a la flota inglesa tuvo, con toda probabilidad, efectos disuasivos sobre la alemana. De todas maneras, aunque no logró enfrentar al enemigo con sus potentes cañones de tiro rápido, al menos gozó del privilegio de recibir en su buque al rey George V, al Príncipe de Gales y a la alta oficialidad naval inglesa el día anterior al de la rendición alemana. Le tocó acoger a parte de la oficialidad de la flota rendida, cosa que hizo dándoles a éstos un trato cortés y caballeroso, contrastante con la acritud mostrada en esto por sus colegas ingleses.

<sup>8</sup> El nombramiento como comandante de la Estación Torpedera de Newport fue publicado en una breve nota en la página 1 del *Listín Diario* el 19 de marzo de 1917. Se refiere a Beach como *nuestro particular amigo*, frase indicativa de la estima alcanzada en determinados círculos sociales y políticos de Santo Domingo a pesar de su condición de oficial naval invasor.

Lamentablemente para su carrera por las consecuencias que a posteriori pudo esto tener, durante unos ejercicios de mar se negó a ejecutar una maniobra ordenada por Rodman por considerarla demasiado peligrosa para su nave y su tripulación, decisión que disgustó al almirante a tal punto como para que este, en retaliación, trasladara su insignia al USS *Texas*, buque gemelo (de la misma clase del *New York*) con el que participó en el acto de rendición de la flota enemiga.<sup>9</sup>

La actitud precautoria de Beach tenía válidas razones ya que durante las operaciones en alta mar no solo los submarinos alemanes eran peligrosos (su barco estuvo dos veces bajo este tipo de ataque) sino también lo era el pesado ambiente brumoso de esas aguas, con limitada visibilidad, en la que se movían a gran velocidad y a corta distancia otras grandes unidades navales. De hecho, el *New York* tuvo dos percances: en una oportunidad recibió un impacto en su fondo, con pérdida de las aspas de la hélice de estribor, provocado presumiblemente por el choque con un submarino enemigo, y en otra, en una oscura noche, estuvo a punto de colisionar con el enorme trasatlántico *Olympic*, buque similar al naufragado *Titanic*.

Terminada la guerra y de regreso a Norteamérica, fue designado director de la Base Mare Island Navy Yard, importante astillero militar en Vallejo, California, cargo que ocupó a partir del 5 de febrero de 1919, posición en la que hizo importantes aportes a ese complejo militar naval y a la población civil, incluyendo su apoyo para que la misma no fuera trasladada a otro lugar, logrando imponer su criterio contra el del almirante Rodman, comandante supremo de la Flota del Pacífico (quien apoyaba el traslado de la base) ante Franklyn Delano Roosevelt, entonces Asistente del Secretario de Marina.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Thomas B. Buell: «Two Who Dared to Write», *Naval History* (United States Naval Institute), abril de 1998, p. 20 (Ver además Roberto Álvarez, *op. cit.*, p. 48).

<sup>10</sup> Millard B. Frazier: *Battle Won to Save Shipyard*, Vallejo Independent Press, 1983 (Fotocopia sin precisión de fecha).

El 27 de junio de ese mismo año (1919) recibió de parte del Secretario de la Armada la comunicación oficial mediante la cual y en consideración a los altos servicios prestados en el desempeño de sus funciones y en virtud de que la tragedia del *Memphis* había sido causada por fuerzas volcánicas, imposibles de predecir y de actuar convenientemente ante ellas, se le retiraron los cinco puntos gravados en la condena firmada por el secretario Daniels dos años antes.

Es interesante resaltar el hecho de que en esta comunicación, contrario al valor que se le dio en las cortes de investigación a una perturbación tropical como causa del oleaje que abatió al *Memphis*, por primera vez se sostiene de manera clara y definida que había sido un evento de naturaleza volcánica. La medida, que lo exculpaba y reivindicaba, le llegó lamentablemente muy tarde para que tuviera efectos positivos en la progresión ascensional de su carrera militar, agregándose a esto el peso negativo dado por el áspero trato del almirante Rodman, quien formó parte del Cuerpo de Selección cuando fue recomendado para una almirantía, asunto que influyó para que fuera excluido de esa posibilidad. En 1922 pasó a condición de retiro, ocupando la cátedra de Historia Militar y Naval de la Universidad de Stanford, en Palo Alto, California, y posteriormente el cargo de Administrador y Tasador de dicha ciudad.

La tragedia del *Memphis* marcó su vida para siempre convirtiéndose, con el deterioro impuesto por el avance de la edad, en una idea obsesiva que cual angustiante fantasma mortificó su ancianidad. Según Álvarez<sup>11</sup> quien logró entrevistar a su hijo, el capitán Edward L. Beach jr., pocos años antes de su muerte, este le refirió que «sus largas e interesantes cartas se hacían cada vez más difíciles de leer. Desvariaba y notaba que con mayor frecuencia revivía el pasado, particularmente la pérdida de su viejo *Memphis* y a los miembros de su tripulación que había

<sup>11</sup> Roberto Álvarez. *Op. cit.*, pp. 48-49.

visto ahogarse». Hacia el final de su vida tuvo la satisfactoria compensación de ver a su hijo mayor elegir la carrera naval, de asistir a su graduación en la Academia Naval de Annapolis en 1939 y de conocer, hasta el momento de su muerte, de la participación de este en la Segunda. Guerra Mundial como oficial de submarinos en aguas del océano Pacífico.

Falleció el 20 de diciembre de 1943, a la edad de 76 años, como consecuencia inmediata de una caída con fractura de cadera siendo inhumado en el cementerio Golden Gate de San Francisco, California. Pero otros homenajes póstumos recibiría decenas de años después, uno de naturaleza puramente filial y otro formal por parte de la Marina de los Estados Unidos.

No puede pensarse de otra manera cuando se evalúa la forma de cómo su hijo Edward L. Beach, apodado Ned, se dedicó con extraordinaria sutileza, ahínco y justicia, a exaltar los valores de su padre y a despejar criterios que podían manchar su excelente hoja de servicios y su estatura moral en la Armada. Esto, en el fondo, es lo que subyace, más allá de su respetuosa actitud a los hechos históricos, en las dos obras fundamentales que escribió dentro de su prolífica actividad literaria, *The Wreck of the Memphis* y *From Annapolis To Scapa Flow*, esta última con el aporte de sus acotaciones a las notas autobiográficas de su progenitor.

Sin disponer todavía, al parecer, de conocimientos sobre lo que sería capaz de hacer una tormenta tropical o como la llamó, «un cuasi huracán», un fenómeno atmosférico de baja intensidad (que en realidad según sabemos hoy fue un huracán de categoría 1 y 2) presionando la superficie del mar para generar y mandar ondas (olas) enormes a gran distancia, solo olas sin vientos sobremontados, arguyó con lógica asociando esta perturbación tropical con un deslizamiento masivo del fondo marino caribeño, algo indemostrable entonces y aún al presente por ausencia de registros sísmicos o de percepción

humana de un temblor de tierra o terremoto asociables cronológica y geográficamente con el oleaje que golpeó el antepuerto de la ciudad de Santo Domingo.

Pero solo así podía tener explicación lo ocurrido en la tarde del 29 de agosto de 1916. Puesto que él, como «todo el mundo», estaba consciente de que su padre no había errado en su conducta frente a ese peligro marino, ¿qué mejor manera de expresarlo que convirtiéndose en el relator por excelencia de lo ocurrido, propósito para el que le sobraban los medios literarios para hacerlo con elegancia, pulcritud, agradable prosa, y apego respetuoso al hecho como evento histórico?

¿Acaso no fue un exaltado homenaje al padre lo que hizo cuando, al mando del moderno submarino nuclear USS *Triton* y después de circunvalar el mundo sumergido siguiendo la ruta trazada en superficie por Fernando de Magallanes, al emerger frente a las costas patrias enarboló en el periscopio de su nave la vieja bandera del *Memphis*, enseña que de esta manera le dio una doble vuelta al mundo, una, delicadamente doblada y bien guardada en sus manos y otra al vuelo de las imágenes periodísticas y de importantes revistas?

El soporte dado por un hijo, dotado de unos méritos propios en la US Navy, amalgamados con los del padre, cristalizó en el más grande homenaje póstumo para el capitán del *Memphis*, recibido en el ocaso de su vida por el condecorado comandante del arma submarina: la designación del Cuartel General de la Prensa del Instituto Naval con el nombre suyo y el de su padre, edificio llamado a partir de ese momento como el nombre de «Beach Hall». Allí, estampados en relieve, quedaron los rostros para el presente y la posteridad de los dos marinos escritores de la Armada de los Estados Unidos de Norteamérica. Jamás el supuesto culpable de una desgracia como la del *Memphis* podría haber alcanzado tan preciado galardón.

## BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ, Roberto: «Fin de una vida». *Revista Rumbo*, núm. 241, 14 de septiembre de 1998.
- BUELL, Thomas B.: «Two Who Dared to Write». *Naval History* (United States Naval Institute), abril de 1998.
- FRAZIER, Millard B.: *Battle Won to Save Shipyard*, Vallejo Independent Press, 1983. (Fotocopia sin precisión de fecha).
- PARARAS-CARAYANNIS, George: *The Loss of the USS Memphis on 29 August 1916* [en línea]. Disponible en: <http://www.drgeorgepc.com/LossUSSMemphis.html>.

**Periódico consultado:**

*Listín Diario*, 4 de septiembre de 1916, p. 5.

## CAPÍTULO VIII

### De cuatro héroes

Según la pormenorizada descripción de las graves dificultades que imperaron en las salas de calderas y de máquinas del *Memphis* en la tarde del 29 de agosto de 1916 es posible asumir, con el auxilio del conocimiento del modo de operar de la conducta humana en circunstancias de extremo peligro para la vida, que el instinto de supervivencia personal en los hombres en sus puestos de trabajo debe haber aflorado a su máximo nivel, retando al compromiso contraído con la seguridad colectiva de la tripulación, con la de la nave propiamente y con el *cuasi sagrado* sentido del cumplimiento del deber a toda costa.

No era para menos si se toma en cuenta que estos hombres estaban sujetos a una demanda urgente de energía que no podían suplir aún en plazos extendidos por ellos mismos, que estaban sometidos a violentos movimientos en los que la horizontalidad de los pisos se tornaba en incómodos y peligrosos planos inclinados bajo sus pies, sin poder sobreponerse a la angustia hecha terror por la percepción sonora y sensible de los choques de su nave contra el fondo marino y el crujir de las planchas metálicas al combarse estas por los empujones de una mar furiosa que, además, les estaba metiendo toneladas de agua a compartimientos supuestamente estancos. ¿Podía soportarse tal castigo, con la posibilidad, agravante al extremo, de que la nave se partiese o se destruyera al reventar su calderas?

Y todo en medio de una vorágine marina ante la que cualquier intento de abandono del barco, si esto se hubiese ordenado, habría sido un paso de peores consecuencias porque nadie, libre en esas aguas, podía sobrevivir.

Sin embargo, el instinto de supervivencia en esas aciagas horas no pudo vencer al honorable compromiso del cumplimiento del deber en un apreciable número de tripulantes comprometidos con la tarea, más allá de lo imposible, de lograr elevar la presión del vapor de agua en las calderas a un nivel que les permitiera a las máquinas desplazar el pesado buque hacia aguas más profundas y seguras, y de auxiliar efectivamente y al mismo tiempo a otros compañeros de labor lesionados y en condiciones de alto riesgo. Tres de estos héroes pagaron su arrojo y valentía con importantes lesiones por quemadura debido al vapor de agua liberado de calderas y tuberías de conducción, y uno en particular con el precio más alto posible, con su propia vida.

Pero hubo un cuarto héroe, un desconocido, un «fuera de lista» del bien organizado sistema militar naval; alguien que no estaba obligado a hacer heroicidades bajo firma ni palabra y por ende libre de recibir penas o condenas de corte marcial alguna. Alguien que traspasó el lindero trazado por el deber patrio de no ayudar a odiosos invasores; que no pudo contener el impulso de su corazón ante seres humanos que exánimes, flotando en el sube y baja de las grandes olas, de seguro morirían ahogados o despedazados al ser estrellados contra las filosas rocas del acantilado costero. Un hombre sencillo, pescador costanero, que concentrando en su ser las angustias de una muchedumbre que, impactada e impotente, imploraba al Altísimo por la salvación de los náufragos, se lanzó a las encrespadas aguas al rescate de ellos.

## 1. Tres merecidas condecoraciones

El 1 de agosto de 1932 el Presidente de los Estados Unidos de Norteamérica, Herbert Hoover, impuso la Medalla de Honor del Congreso, el más alto reconocimiento otorgado por valor en acción a personas sirviendo en las fuerzas armadas norteamericanas, a tres miembros de las tripulación del USS *Memphis*. Fueron estos el vicealmirante U.S.N. Claud Ashton Jones, el Auxiliar del Jefe de Máquinas George William Rud (en condición póstuma) y el maquinista Charles Henry Willey. Estas condecoraciones estuvieron amparadas en las siguientes citas transcritas en el presente texto en su idioma original, acompañadas cada una de ellas de una traducción compendiada, no literal, en español.

### AL VICEALMIRANTE CLAUD ASHTON JONES

For extraordinary heroism in the line of his profession as a senior engineer officer on board the U.S.S. Memphis, at a time when the vessel was suffering total destruction from a hurricane while anchored off Santo Domingo City, August 29, 1916. Lt. Jones did everything possible to get the engines and boilers ready, and if the elements that burst upon the vessel had delayed for a few minutes, the engines would have saved the vessel. With boilers and steampipes bursting about him in clouds of scalding steam, with thousands of tons of water coming down upon him and in almost complete darkness, Lt. Jones nobly remained at his post as long as the engines would turn over, exhibiting the most supreme unselfish heroism which inspired the officers and men who were with him. When the boilers exploded, Lt. Jones, accompanied by 2 of his shipmates, rushed into the firerooms

and drove the men there out, dragging some, carrying others to the engineroom, where there was air to be breathed instead of steam. Lt. Jones' action on this occasion was above and beyond the call of duty.<sup>1</sup>

Interpretación esencial:

*El teniente Jones hizo todo lo posible para tener las calderas y las máquinas listas para operar, cosa que se habría logrado, salvando el buque, si los elementos (refiérese al poderoso oleaje) se hubieran retardado unos minutos. En medio de un vapor caldeante, de toneladas de agua y de oscuridad total, permaneció en su puesto de trabajo con heroico altruismo inspirando así a los oficiales y hombres que lo acompañaban. Cuando las calderas explotaron se introdujo con dos compañeros en esas salas sacando a los hombres de allí y llevando otros a la sala de máquinas en donde había aire respirable. El teniente Jones ejecutó esta acción más allá de lo que el cumplimiento del deber le exigía.*

Con quemaduras de importancia Jones requirió asistencia médica, pero prosiguió su trabajo en la Armada desarrollando una excelente labor en el área de la ingeniería naval con aportes que mejoraron el desempeño de los buques de la Armada, incluidas las dos guerras mundiales. Pudo recibir personalmente su condecoración del parte del presidente Herbert Hoover. Ascendido al grado de Contralmirante se retiró del servicio en 1945. Fue beneficiario de otro importante galardón, la «Legion of Merit», y honorificado con la instauración del premio que lleva su nombre y que es entregado anualmente por la American Society of Naval Engineers desde 1987. Como si no bastara, la primera unidad de una clase de cuatro destructores

<sup>1</sup> Claud Jones – Recipient – Military Times All Of Valor [en línea]. Disponible en: <https://valor.militarytimes.com/hero/508>

de escolta fue reconocida con su nombre. El contralmirante Claud A. Jones falleció en el año 1948.

AL AUXILIAR JEFE MAQUINISTA GEORGE WILLIAM RUD  
(Conferida póstumamente)

For extraordinary heroism in the line of his profession while attached to the U.S.S. Memphis at time when that vessel was suffered total destruction from a hurricane while anchored off Santo Domingo City, 29 August 1916. C.M.M. Rud took his station in the engine room and remained at his post amidst scalding steam and the rushing of thousands of tons of water into his department, receiving serious burns from which he immediately died.<sup>2</sup>

Interpretación esencial:

*Por su extraordinario heroísmo en el ejercicio de su profesión cuando el U.S.S. Memphis resultó totalmente destruido por un huracán mientras estaba anclado frente a la ciudad de Santo Domingo el 29 de agosto de 1916. Rud se mantuvo en su puesto de la sala de máquinas en medio de vapor caldeante y de toneladas de agua corriendo en su departamento, recibiendo graves quemaduras a causa de las cuales murió inmediatamente.*

AL MAQUINISTA CHARLES HENRY WILLEY

For extraordinary heroism in the line of his profession while attached to the U.S.S. Memphis at time

<sup>2</sup> George William Rud – Minnesota Medal of Honor Memorial [en línea]. Disponible en: <http://www.minnesotamedalofhonormemorial.org/wp-content/uploads/2017/12/Rud-George-William-July-16.pdf>

when that vessel was suffered total destruction from a tsunami while anchored off Santo Domingo City, 29 August 1916. Machinist Willey took his station in the engineer's department and remained at his post of duty amidst scalding steam and the rush of thousands of tons of water into his department as long as the engines would turn leaving only when ordered to leave. When the boilers exploded, he assisted in getting the men out the room and carrying them into the engine room, where there was air instead of steam to breathe. Machinist Willey's conduct on this occasion was above and beyond the call of duty.<sup>3</sup>

#### Interpretación esencial:

*Por su extraordinario heroísmo en el ejercicio de su profesión mientras servía en el U.S.S. Memphis cuando este sufrió una destrucción total mientras estaba anclado frente a la ciudad de Santo Domingo el 29 de agosto de 1916. Permaneció en su puesto en medio del vapor caldeante y de toneladas de agua corriendo en su departamento mientras se ponían en marcha las máquinas, saliendo de allí solo bajo la orden de abandono. Cuando las calderas explotaron logró sacar a los hombres de esas salas y llevarlos a la sala de máquinas donde había aire respirable en vez de vapor de agua caldeante. Su conducta en esta ocasión sobrepasó lo exigido por su trabajo.*

Willey se retiró de la US Navy en 1917; falleció a la edad de 88 años en 1975.

<sup>3</sup> Charles H. Willey (1889–1977) – Genealogy – Geni [en línea]. Disponible en: <http://www.geni.com/people/Charles-Willey/600000015392359889>

## **2. Un héroe no compensado, «condecorado» sólo con la gratitud de sus salvados y por el alma de su pueblo: Emeterio Sánchez Vázquez**

Emeterio Sánchez (1866-1922) fue un hombre sencillo del pueblo carente de renombre social y de otros antecedentes curriculares personales o familiares notables del que solo se sabe que nació el 2 de marzo de 1886 como hijo legítimo de Eugenio Sánchez y Juana Vázquez, que había sido panadero, práctica esta última que abandonó para dedicarse al oficio de la pesca en el acantilado costero de la ciudad de Santo Domingo, labor que desempeñaba en el saliente rocoso llamado Punta de San Gil, sobre el que está el fuerte homónimo que en esa fecha se encontraba en notable estado de abandono por haber colapsado parcialmente décadas atrás.

El lugar era ventajoso para la pesca por su proximidad a dos diminutas playas, *Peña Redonda* y *El Tripero*<sup>4</sup> en donde estaba el vertedero de los desechos orgánicos del Matadero Municipal que le quedaba cerca en una época en la que, además, el río Ozama, que vierte sus aguas directamente en esa zona, no estaba tan contaminado por las emisiones nocivas de la actividad agropecuario-industrial, por las del desarrollo poblacional desordenado en su cuenca hidrográfica y en la del río Isabela, y las provenientes del Puerto de Santo Domingo que todavía no eran de mayor importancia ecológica. Había allí, en las aguas del Placer de los Estudios, abundancia de peces y de sus depredadores, sobre todo de tiburones. La riqueza de la fauna marina en ese lugar le permitía resolver las necesidades personales y familiares del diario vivir, pero nada más.

<sup>4</sup> La Punta de San Gil y las playitas Peña Redonda y El Tripero. Estos lugares de la costa de la ciudad de Santo Domingo fueron tratados en el capítulo II.

Emeterio<sup>5</sup> tenía en ese sitio su «pesquero». <sup>6</sup> Afable, conversador, contador de anécdotas, era dado a mostrar su oficio a la muchachada que con frecuencia lo acompañaba, enseñanza que complementaba con «lecciones» prácticas, coparticipativas.<sup>7</sup> Poseía un notable conocimiento del comportamiento de las distintas especies de peces, de la topografía del elevado acantilado y de sus cavernas sumergidas en donde solían esconderse las presas que ya habían mordido el anzuelo, y como buen profesional de su oficio debió de poseer una concepción cabal, empírica, sobre las corrientes marinas, el movimiento de las mareas, de las olas y de los oleajes anormales que con frecuencia embestían las filosas rocas. Buen nadador, le sacaba provecho al mar y, respetándolo por encima de todo, podía «jugar» con él.

El 29 de agosto de 1916 fue un día martes, de trabajo rutinario, y es de suponer que Emeterio, quien vivía en una casa cercana de la calle Sánchez, acudiera a su pesquero o a sus cercanías cuando la habitual inquietud veraniega vespertina del mar en el Placer de los Estudios pasadas las tres de la tarde comenzó a variar con olas rompientes de apreciable magnitud, curiosamente bajo un cielo claro y sin vientos borrascosos, descomposición marina que no tardó en alcanzar una violencia inesperada, espectacular, como para atraer con hipnótico y arrobador poder a una muchedumbre que se esparció con rapidez en el antiguo malecón Presidente Billini, y con la que se mezcló, obviando disposiciones militares precisas en contra, un apreciable número de marines estacionados principalmente en la Fortaleza Ozama y los tripulantes del *Memphis* de la

<sup>5</sup> Emeterio. En el texto aparecerá nombrado así, de manera simple, sencilla, como fue su vida. La intención es la de colocarlo más cerca del corazón del lector. Lejos de implicar menoscabo a su dignidad es una exaltación a su persona y memoria.

<sup>6</sup> Pesquero: sitio en la costa utilizado habitualmente para la actividad pesquera; una «propiedad» particular de quien se posesionaba de él.

<sup>7</sup> Francisco M. Veloz: *La Misericordia y sus entornos, 1899-1916*, editorial Arte y Cine, Santo Domingo, República Dominicana, 1967, pp. 206-209.

partida de recreo en la ribera oriental del Ozama que no pudo regresar a su barco esa tarde.

No era para menos con el drama que ya envolvía al *Memphis*, al *Castine* y a la lancha con motor de combustión del primero con su carga de marinos a bordo, que no tardó en irse a pique lanzando a sus treinta y un ocupantes a las embravecidas aguas quienes lograron sobrevivir por algún tiempo por sus capacidades personales y gracias a la ayuda que mediante salvavidas y objetos flotantes les fueron lanzados desde el *Castine* que un momento dado estuvo muy cerca de ellos. Agotados por el esfuerzo de luchar contra ese torbellino marino perecieron ahogados y/o resultaron aplastados y desangrados al ser embestidos contra las filosas rocas del acantilado, tal como fue descrito en las crónicas de periódico *Listín Diario* citadas en el capítulo IV.

Varios de estos hombres, a punto de morir, fueron arrastrados por la corriente marina hacia las cercanías de *Peña Redonda* en donde Emeterio se lanzó a las encrespadas aguas y zambulléndose en ellas logró asir y rescatar en cerrada sucesión a por lo menos tres de esos exhaustos náufragos.<sup>8</sup> La hazaña, así contada, de forma escueta, sin adornos ni aires dramáticos, fue expresada en una nota agregada a la información del suceso ofrecida en el *Listín Diario* en su edición del 31 de agosto de la siguiente manera: «Otro héroe. El individuo Emeterio Sánchez, luchando como todo un héroe, salvó tres marinos de los náufragos de la lanchita núm. 2 del acorazado *Memphis*».<sup>9</sup>

Con el paso de los días, y en la medida que el impacto inicial del naufragio comenzó a disiparse en los hechos de la vida cotidiana y del necesario vivir, el valor de la heroica acción de Emeterio, por el contrario, adquirió mayor relevancia en el interés público. Por esto y no sin razón el redactor de la crónica

<sup>8</sup> Aunque se dijo a priori que fueron 5 o 6 los salvados, la cifra real fue de 3, uno de los cuales murió poco tiempo después.

<sup>9</sup> *Listín Diario*, 31 de agosto de 1916, p. 5.

del naufragio en la revista *Renacimiento* del mes de septiembre, analizando el suceso con informes más decantados y con datos no mencionados antes, fue más explícito y emotivo en el reconocimiento hecho al intrépido hombre:

Heroico y sublime en su abnegación, un dominicano expuso su vida contra las olas embravecidas por salvar las de sus semejantes. Llámase Emeterio Sánchez, hombre humilde que debe ser exaltado y bendecido, por el arriesgado salvamento de tres de los náufragos, que realizó con denuedo, trayendo hasta la playa, casi exánimes, los cuerpos de los infelices [...] <sup>10</sup>

No conforme con estas justas alabanzas, prometió publicar una fotografía del héroe, compromiso que cumplió en la siguiente edición de la importante revista de entonces, imagen en la que aparece, con la formalidad de una foto de estudio, con unos años menos y pulcramente vestido.

Así quedó encuadrada, en breves trazos, para la posteridad, la singular hazaña del pescador costanero, lo que no basta, sin embargo, para comprender la proeza en toda su magnitud, obligando, en merecido honor al héroe, a complementar los brevísimos relatos con una descripción de ese escenario y de su papel protagónico ejecutado en condiciones de grave peligro para su vida. Es necesario hacer una abstracción y ponerse de pies en el reborde de ese acantilado frente a olas que llegaban retumbando, «bramando», que se erguían y agigantaban para embestir y arrollar todo a su paso tanto en su arremetida como en su resaca de vuelta al mar; una escalofriante escena que habría hecho temblar de miedo al espíritu más indómito aún a pesar de estar consciente de poseer una gran fortaleza física y de ser un excelente nadador.

<sup>10</sup> Revista *Renacimiento*, núm. 39, septiembre 1916, p. 573.

Las palabras del párrafo anterior podrían conformar una figura literaria tocada de especulaciones convenientes a la exaltación dramática del hecho que se trata de reconstruir, pero lo cierto es que no puede deducirse otra cosa si se toman en cuenta las expresiones al respecto contenidas en las impactantes crónicas criollas del episodio publicadas el 30 de agosto en el periódico *Listín Diario* y días después en la revista *Renacimiento*, pero sobre todo y como si estas no bastaran, en las relaciones ofrecidas en las investigaciones formales de la Marina norteamericana por el contralmirante Pond, su ayudante, el capitán Bootes y el cabo de marines Flatten, quienes, haciendo referencia a la violencia del mar visto desde tierra, «probaron su salado sabor» con la particularidad para el último, Flatten, de que estuvo a punto de ser arrastrado y engullido por las enfurecidas aguas,<sup>11</sup> cuyo poder además se expresó en los grandes daños que produjo en el afirmado del Paseo Presidente Billini y en su barandilla de concreto.<sup>12</sup>

Por sus vivencias cotidianas, Emeterio no podía ignorar de lo que era capaz de hacer ese mar embravecido, aterrador, fuera de control, ni mucho menos la historia reciente de los que habían sucumbido bajo su poder, particularmente de aquellos que, sintiéndose con alguna buena dosis de seguridad, lo retaron estando sobre el reborde del acantilado o próximo a este. Desde el año 1910, en el roquedal, no lejos de su vivienda y de su pesquero, ya se erguía la gran columna de estilo jónico que erigió la ciudad como tributo de recordación imperecedero a los ocho intrépidos rescatistas improvisados que en la mañana del día 27 de septiembre de 1908, valiéndose de sogas sobre el risco del acantilado, intentaron auxiliar a los tres tripulantes de un balandro llamado a *La Aurora* echado a pique por un

<sup>11</sup> Edward L. Beach: *The Wreck of the Memphis*. Ed. Holt, Rinehart and Wilson, U.S.A., 1966, pp. 216-217.

<sup>12</sup> Ver *Listín Diario*, 30 agosto de 1916, p.5. El episodio en el que resultaron involucrados estos miembros del cuerpo de intervención fue tratado en el capítulo V (ver Edward L. Beach, *op. cit.*, p. 215).

mar de fondo huracanado en el Placer de los Estudios. Los rescatistas fueron barridos hacia el mar por una de las grandes olas pereciendo igual que los hombres a quienes intentaron salvar.

El sobrio cenotafio, más allá de guardar para la posteridad los nombres de los valientes que allí murieron movidos por generosos impulsos humanitarios, era (y es) un signo de advertencia de las furias de las aguas caribeñas y un exponente del gran peligro al que se exponen los intrépidos impulsados por razones similares. Emeterio, como todos los capitaleños de la casi aldeana ciudad de Santo Domingo, lo conocía bien junto a su razón de ser (no como en los tiempos actuales que parece no existir para nadie). Y esos escenarios, el de 1908 y el de 1916, tuvieron en común múltiples aspectos y desde luego sus grandes diferencias, pero con toda certeza coincidieron en el agobiante clamor de salvación de la muchedumbre en el malecón y, en la imborrable imagen para quienes las vieron, de las cabezas de los naufragos flotando en sube y baja de las olas, en el primer caso unas pocas morenas y en el segundo muchas de ellas rubias.<sup>13</sup>

Emeterio estaba allí, frente a una mar enfurecida, aterradora, con «malévolas intenciones», lanzando golpes de agua «macizos», duros como el concreto, capaz de remover parte de su propio seno, como es típico en los mares de fondo, y estrellarlo contra la plataforma del acantilado, el malecón y las casas vecinas; una mar empujando con hercúleas fuerzas sus aguas contra filosas y erizadas piedras, conformando entre ambos, olas y rocas, una verdadera trampa mortal. Para meterse en ese infierno líquido era indispensable estar en posesión de una valentía a toda prueba, de una fuerza física necesaria y de un definido y preciso conocimiento del riesgo y de la posibilidad de salir airoso del mismo. Fue una acción pensada,

<sup>13</sup> «Aquellas cabecitas rubias que sobrenadaban [...]». Así fue referido por el redactor de la crónica del naufragio del *Memphis* en la revista *Renacimiento* (núm. 39, septiembre de 1916, p. 571).

decidida con cálculos mentales al vuelo, no un acto de locura; con razón no se desconectó totalmente de tierra al amarrarse, al asegurarse, con una sogá por su cintura.<sup>14</sup> Un insano mental o un suicida no habrían hecho esto. En otras palabras, Emeterio sabía lo que estaba haciendo.<sup>15</sup>

Ante los marinos del *Memphis* en el agua, desesperados, a punto de morir, no es posible conjeturar sobre las divagaciones que dieron vuelta en su mente en fracciones de segundo. ¿Cómo no ayudarlos si en ese momento para él eran seres humanos y no odiosos invasores que, impotentes clamaban por auxilio justo bajo sus pies? Y el mar, con toda su fiereza y el respeto que le infundía, no fue obstáculo para que se lanzara al rescate y, pertinaz en su empeño, lo hizo varias veces arrancándole a las garras de la muerte a tres de ellos.

Es imposible describir cómo a estos pesados hombres, agotados y posiblemente con las capacidades de colaboración limitadas o entorpecidas, «sin ánimo alguno» según una de las notas periodísticas, pudo atraparlos en los fieros remolinos de agua y llevarlos a tierra. Para lograr su propósito debe haber

<sup>14</sup> Esta sogá sobre la cintura es parte de su atuendo en la icónica imagen que le fue tomada poco tiempo después de la hazaña.

<sup>15</sup> Décadas después, el 22 de septiembre de 1949, la escena se repitió. En la ocasión el mar, atizado por vientos huracanados, hizo zozobrar a la goleta Puerto Plata en el Placer de los Estudios. Semisumergida pero aún flotando con sus tripulantes a bordo fue zarandeada y llevada a la deriva hasta chocar, con increíble «puntería», con los «hierros» sumergidos del *Memphis* en donde se despedazó. Dos valerosos jóvenes y expertos nadadores, José Lacay Bermúdez y Julio Rodríguez Pichardo, movidos por la misma generosidad que treinta y tres años antes había impulsado a Emeterio, aceptaron el reto y se lanzaron a unas aguas de las que jamás salieron, nefasto destino que fue igual para los que intentaron salvar. Debe tenerse en cuenta que los episodios descritos de 1916 y 1949 (tratados antes en el capítulo V) difieren de otros muchos en los que excelentes nadadores han rescatado con éxito a personas con intenciones suicidas, a sus cadáveres o a otros que de una u otra forma cayeron de manera accidental desde el acantilado. Estos salvamentos en general se han hecho con el favor de una mar en calma o domable por estos intrépidos hombres, labor que hoy cuenta con profesionales en ese aspecto del honorable Cuerpo de Bomberos, de la Defensa Civil y de la Armada de la República Dominicana.

aprovechado la breve plataforma arenosa de la playita de *Peña Redonda* y su inteligente manejo de la periodicidad conque llegaban las pesadas olas y sus turbulentos reflujos.

Puesto que estaba atado por la cintura a una soga la misma debió de estar bien «anclada» en una posición elevada o tal vez sostenida con firmeza por manos cooperadoras, asunto del que no hay información escrita. Se sabe que otras personas auxiliaron en condición de alto riesgo a los náufragos (sin que se especificara a cuáles), entre ellos los señores Prósper Marchena, que era Oficial de la Policía Municipal, y Manuel María (Lico) Dubreil<sup>16</sup> (quien logró rescatar a uno de los marinos), valientes acciones de las que se hizo eco el *Listín Diario* en su edición del 31 de agosto de 1916<sup>17</sup> pero sin ofrecer detalles de cómo las hicieron, razón por la que no es posible relacionarlas directamente con las de Emeterio... ¿O tal vez sí?

Y esta interrogante puede tener soporte lógico en relación a otro aspecto del salvamento, complementario a lo fundamental del rescate (que fue la captura en el agua y traída a tierra de los marinos hecha por Emeterio): el llevar o ayudar a llevar a estos agotados hombres hasta la cima del acantilado, de varios metros de altura, un ascenso por rocas resbalosas y punzante a la vez, a través, probablemente, de una ruta peñascosa conocida por los usuarios habituales del lugar, labor que en las condiciones imperantes del momento solo pudo haber sido hecha «jugando», al cálculo, con las periódicas y rápidas embestidas de las poderosas olas.<sup>18</sup> Un peligroso trabajo del

<sup>16</sup> En 1929 Manuel María Dubreil logró del cabildo capitalino una certificación mediante la cual se le reconoció formalmente su labor en el rescate de los marinos náufragos de la lancha del *Memphis* (Gabriel Atilés Bidó: *La tragedia del Memphis - La intervención norteamérica 1916 1924* [en línea]. Disponible en: [mephis1916.blogspot.com/2008/01/el-memphis-en-la-plastica-dominicana.html](http://mephis1916.blogspot.com/2008/01/el-memphis-en-la-plastica-dominicana.html)).

<sup>17</sup> *Listín Diario*, 31 de agosto de 1916, p. 5.

<sup>18</sup> Sobre la altura y otras características de este acantilado vale tomar en cuenta lo dicho por el cabo de marines Flatten previamente citado: «Era imposible escalar aquellas paredes aún con el mar en calma» (Edward L. Beach, *op. cit.*, p. 215). Es lógico pensar que debido al extraordinario

que no quedó constancia escrita y del que se dijo que fue ejecutado con cables que sirvieron para facilitar el ascenso de los rescatados.<sup>19</sup>

La proeza, temeraria, rayana en lo increíble, no fue directamente registrada para la posteridad en imagen alguna pero de todas formas quedó plasmada en la fotografía que se le tomó a Emeterio poco después del acontecimiento, en la que aparece, a sus cincuenta años de edad, con una contextura delgada recorrida por fibras musculares, cabellera negra desaliñada, camisa o camiseta de rayas hecha girones («toda la ropa de Don Emeterio fue desgarrada en tan noble misión»),<sup>20</sup> y con marcas que parecen golpes o rasguños en la piel. Sus brazos, separados, caídos, descubren el pecho y al mismo tiempo parecen listos para abrazar y agarrar. Su mirada es profunda centralizando en sus ojos una expresión facial que es muestra de una mezcla de estupor, *stress*, estado de alerta y de cansancio a la vez. Auxiliada con un manejo adecuado de la luz, propia de un estudio fotográfico y no de una toma rápida y al azar, la imagen es completa y absoluta en lo que intenta expresar. Parecería como si el dramático momento por él vivido quedara congelado, paralizado, en la emulsión fotográfica. Vista así, es, curiosa y paradójicamente, hermosa.

Es posible colegir que solo su astucia y gran conocimiento del comportamiento del mar y de la zona rocosa en donde este golpeaba con violencia, complementado con su moderada fortaleza física (ya no era un hombre joven) a la que las exigencias del momento le demandaron los máximos esfuerzos, agotadores para sus capacidades, evitaran que se convirtiera en una víctima más de la tragedia junto a los náufragos que

---

obstáculo natural de este acantilado contra posibles incursiones enemigas las autoridades coloniales españolas de la ciudad de Santo Domingo consideraran innecesario cerrar la muralla citadina con un elevado lienzo frente al mar, substituyéndolo con algunos fuertes o bastiones a prudente distancia y una línea de parapetos bajos llamados batiportes.

<sup>19</sup> *Listín Diario*, 29 de agosto de 1940, p. 5.

<sup>20</sup> *Idem*.

trataba de salvar, destino trágico que hubiera sido similar al de los intrépidos rescatistas del narrado episodio trágico de 1908.

El día 31 de agosto el *Listín Diario* informó que una comisión de tres oficiales navales americanos lo visitaron en su residencia para expresarle personalmente las gracias por el valiente y humanitario gesto que les salvó la vida a cuatro infelices marineros «que sin ánimo alguno fueron a dar a la peña redonda que está situada en la ensenada del Matadero; de éstos sólo viven dos y es tanto su agradecimiento que llaman como un padre al valeroso Emeterio Sánchez».<sup>21</sup>

Días después, el 7 de septiembre, el contralmirante Pond reconoció de manera formal y pública el heroico gesto al dedicarle el último párrafo de la extensa comunicación radiotelegráfica que dirigió al Secretario de Marina en fecha 4 de septiembre de 1916 con copia a los editores del *Listín Diario* para su publicación nacional, documento que incluyó su agradecimiento al pueblo dominicano, a Prósper Marchena, a médicos, a distintas personalidades incluyendo al arzobispo Nouel, al honorable Ministro de Haití y al presidente Henríquez por la humanitaria, espontánea y valiosa colaboración en las operaciones del salvamento de los marinos del *Memphis* y en las atenciones que se les brindaron posteriormente. En un párrafo hacia el final del documento dice: «Un hombre llamado Demetrio Sánchez, nadando fuera de las rocas, cerca del Matadero, ayudaba a los hombres que estaban en las lanchas perdidas. Entre los supervivientes de los botes, Sánchez fue una gran ayuda en el salvamento de 3 de ellos».<sup>22</sup>

El día 4 de septiembre, una semana después de la tragedia, apareció en la edición del *Listín Diario* la siguiente nota con el subtítulo de «Dominicano Pensionado»: «El Sr. Emeterio Sánchez, quien salvó la vida a 5 marinos del crucero acorazado *Memphis*, ha sido pensionado por el Gobierno americano

<sup>21</sup> *Listín Diario*, 31 de agosto de 1916.

<sup>22</sup> *Listín Diario*, 7 de septiembre de 1961, p. 1. Es claro que el nombre no era Demetrio sino Emeterio.

con \$ 40 mensuales». <sup>23</sup> La nota, que no señala la fuente de la información pero que debió tener un origen confiable como para ser publicada sin expresiones ambiguas, dudosas, o de que fuera una información de trasmano, le dio consistencia a la creencia de que este tipo de ayuda económica, que era un valor excelente en esa época y por lo demás una retribución justa, se cumpliría fielmente, cosa que en la realidad no ocurrió.

Según Álvarez, <sup>24</sup> quien entrevistó a descendientes de Emeterio, este nunca recibió tal pensión, negando estos además que su viuda solicitara tal tipo de ayuda al Gobierno norteamericano, resaltando ellos, por el contrario, que su abuelo, quien tenía cincuenta años de edad al momento de realizar la proeza, quedó con la salud afectada y que tampoco fue la misma persona a partir de ese momento, muriendo unos seis años después, datos que, lógicamente, hacen pensar (a quien esto escribe) que el extraordinario esfuerzo físico muscular, cardiovascular y emocional hechos a esa edad, cuando ya sus funciones fisiológicas no eran las de su juventud, debió haber impactado negativamente su integridad anatómica y funcional en el trayecto final de su vida.

En el transcurso de los años y en cada conmemoración efemeridina del episodio del *Memphis* Emeterio ha sido invariablemente recordado con la exaltación de su humanitaria y heroica acción, pero siempre con un indiscutible toque de dolor por el desconocimiento oficial del Gobierno norteamericano y por el abandono material en el que injustamente fue dejado. Así lo expresó el articulista del *Listín Diario* Luis Magin en el mes de agosto de 1922, inmediatamente después de la muerte del héroe al decir «¿Quién no temblaba ante el infierno líquido que era ese día el mar?» pregunta que utilizó como apoyo para ponderar la singular y valiente acción del humilde

<sup>23</sup> *Listín Diario*, 4 de septiembre, p 5. Ya se ha dicho que los marinos rescatados fueron 3 y no 5.

<sup>24</sup> Roberto Álvarez: Revista *Rumbo*, 14 de septiembre de 1998, vol. 241, p. 53.

pescador, quejándose del abandono en el que lo habían dejado con las siguientes amargas expresiones: «El pobre Emeterio Sánchez ¿qué beneficio tuvo?»... «Muerto y enterrado el héroe, sin una póstuma señal siquiera de reconocimiento, ni del poderoso elemento militar al cual él ahorró vidas –vidas que no tienen precio– ni del elemento civil, propio ni extraño, ni de las sociedades, instituciones, ni del municipio, ni de nadie, ahora la viuda ha solicitado alguna ayuda».

Insistió en que se apoyara esta petición mediante un llamado público al ministro Russell, quien había sido testigo presencial del acontecimiento seis años atrás, a través del incumbente en servicio, el gobernador militar Samuel Robinson, resaltando la ingratitud norteamericana al contrastarla con la facilidad y fastuosidad con la que premiaban a sus propios héroes. Terminó llamando al vencido *Memphis* «EL MONUMENTO AL HEROE EMETERIO SANCHEZ»<sup>25</sup> cual memorial de perpetuación a la persona del humilde pescador, petición que además ya se había solicitado en un editorial de prensa.<sup>26</sup>

El 13 de noviembre de 1934, el Ayuntamiento de Santo Domingo, como parte de un conjunto de resoluciones que daba nombres a calles de la ciudad capital, y evidentemente movido por justas peticiones en ese sentido, designó con el de Emeterio Sánchez a una de estas en el Ensanche Margara «en honor del valiente héroe que tantas vidas salvó en 1916 cuando el naufragio del crucero acorazado americano *Memphis*».<sup>27</sup>

Dos años después, el 29 de agosto de 1936, en ocasión del cumplimiento del vigésimo aniversario del naufragio, Virgilio Álvarez Sánchez en una nota periodística de primera página

<sup>25</sup> Luis Magin: *Listín Diario*, agosto de 1922.

<sup>26</sup> *Listín Diario*: «Editorial», 29 de agosto de 1922.

<sup>27</sup> En la ciudad de Santo Domingo la Emeterio Sánchez es hoy una breve calle cercana al río Ozama y a los aproches occidentales del puente Matías Ramón Mella. La calle es parte del populoso barrio Borojol (por Borroughst Hall, un cafetín de la época de la intervención norteamericana). Con el paso del tiempo el nombre de Margara no pudo borrar al de Borojol en el acervo popular.

del *Listín Diario* insistió en el defecto en el que quedaron las autoridades norteamericanas considerando que si bien con la plausible medida aprobada por el Gobierno comunal se había interpretado fielmente el unánime sentir de la conciencia nacional, no menos cierto era el hecho de que quienes estaban más llamados a agradecer su «obra tan humana como heroica» eran el Gobierno y el pueblo de los Estados Unidos, puesto que un hecho como ese «que revela una tan profunda intensidad de nobleza e hidalguía, compromete la eterna gratitud del individuo, pueblo o nación en cuyo favor se ha consumado».<sup>28</sup>

En ese mismo sentido se expresó años más tarde Alexis Rodríguez Licairac en un artículo publicado en el periódico *La Nación*, probablemente el escrito de mayor extensión sobre la persona de Emeterio y su proeza a la que compara, mediante una prosa bien cultivada y ciertos rasgos poéticos, con las de otros grandes héroes de la historia.<sup>29</sup>

Lo cierto es que lo que hizo Emeterio en el marco de una situación hostil hacia el invasor y al poder brutal representado por el *Memphis*, una acción que ni siquiera tenía el deber patrio de hacerla y que ejecutó «sin parar mientes en que aquellos hombres necesitados de auxilio se encontraban en su Patria en circunstancias nada gratas para los dominicanos», solo recibió las gracias, «dichas en un idioma que tal vez él no entendió» de los marinos que lo visitaron en su casa días después de la tragedia.<sup>30</sup> Pero luego, tras ese inesperado y singular encuentro doméstico le sobrevino el más completo e injusto olvido por parte de la Marina y del Gobierno norteamericanos, centrados en objetivos de mayor trascendencia que la ayuda que se le pudiera ofrecer a este sencillo ciudadano de un país intervenido militarmente; un ser humano que estaba simplemente «fuera de su lista».

<sup>28</sup> *Listín Diario*, 29 de agosto de 1936, p. 1.

<sup>29</sup> *La Nación*, Alexis Rodríguez L., 15 de mayo de 1943.

<sup>30</sup> *Listín Diario*, Juan B. Cambiaso, 29 de agosto de 1939.

Excepto por los que resultaron directamente beneficiados, los sobrevivientes del buque, quienes mantuvieron vivo en su corazón un perenne sentimiento de gratitud hacia Emeterio, la supuesta retribución en metálico nunca se materializó debido a que fue en origen un ofrecimiento infundado, falso, o porque siendo una promesa con algún rasgo de garantía no pudo traspasar o vencer obstáculos en niveles jerárquicos superiores. No es de extrañar, por tanto, que en la primera edición de *The Wreck of the Memphis* de 1966 el capitán «Ned» Beach solo hiciera mención de Emeterio, con apropiada justicia, al referirse a la donación de la campana del buque al templo de Nuestra Señora de Las Mercedes.<sup>31</sup>

En 1968, inquirido epistolarmente por el contralmirante retirado César De Windt Lavandier por este olvido u omisión, «Ned» Beach, con evidentes sentimientos de pena, le respondió que desconocía el asunto y que la información de que Emeterio había salvado la vida de cinco marinos la había obtenido por medio de un extripulante cuando ya el libro estaba en prensa. Le prometió a De Windt, en cambio, resarcir ese involuntario olvido, al menos en parte, en la reunión anual de la Sociedad de Sobrevivientes del *Memphis* que tendría lugar apenas una semana más adelante en la ciudad de *Memphis*, ocasión en la que tanto en las palabras centrales del evento como en la dedicación del banquete exaltaría la figura y la hazaña de tan «fino hombre», momento que consideraba oportuno para hacerlo pues en ese encuentro se iba a depositar solemnemente la vieja bandera del crucero acorazado en el museo destinado a tal fin.<sup>32</sup>

La vida y los años le dieron a Beach hijo la oportunidad de completar esa justa muestra de agradecimiento con expresivos párrafos en una introducción agregada a la segunda edición

<sup>31</sup> Edward L. Beach, *op. cit.*, p. 263.

<sup>32</sup> Edward L. Beach (Jr.): *Carta a César De Windt Lavandier*. (Copia fotostática en el archivo del autor).

del libro de 1998, treinta y un años después de la original. Sus palabras, que ocupan toda una página, evidencian no solo el merecido reconocimiento que le corresponde al humilde pescador del arrecife sino que tratan de subsanar, en lo posible, el error por olvido u omisión cometido por otros.

Tras referir que lo conoció por una fotografía que algunos sobrevivientes del *Memphis* le hicieron llegar y de enterarse de la hazaña de este en las aciagas horas de la tragedia del buque, parece lamentarse al no haber encontrado, a pesar de las investigaciones hechas al respecto, las razones por las que la prometida pensión de cuarenta dólares mensuales no le fue entregada, ni tampoco, años después, el motivo por el que el Gobierno norteamericano le negó a su viuda, entonces en la pobreza, una petición de ayuda solicitada por esta.

Con una prosa envuelta en un velo nostálgico admite que errores u omisiones del pasado no pueden ser rectificadas, pero los protagonistas de esos hechos, en cambio, sí pueden ser recordados. Reconociendo la exaltación que de su persona hicieron periódicos de Santo Domingo y el homenaje rendido por esta ciudad al honrar una de sus calles con su nombre, da a entender que la presencia permanente de su fotografía y la información que la misma conlleva, colocada en un lugar de honor en el *Memorial del Memphis* en Millington, Tennessee, es una muestra paliadora de una vieja deuda a su memoria.<sup>33</sup>

Sin embargo, sin que lo expresara tácitamente, el mayor homenaje del autor hacia el humilde pescador de arrecife es haberlo situado, en forma específica, dedicada, en la nueva edición de *The Wreck of the Memphis*. Esto quiere decir, en pocas palabras, que fuera de la patria que lo vio nacer y morir, Emeterio será recordado no solo en el memorial del barco sino, y mejor aún, gratamente atrapado para la posteridad en dicha obra. Y este es un privilegio que no abunda.

<sup>33</sup> Edward L. Beach, *op. cit.*, Introduction, p. XII.

La inexistencia de la pensión fue un hecho real, no así tal vez la promesa que sobre ella se hiciera en 1916. Pero, además, ha quedado en el campo de la duda si se hizo una petición en ese sentido después del fallecimiento de Emeterio, cosa que sus descendientes han negado, pero que Beach, por el contrario, le dio carácter de certeza tal como afirmó en la referida carta de agosto de 1968 al contralmirante De Windt Lavandier:

Una investigación evidenció que su viuda, años después, petitionó a los Estados Unidos por una pensión en base a la esforzada acción de su esposo ese día, pero me pesa el expresar que el único hallazgo descubierto fue una carta un tanto larga escrita al efecto por algún funcionario en nuestro Departamento de Estado afirmando que «no hubo prueba» de lo realizado por el Sr. Sánchez y que nadie hizo promesa de que podría haber una recompensa por su heroica acción de ese día, y que por lo demás no hubo un mecanismo regular por el cual esto pudo haberse hecho.<sup>34</sup>

Sin lugar dudas, la solicitud de ayuda fue un hecho real, tal vez olvidado o no conocido por los descendientes de Emeterio; pues otra cosa no puede deducirse del oficio formal del Presidente de los Estados Unidos de Norteamérica, Herbert Hoover, dirigido al Congreso de ese país el 19 de marzo de 1930 para que se le concediera una ayuda de US\$500.00 (quinientos dólares) a la señora Mercedes Martínez Vda. Sánchez con el fin de atenuar la condición financiera de ella, medida adoptada en reconocimiento al rescate de marinos norteamericanos hecho por su fallecido esposo, Emeterio Sánchez.<sup>35</sup>

<sup>34</sup> Edward L. Beach (Jr.): *Carta a César De Windt Lavandier*. (Copia fotostática en el archivo del autor).

<sup>35</sup> Public Papers of the Presidents of the United States: Herbert Hoover, 1930. Oficio 90, 19 de marzo de 1930 [en línea]. Disponible en: ([https://hoover.archives.gov/research/ebooks/B2V1\\_Full.pdf](https://hoover.archives.gov/research/ebooks/B2V1_Full.pdf)).

El oficio es parco en detalles al no ofrecer información de la fecha, de las circunstancias, del número de marinos rescatados y del buque del que eran tripulantes, pero substancial y claro en lo que se propone. De todas maneras el monto de esa suma era pálido ante la que habría recibido Emeterio en los seis años que vivió después de lo del *Memphis* si se hubiese cumplido en él la promesa de la «pensión» de los US\$40.00 (cuarenta dólares) mensuales. Sin embargo y a pesar de que quinientos dólares jamás podrían compensar tres vidas salvadas en condición de alto riesgo para la vida del rescatador, era todavía en nuestro medio y en esa época una suma apreciable que pudo haber aliviado un tanto el calvario de necesidades en su viuda y en sus descendientes inmediatos.

Lamentablemente y según la versión ofrecida por sus descendientes ni un centavo llegó a manos de la señora Martínez Vda. Sánchez. No disponemos de información de si la solicitud del presidente Hoover fue desestimada en el Congreso, cosa que de haber ocurrido podría concordar o al menos ser una resultante de lo expresado por Edward «Ned» Beach en su antes referida comunicación al contralmirante De Windt Lavandier en el sentido de que algún funcionario sostuvo de que «no hubo pruebas» que justificasen los salvamentos hechos por Emeterio. Si esta fue la razón, la ausencia de «pruebas», para negar la ayuda, resulta increíble tal desconocimiento a alto nivel en la Armada norteamericana si se toma en cuenta la comunicación oficial del contralmirante Pond al Secretario de Marina (entonces el Hon. Josephus Daniels) en la que narra la extraordinaria acción salvadora de Emeterio, asunto que también debió haber sido del conocimiento del ministro Russell, un diplomático de excelente olfato y de ojos y oídos bien abiertos y quien fuera testigo presencial del naufragio del *Memphis*.

Lo único cierto es que Emeterio solo recibió una gracias puntuales sencillas que aunque sinceras no les sirvieron de nada a él ni a su familia. Si la República Dominicana con todas

sus tierras y toda su gente era solo una molesta pero eliminable espina para la política estadounidense precisamente en esos meses de 1916 en que el imperio perseguía la genuflexión jurídica del Estado dominicano, el pobre héroe del acantilado costero era menos que nada, un ser invisible. Es entendible pues que al primer olvido, el metálico, lo continuara otro de carácter intangible que quedó flotando por décadas, relativo al reconocimiento formal de su invaluable ayuda a los marinos invasores del ofensivo barco.

Lo escrito por «Ned»Beach en el prefacio su obra de 1998, su honrosa rememoración de Emeterio en las reuniones de la Asociación de Supervivientes del *Memphis* y del *Castine*, la exposición de su fotografía en el memorial del barco en Millington, Tennessee, la publicación de los artículos de Álvarez en la revista *Rumbo* en octubre de 1998, en la que el autor acentuó la descortesía norteamericana en el caso contraponiendo como dato comparativo la forma solícita (y desde luego justa) con la que fueron condecorados los tripulantes Jones, Willey y Rud, unido a pertinaces solicitudes de la Liga Naval Dominicana, resblandecieron los muros de la ingratitud provocando una respuesta oficial compensadora o paliativa de la injusticia cometida.

El día 1 de noviembre del año 2000 el honorable Embajador de los Estados Unidos de América, Charles T. Manatt, cursó una invitación<sup>36</sup> formal a personalidades e instituciones nacionales con el siguiente texto: «a la Ceremonia del Día del Veterano que celebraremos en honor a los Militares Estadounidenses que se encuentran enterrados en territorio Dominicano, y a los Dominicanos quienes salvaron la vida a Marineros Estadounidenses, durante el naufragio del barco *Memphis* en el 1916». Con esa finalidad y en ese momento, la tumba en

<sup>36</sup> El formato original de la invitación de la Embajada de los Estados Unidos fue gentilmente facilitado por el Dr. José María Duquela Morales.

donde reposan los restos mortales de Emeterio, cercana a la incorrectamente llamada «Tumba del *Memphis*»,<sup>37</sup> fue modestamente remozada, recibiendo retoques de limpieza y pintura.

La ceremonia se llevó a efecto en el «Cementerio del Parque Independencia» a las 11 de la mañana del día viernes 10 de noviembre, de acuerdo a un programa que incluyó un minuto de silencio con salva de fusilería, palabras del señor Embajador, entrega de un cuadro con la icónica fotografía de Emeterio Sánchez tomada después del naufragio a sus familiares con agradecimientos especiales, donación que fue recibida por la profesora Alba Sánchez, y un buffet bajo carpas en el mismo lugar.

El acto contó con la asistencia de los altos mandos de la Marina de Guerra, del Ejército Nacional, de la Fuerza Aérea y de la Policía Nacional, de directivos de la Liga Naval Dominicana, y de los familiares descendientes de Emeterio Sánchez. El periódico *Listín Diario* dio la información del acto el día siguiente con la publicación de una foto en su primera página acompañada de un escueto comentario al pie de la misma: «EEUU RINDE HOMENAJE A EMETERIO<sup>38</sup> SANCHEZ» con el texto siguiente: «El Gobierno de EEUU rindió ayer un homenaje póstumo al pescador Emeterio Sánchez, quien junto a otros civiles y militares salvaron la vida a decenas de marinos estadounidenses durante el naufragio del buque *Memphis*».<sup>39</sup>

Aunque este merecido reconocimiento, que se hizo en un acto que no fue de dedicación exclusiva a su memoria, le llegó con 84 años de retraso y de que no hubo ningún

<sup>37</sup> No existe una «Tumba del *Memphis*». Los cadáveres recuperados de las víctimas del naufragio fueron trasladados a Estados Unidos. Hay una en el mismo cementerio en la que están enterrados algunos marines (no marineros) que murieron en el país; su lápida está marcada por el símbolo de ese cuerpo armado.

<sup>38</sup> Curiosamente, en el pie de la fotografía periodística el nombre de Emeterio está incorrectamente escrito: Emiterio.

<sup>39</sup> *Listín Diario*, 11 de noviembre del 2000, p. 1.

aliciente económico que mejorara su humilde vida, o la de su viuda, es posible que a partir de ese instante (como expresión simbólica, desde luego) sus restos hayan comenzado a descansar en paz.<sup>40</sup>

## BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ, Roberto: «Fin de una Vida: segunda parte y final», revista *Rumbo*, 14 de septiembre de 1998, vol. 241.
- BEACH, Edward L.: *The Wreck of the Memphis*, editorial Holt, Rinehart & Wilson, U.S.A., 1966.
- BEACH, Edward L. (hijo): *Carta a César De Windt Lavandier*.
- CAMBIASO, Juan B.: *Listín Diario*, 29 de agosto de 1939.
- HOOVER ARCHIVES: *Public Papers of the Presidents of the United States: Herbert Hoover, 1930*. Oficio 90, 19 de marzo de 1930. Disponible en: [https://hoover.archives.gov/research/ebooks/B2V1\\_Full.pdf](https://hoover.archives.gov/research/ebooks/B2V1_Full.pdf)
- RODRÍGUEZ L., Alexis: *La Nación*, 15 de mayo de 1943.
- VELOZ, Francisco M.: *La Misericordia y sus entornos, 1899-1916*, Editorial Arte y Cine, Santo Domingo, República Dominicana, 1967.

<sup>40</sup> Al cumplirse el centenario del naufragio del USS *Memphis* en el mes de agosto de 1916 fue organizada una interesante exposición fotográfica conmemorativa en la Quinta Dominica sita en la calle Padre Billini de la ciudad de Santo Domingo. En el acto central de apertura el Hon. Embajador de los Estados Unidos de Norteamérica, James W. Brewster, presentó un breve discurso relativo a ese hecho ocurrido en la Primera Ocupación Militar de la República Dominicana, reconociendo el heroísmo exhibido por la tripulación de la nave y de los dominicanos que auxiliaron a los naufragos, resaltando ese hecho como una muestra histórica de la cooperación y de las buenas relaciones existentes entre los dos países. Concluyó sus palabras con especiales expresiones de gratitud hacia los familiares descendientes de Emeterio Sánchez presentes en el acto (Fuente en formato digital: USAID, Natural Resources Management and Development Portal: «Final Report: Historic Interpretation and Commemorative Event-100th Anniversary of the USS Memphis-Santo Domingo, Dominican Republic»). Se refiere al lector a la ADENDA, para mayores detalles de este importante acto.

**Periódicos y revistas:**

*Listín Diario*: Ediciones 30-31 de agosto de 1916; 29 de agosto de 1922; 29 de agosto de 1936; 29 de agosto de 1940; 4 y 7 de septiembre de 1961, y 11 de noviembre de 2000.

*Revista Renacimiento*, núm. 39, septiembre de 1916.

**Publicaciones en la web:**

Claud Jones – Recipient – Military Times All Of Valor [en línea]

Disponible en: <https://valor.militarytimes.com/hero/50>

George William Rud – Minnesota Medal of Honor Memorial

[disponible en] : <http://www.minnesotamedalofhonormemorial.org/wp-content/uploads/2017/12/Rud-George-William-July-16.pdf>

Charles H. Willey (1889-1977) – Genealogy – Geni [en línea].

Disponible en: <http://www.geni.com/people/Charles-Willey/600000015392359889>

## ILUSTRACIONES



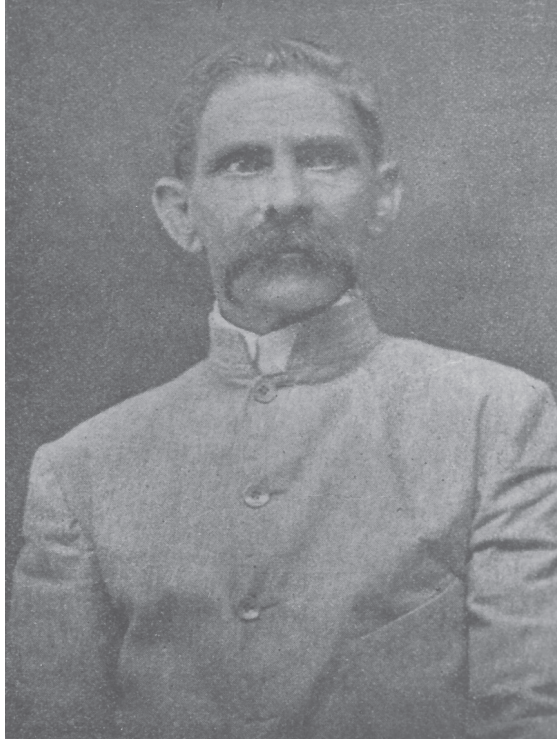
Vicealmirante Claud Ashton Jones.  
Photo #NH 48727.



George William Rud (1883-1916).



Charles Henry Willey.



Juan Emeterio Sánchez Vásquez en fotografía formal de estudio, no fechada (Revista *Renacimiento*).



Emeterio Sánchez en fotografía tomada poco después del rescate de los marinos del USS *Memphis*. Descripción en el texto. La imagen lleva el sello del Estudio Fotográfico Senior.



## EEUU RINDE HOMENAJE A EMETERIO SÁNCHEZ

Homenaje a Emeterio Sánchez en el viejo cementerio de la avenida Independencia de la ciudad de Santo Domingo por parte de la Embajada de los Estados Unidos de Norteamérica presidido por el Hon. Embajador Charles T. Manatt el 1 de noviembre del 2000. Fotografía de *El Caribe*.



La sencilla tumba en la que descansan los restos mortales de Emeterio Sánchez en el viejo cementerio de la avenida Independencia en la ciudad de Santo Domingo. Remozada para el acto-homenaje del año 2000, lucía apreciablemente bien cuidada en el 2008 cuando el autor la fotografió.



Lápida de la tumba. La fecha de muerte es incorrecta, pues fue el día 6 de julio y no el 7. Foto del autor.

## CAPÍTULO IX

# De un excelso relator y de una asociación de supervivientes

### 1. El capitán USN Edward L. Beach, hijo (1918-2002)

A pesar de haber sido un acontecimiento impactante por su «gigantesca dramaticidad» el recuerdo de lo ocurrido al USS *Memphis* (y trágicamente a parte de su tripulación) se desvaneció en la memoria colectiva con el paso de los años. Quedó reducido a ocasionales y breves reseñas efemeridianas, a algunas crónicas de página entera en periódicos y a artículos en revistas nacionales entre los que destacaron los dos publicados por Roberto Álvarez en la revista *Rumbo* en el año 1998.<sup>1</sup> A nivel de libros el tema fue acogido por Alberto Rogers<sup>2</sup> y por Martin Gaudier,<sup>3</sup> siendo esta última obra menos conocida en el ambiente dominicano. Sin embargo, estos aportes contribuyeron a mantener viva la memoria sobre el barco y su desgracia, a la que el interés por la cercanía del cumplimiento del siglo, en el año 2016, incentivó con nuevos e importantes trabajos en conferencias, publicaciones y actos conmemorativos.

<sup>1</sup> Roberto Álvarez: «La saga del *Memphis*» y «Fin de una vida», revista *Rumbo*, números 240 y 241, septiembre 7 y 14 de 1998.

<sup>2</sup> Alberto Rogers: *La Tragedia del Memphis*. Impresora Saladin, Santo Domingo, 1985.

<sup>3</sup> Martin Gaudier: *El desastre del Memphis-The USS Memphis Disaster*. Impresora Mossén Alcover. Palma de Mallorca, España, 1965.

A nivel internacional el tema fue incluido en varias publicaciones editoriales y desde luego en múltiples artículos en la red digital y enriquecido con una apreciable iconografía dispuesta por el Naval Historical Center del Departamento de Marina de los Estados Unidos, quedando en cierta forma frizado para la posteridad en el memorial creado en la base de apoyo naval en Millington, cercana a la ciudad de Memphis, Tennessee. Sin embargo, y a pesar de la indiscutible importancia de estos aportes, podría decirse que el gran responsable del sostenimiento de la memoria sobre el *Memphis* y su tragedia fue el capitán del arma submarina norteamericana Edward Latimer Beach (hijo) quien nació y creció envuelto en las inagotables narraciones de su padre y fue testigo vivencial en la intimidad familiar de cómo ese infortunio afectó la vida y la carrera militar de progenitor aún a pesar de su autoconvicción de inocencia y de haber sido redimido de toda responsabilidad por la justicia naval norteamericana.

Cautivado por la historia del *Memphis* en el fondo de la cual subyacía, como motivo impulsor, la imperiosa necesidad de que ninguna mancha oscureciera la estatura moral de su padre, obtuvo de él informaciones de primerísima fuente que complementó con las ofrecidas por otros protagonistas y testigos presenciales de la tragedia, con las publicaciones en libros y revistas y sobre todo con los invaluable legajos que reposan en los archivos de U. S. Navy, acopio de datos que lo convirtió en la persona mejor informada a nivel mundial sobre el tema. Con los recursos propios de un gran investigador, de fino escritor y con los conocimientos teóricos y prácticos derivados de su vasta experiencia profesional como oficial del arma submarina de la Armada norteamericana, logró cotejarlos y exponerlos en forma ordenada mediante una prosa narrativa con toques dramáticos, de fácil, encantadora y subyugante lectura, en su libro *The Wreck of the Memphis*, publicado en el 1966 y reimpresso más de treinta años después, en 1998, obra en la que la realidad objetiva, histórica, no sucumbe ante las presiones de

los sentimientos, los que, sin embargo la permean sutilmente aflorando «entre líneas».

Lo cierto es que este libro, por su riqueza conceptual y abundancia de datos, es un punto de referencia insoslayable para todo cuanto pueda expresarse o escribirse sobre el *Memphis*, su naufragio, su capitán y su tripulación, razón por la que una breve referencia biográfica de su autor se justifica como parte del texto de la presente obra. Es simple. Sin esos aportes sería harto limitado lo que podría escribirse sobre el *Memphis* y su tragedia. Además, y como fue expresado en un párrafo previo, sus vidas (la del padre y el hijo) están tan amalgamadas por la genética, cualidades personales, por la afición para navegar en aguas saladas en superficie o dentro de ella y por la extraordinaria coincidencia en el cultivo de las letras en el campo de la novelística, que sería impropio, en este caso especial, olvidarse del hijo cuando se ha hablado del padre.

Edward L. Beach, jr., fue el primogénito de tres hermanos (Edward, John y Alice), nacido en 1918, en la comunidad de Palo Alto, California, del matrimonio de su padre con la dama haitiana de ascendencia francesa Alicia Fouché Ricardo, bella joven emparentada además con reconocidas familias dominicanas. «Ned», como era apodado, quien creció y se educó en un hogar impregnado de lo naval, eligió la misma carrera de su padre a pesar de los consejos en contra de su progenitor quien no quería verlo sometido a los duros rigores de la vida militar.

Graduado de la Academia Naval en 1939, segundo en su promoción, fue incorporado al arma submarina de la Flota después del ingreso de los Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial, logrando una meritoria participación en aguas del Pacífico contra el Japón. Fue sucesivamente Asistente de Control de Daños, Jefe Ingeniero y Oficial Ejecutivo del USS *Trigger*, Oficial Ejecutivo del USS *Tirantey* Oficial Comandante del USS *Piper*, con el cual ejecutó una última misión al concluir la guerra. Estos submarinos dañaron o hundieron 45 buques

enemigos, siendo Beach condecorado en este período con la Cruz Naval (la segunda entre las más altas condecoraciones norteamericanas), dos Estrellas de Plata y dos Estrellas de Bronce.

Terminada la guerra prosiguió su carrera como capitán de los submarinos USS *Amberjack* y USS *Trigger II*, ocupando en los años 50 funciones administrativas en la ciudad de Washington como ayudante del presidente Dwight D. Eisenhower. En 1958 regresó al mar comandando el USS *Triton*, un nuevo y poderoso submarino de energía nuclear, el primero de esta clase, movido por dos reactores nucleares, con una eslora de 447 piés, un desplazamiento variable de 6000 a 8000 toneladas (en superficie y sumergido respectivamente), y una tripulación de 16 oficiales y de 164 alistados o clases, unos 180 hombres en total, entregándose de inmediato a las pruebas de mar de la nave y a su puesta en comisión (operación).

El 15 de febrero de 1960 el *Tritón* salió de su base en Groton, Nueva Londres, Conneticut, llevando adicionalmente un equipo de científicos, para hacer un histórico viaje sumergido alrededor del mundo siguiendo la ruta recorrida por el navegante Fernando de Magallanes entre 1519 y 1522, operación denominada *Sandblast* a ser ejecutada bajo el más absoluto secreto. La misión tenía como objetivos verificar las capacidades y resistencia de la nave y de su tripulación en una prolongada inmersión y travesía, y la obtención de nuevos aportes científicos en el campo de la oceanografía; pero, sobre todo, de excepcional importancia política y militar en ese momento como demostración de superioridad tecnológica naval submarina en momentos en los que la llamada Guerra Fría con la Unión Soviética se calentaba peligrosamente.

El 24 de febrero llegó a la altura del islote rocoso de San Pedro y San Pablo en el océano Atlántico a nivel de la línea ecuatorial, a poca distancia de la costa brasileña, que era el punto de partida y regreso del viaje. Desde aquí se dirigió a Suramérica rodeándola por el Cabo de Hornos, evitando el Estrecho de Magallanes para no revelar su presencia. Atravesó

el océano Pacífico, los mares de los archipiélagos filipinos y malayos, cruzó el océano Índico, dobló por el Cabo de Buena Esperanza en el extremo meridional del continente africano, enfilando luego hacia el norte noroeste para llegar a los islotes de San Pedro y San Pablo el 24 de abril, terminando así un viaje de 26,973 millas náuticas realizado en 60 días y 21 horas.

En todo el trayecto el submarino se mantuvo sumergido excepto por una semiemersión en dos oportunidades: la primera, emergiendo la torre pero no el casco, para la evacuación y trasbordo urgente de un tripulante enfermo en Montevideo, Uruguay (operación que lo desvió momentáneamente de su ruta original) y, la segunda, elevando el periscopio para que la marinería pudiera observar el monumento erigido en honor a Magallanes al pasar cerca de la isla de Mactán en las Filipinas, lugar en donde pereció el navegante en combate con los indígenas locales el 27 de abril de 1521.

Antes de regresar a los Estados Unidos, el *Tritón* arribó al puerto de Cádiz, en España, en donde le fue entregada a las autoridades una placa laudatoria a Magallanes y conmemorativa del viaje cumplido por segunda vez. Cruzó de inmediato el Atlántico y al emerger cerca de Delaware el capitán «Ned» Beach fue recogido y transportado en helicóptero a la Casa Blanca para recibir la elevada condecoración de la Legión al Mérito impuesta por el presidente Eisenhower. De regreso al submarino y navegando en superficie con la vieja bandera del *Memphis* volando en lo alto del periscopio, extendido al máximo, hizo una entrada apoteósica a su base de partida (Groton, Connecticut) el 10 de mayo, agotando un recorrido total de 36,335 millas náuticas en 84 días y 19 horas.

El significado de aquella bandera ondeando sobre la nave, mostrada a la multitud receptora en un acto de gran trascendencia militar y política, y viajando luego en imágenes que circunvalaron el mundo, tuvo un profundo sentido como expresión de respeto y cariño del hijo hacia el padre, pero además como símbolo de su reivindicación moral total.

En esta ocasión, la enseña, arrastrada por la modernísima máquina de energía nuclear, fue «acariciada» por un viento suave diferente al trato que en 1916 le dieron las agresivas olas saladas que le partieron el asta sobre la popa y la hicieron caer al mar quedando retenida apenas por su driza. Beach resumió los motivos de su hermosa manifestación afirmando que era algo que él siempre quiso hacer en honor a la memoria de su padre y porque era digno que el último viaje de esa vieja bandera sobre un barco de guerra fuera de júbilo y éxito en vez de desastre y de muerte.<sup>4</sup>

La hazaña del *Tritón* y de su capitán tuvo una gran resonancia publicitaria que en su clímax, sin embargo, resultó parcialmente eclipsada por la coincidencia con el escándalo político provocado por el derribo en territorio ruso del avión espía norteamericano U2 y la captura de su piloto Francis Gary Powers el 1 de mayo de ese año.

Igual que su padre, Ned Beach desarrolló una exitosa carrera de escritor paralela a la puramente militar, publicando 13 obras dentro de la novelística, lo histórico, crítico y autobiográfico, así como numerosos artículos, ensayos y trabajos monográficos sobre temas navales, algunos llevados a documentales de televisión. Aunque por respeto y tributo de honor a su padre no quiso sobrepasar el número de publicaciones alcanzado por este (13 novelas) sus producciones tuvieron un alcance indiscutiblemente mucho mayor, logrando cuatro de ellas el nivel de bestseller, destacándose entre estos títulos *Submarine!*, *Run Silent, Run Deep*, *Dust on the Sea*, *Cold is the Sea*, *Around the World Submerged*, *The Wreck of Memphis*, *The United States Navy: 200 Years*, *Scapegoats! A Defense of Kimmel and Short at Pearl Harbor* y *Salt and Steel: Reflections of a Submariner*, las cuales agregó a título de coeditor en el año 2002 *From Annapolis To Scapa Flow* que es la autobiografía de su padre.

<sup>4</sup> Roberto Álvarez: «Fin de una vida», revista *Rumbo*, 14 de septiembre de 1998, núm. 241, p. 81.

De todas sus obras la que ha tenido mayor resonancia publicitaria ha sido la novela *Run Silent, Run Deep*, publicada en 1955, que es un drama de suspenso, acción y exploraciones psicológicas que envuelve a un capitán de submarino, que obsesionado por la venganza es enfrentado a su tripulación. La obra fue llevada al cine en 1958 con el mismo título y guión de John Gay y estelarizada por los renombrados actores Clark Gable y Burt Lancaster. Sin embargo, Beach nunca estuvo conforme con ella porque a su juicio se alejó demasiado de los motivos y propósitos de su novela llegando a afirmar que el único parecido entre ambas era solo el título. Su libro *Around the World Submerged*, de 1962, es una interesante narrativa de sus impresiones y experiencias del viaje de circunnavegación global del USS *Triton*.

En 1966 se retiró del servicio activo sin alcanzar, como su padre, el almirantazgo, dedicándose a la cátedra de Ciencias Navales en el Naval War College de Newport, Rhode Island, continuando su labor como escritor, adoptando en los períodos postreros de su vida posiciones contra los altos mandos en el Pentágono, actitud presentada en su libro de 1995 *Scapegoats! A Defense of Kimmel and Short at Pearl Harbor*, obra en la que consideró que el almirante Husband E. Kimmel y general Walter C. Short, jefes supremos de la Armada y del ejército respectivamente de las fuerzas estacionadas en Hawaii, fueron injustamente culpados por el desastre causado por el sorpresivo ataque japonés contra Pearl Harbor el 7 de diciembre de 1941, considerando que esta responsabilidad recayó sobre los militares del Pentágono al no transmitirles a dichos comandantes a tiempo las advertencias de guerra inminente.

Beach quiso visitar la República Dominicana para conocer el escenario de la tragedia del buque de su padre, deseo que no se materializó, manteniendo en cambio una cálida amistad personal y epistolar con el contralmirante ® César De Windt

Lavandier.<sup>5</sup> Si bien tuvo un elevado concepto del pueblo dominicano, dando muestras de gratitud siempre que pudo, en particular a la persona de Emeterio Sánchez, a quien le dedica emotivos párrafos en la introducción incorporada a la segunda edición de *The Wreck of the Memphis* de 1998, sostuvo criterios, al menos para la segunda década de 1960, si no justificadores pero sí explicativos de los motivos, para él válidos, de las intervenciones militares norteamericanas. Sus conceptos de que «un desastre potencial, preveído y prevenido, nunca llega al grado de un desastre mayor» y de que «así, un fuego puesto bajo control antes de que pueda provocar un gran daño, nunca llega a ser un gran fuego», lucen coincidentes con parte de los motivos que motorizan a las llamadas «guerras preventivas».<sup>6</sup>

Para él en 1916 existía un grave peligro regional ante la posibilidad de que Alemania ganara la Primera Guerra Mundial, asunto medido por igual en 1965 cuando las dos grandes potencias, la Unión Soviética y los Estados Unidos, estaban inmersas en la Guerra Fría. Ante los criterios nacionalistas del contralmirante De Windt en el sentido de que las intervenciones de 1916 y 1965 no tenían justificación, él, de un modo simplista, lo invitó a ver las cosas desde el punto de vista norteamericano.

En 1999, ya en el ocaso de su vida, fue honrado con el mayor de los reconocimientos recibidos, el más grande a nivel personal y familiar,<sup>7</sup> al designarse el Headquarters of the US Naval Institute (Cuartel General del Instituto Naval) con el nombre de «Beach Hall» en su honor y al de su padre, los dos marinos escritores que contribuyeron, cada uno en su tiempo, con el desarrollo del Instituto, honor que en relación a su persona

<sup>5</sup> César De Windt Lavandier: Comunicación personal al autor.

<sup>6</sup> Edward L. Beach: *Comunicación epistolar al contraalmirante César De Windt Lavandier*, 23 de agosto 1968.

<sup>7</sup> All Hands, Interview with CAPT Edward L. Beach, August 1999 [en línea]. Disponible en: <http://www.mediacen.navy.mil/pubs/allhands/aug99/pg32.htm>

tuvo mayor significación porque le fue otorgado en vida, lo que es excepcional. La dedicación quedó estampada para el presente y la posteridad en una gran placa metálica que contiene las efigies de ambos. Tuvo tiempo para publicar con el título de *From Annapolis to Scapa Flow* las memorias de su padre en condición de coeditor, a las que además de incorporarle un prefacio la complementó y enriqueció con numerosas notas intercaladas explicativas e incluso de naturaleza crítica a lo expresado en ellas por su progenitor.

Edward L. Beach (hijo), un oficial naval múltiples veces condecorado por heroísmo y elevados servicios prestados a su patria, una figura con matices de héroe norteamericano moderno, respetado y querido por las tripulaciones que estuvieron bajo su mando, un hombre de gran cultura y finos modales, el «guerrero y novelista» como lo definiera en un encabezado de obituarios Tom Glancy, el autor de la novela *The Hunt of Red October*,<sup>8</sup> falleció en diciembre del año 2002 a los 84 años de edad a causa de cáncer. Un honor más, de carácter póstumo, le otorgó la Naval Historical Foundation al designar con su nombre uno de los premios con los que anualmente reconoce el mejor trabajo de investigación histórico-naval de los estudiantes, guardiamarinas, de la US Navy.<sup>9</sup>

## 2. La Sociedad de Supervivientes del USS *Memphis* y del USS *Castine*

El 29 de agosto de 1959, al conmemorarse el cuadragésimo tercer (43.<sup>er</sup>). aniversario del naufragio y tragedia del USS *Memphis*,

<sup>8</sup> Tom Glancy: «He Lived What He Wrote». SubmarineSailor.com: Edward L. «Ned» Beach Tribute [en línea]. Disponible en: <http://www.bottomgun.com/InMemoriun/BeachNed.htm>

<sup>9</sup> Naval Historical Foundation: 2014 Captain Edward L. Beach Jr.: Naval History Award Announced [en línea]. Disponible en: <http://www.navyhistory.org/2014/05/2014-captain-edward-l-beach-jr-naval-history-award-announced/>

un apreciable número de los que habían formado parte de su tripulación como oficiales y clases, ya bien entrados en años, se dieron cita en la ciudad de Philadelphia, Pennsylvania, para constituir la *Survivors' Association of the United States Armored Cruiser Memphis* (Asociación de Supervivientes del Crucero Acorazado USS *Memphis*) la cual incluyó a miembros de la dotación del USS *Castine* y del personal estacionado en tierra que estuvo relacionado directamente con la tragedia.

Guiados por el propósito de reverdecer anualmente los recuerdos y añoranzas y de estrechar los lazos de amistad surgidos en el tiempo de servicio en ambos buques, este primer encuentro estuvo engalanado y presidido, con toda la fuerza sentimental que ello implicaba, por la vieja bandera nacional del crucero, reencontrada después de haber sido celosamente guardada por uno de los tripulantes que la recogió del buque, luego de que esta fuera rescatada colgando de su driza cerca del agua y puesta a secar por el marino encargado de los «colores» en la mañana siguiente al día de la tragedia. La inestimable presencia de este símbolo patrio en esa reunión se produjo gracias a las gestiones hechas en ese sentido por el capitán USN Edward (Ned) L. Beach.

El encuentro de agosto de 1964, celebrado en el Museo de la ciudad de Memphis, Tennessee, fue un acto particularmente emotivo porque contó con la asistencia de Mrs. Keith Frazier Somerville, ya como bisabuela, quien a sus quince años de edad en 1904 tuvo el singular privilegio de «bautizar» al *Memphis* con su nombre original de USS *Tennessee* mientras rompía sobre su casco una botella de fino champán de su tierra natal segundos antes de que la pesada estructura rodara en descenso hacia las aguas del río Delaware. En esa grata reunión, ella y el capitán «Ned» Beach, ya retirado, develaron una placa conmemorativa con la imagen en relieve del crucero encallado, unido a tierra por los cables de salvamento, con dedicatoria especial al buque y a su tripulación.

En 1972 la asociación se reunió en Rhode Island, teniendo en esta ocasión un particular toque dominicano con la participación de doña Maricusa Mercado Vda. Gautier, fina dama de la sociedad de Santo Domingo, quien desde mediados de los años cincuenta había iniciado junto a su esposo, el señor Manuel Salvador Gautier, una cálida amistad con el señor Leslie B. Kildwell y su esposa Betty en el marco de una reunión de gobernadores rotarios electos, de la organización Rotary International, celebrada en la hermosa localidad de Placid Lake, en el Estado de New York.

Kildwell, quien era un superviviente del *Memphis* y quien fue el escribiente utilizado por el capitán Edward L. Beach para la redacción de su informe sobre lo acontecido el día siguiente del naufragio a bordo del buque, al enterarse de que habían dominicanos en el evento los procuró para expresarle sus más emotivas gracias, colmando a don Salvador y a doña Maricusa con finísimas y extraordinarias atenciones que sobrepasaron a las habituales regidas en el mundo de la amistad rotaria. Doña Maricusa, quien asistió a la citada reunión de 1972 acompañada por una de sus nietas, llevó unas cuantas piezas menores recuperadas del buque recibiendo en su persona y en ella a todo el pueblo dominicano, de nuevo y después de cincuenta y seis años del naufragio, la más profunda gratitud de todos los allí presentes.<sup>10</sup>

Tras la muerte de los últimos miembros de la asociación, la bandera, la placa, el sable militar del capitán Beach (padre) y otros elementos memoriales, incluyendo la impactante fotografía de Emeterio Sánchez tomada poco después de su heroica acción (presentada y descrita en el capítulo VIII de la presente obra), fueron depositados en el Museo del Memphis, en la Base de Apoyo Naval, en Millington, comunidad cercana a

<sup>10</sup> (1) José E. García Aybar: «El Naufragio del *Memphis*», *Listín Diario*, 26 de agosto de 1951; (2) Josefina Gautier Vda. Alvarez: Comunicación personal al autor.

la ciudad de Memphis, Tennessee, escenario conmemorativo dominado por una hermosa réplica a escala, de apreciable magnitud, del malogrado crucero acorazado.<sup>11</sup>

## BIBLIOGRAFÍA

- ALL HANDS. «Interview with Capt Edward L. Beach, August 1999» [en línea]. Disponible en: <http://www.mediacen.navy.mil/pubs/allhands/aug99/pg32.htm>
- ÁLVAREZ, Roberto: «Fin de una vida», revista *Rumbo*, vol. 241, 14 de septiembre de 1998.
- BEACH, Edward L.: Comunicación epistolar al contraalmirante César De Windt Lavandier, 23 de agosto de 1968.
- DE WINDT LAVANDIER, César: Comunicación personal al autor.
- GARCÍA AYBAR, José E.: «El Naufragio del *Memphis*», *Listín Diario*, 26 de agosto de 1951.
- GAUDIER, Martin: *El desastre del Memphis-The USS Memphis Disaster*. Impresora Mossén Alcover, Palma de Mallorca, España, 1965.
- GAUTIER VDA. ALVAREZ, Josefina. Comunicación personal al autor.
- GLANCY, Tom: «He Lived What He Wrote». SubmarineSailor.com. Edward L. «Ned» Beach Tribute [en línea]. Disponible en: <http://www.bottomgun.com/InMemoriun/BeachNed.htm>
- NAVAL HISTORICAL FOUNDATION: *2014 Captain Edward L. Beach Jr.: Naval History Award Announced* [en línea]. Disponible en: <http://www.navyhistory.org/2014/05/2014-captain-edward-l-beach-jr-naval-history-award-announced/>
- ROGERS, Alberto: *La Tragedia del Memphis*, Impresora Saladín, Santo Domingo, 1985.

<sup>11</sup> Roberto Álvarez: *Op. cit.*, pp. 48-53.

## ILUSTRACIONES



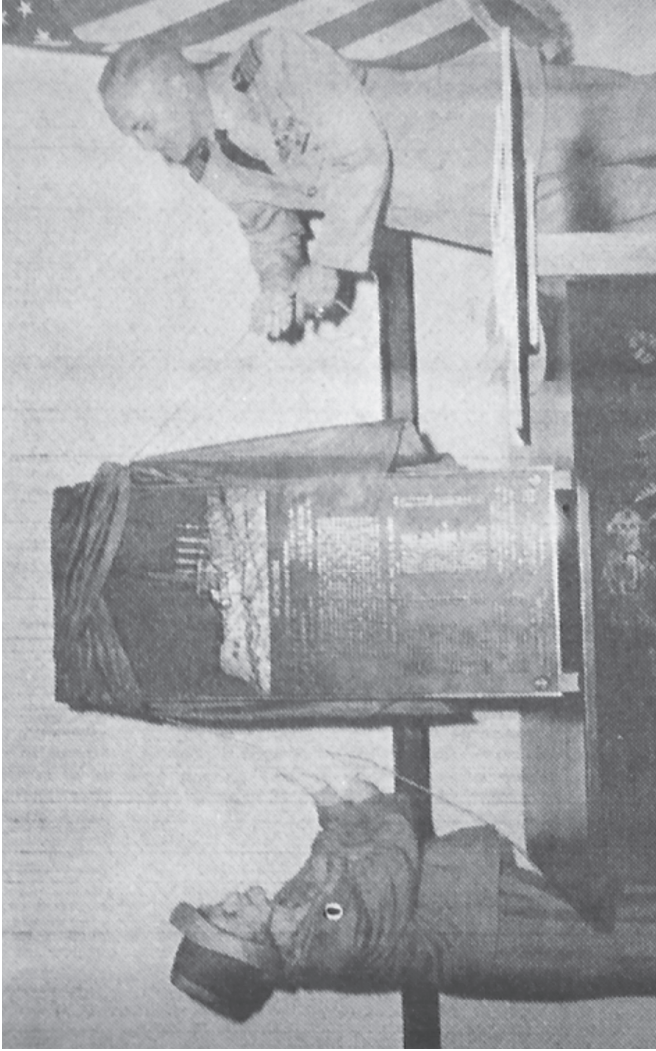
El capitán USN Edward L. Beach (hijo) fotografiado en su tiempo de comandante del submarino nuclear USS *Triton*. Fuente: wikipedia.org.



El capitán USN Edward L. Beach, comandante del submarino nuclear USS *Triton* se dirige a la tripulación durante el viaje transmundial sumergido en 1960. Fuente: <http://navsource.org/archives/08/586/0858632.jpg>



En 1999 el capitán USN (retirado) Edward L. Beach posa sonriente frente a la placa que consagra al Beach Hall del Cuartel General del Instituto Naval en Annapolis, Maryland, Estados Unidos. En la placa, en relieve, las imágenes de los dos marinos escritores, padre e hijo. Fuente: <http://navsource.org/archives/08/586/0858632.jpg>



En la reunión de sobrevivientes del USS *Memphis* y del USS *Castine* de 1966, Mrs Anne Keith Frazier y el capitán USN Edward L. Beach, jr, develan la tarja conmemorativa con la imagen en relieve del crucero acorazado encallado con el listado de los tripulantes que fallecieron en la tragedia (Foto cortesía de la familia Gautier-Mercado) .



Leslie B. Kildwell, sentado, en los tiempos del *Tennessee-Memphis*. De pie Raymond M Pennell. Fotografía facilitada por Pennell a Martin Gaudier, publicada en su libro *El Desastre del Memphis*, de 1965, impreso en España.



Leslie B. Kildwell y su esposa Betty en fotografía de 1972 (cortesía de la familia Gautier-Mercado). Kildwell fue el escribiente del informe del capitán Beach a bordo del naufragado *Memphis* al día siguiente del suceso.

## ADENDA

### Poética, prosa, reportes periodísticos y otros documentos sobre el naufragio del USS *Memphis*

Algunos poetas, prosistas y articulistas de la época aprovecharon el acontecimiento para expresar y exacerbar los sentimientos nacionalistas frente a oprobiosa intervención que todavía no era ocupación formal. Unos lo manejaron explotando toda la fuerza simbólica encerrada en el abatimiento del coloso militar por la ira del mar que tomó sobre sus olas la retaliación que la patria impotente no podía lograr, mientras que otros fueron más tolerantes o moderados al quedar atrapados en el impacto sentimental de la tragedia, centrada en el dramático ahogamiento de los marinos presenciado por una angustiada muchedumbre. Varias composiciones de este tipo aparecieron en el periódico *Listín Diario* días o semanas después del naufragio, mucho antes de que la censura militar foránea apretara sus asfixiantes garras sobre los medios de comunicación existentes. Las siguientes son una muestra parcial de esas publicaciones.

## 1. Poética y prosa

### MAR NUESTRO

Ricardo Pérez Alfonseca

#### I

El «Mar Caribe», el mar que sintiera en sus aguas un día,  
 a modo de rosas que la Libertad le arrojara, amorosa,  
 las gotas de sangre de los invasores hispanos  
 por las heridas que abríanle las flechas de heroicos indígenas.  
 defendiendo la tierra que el mar con sus aguas abraza;  
 el Mar, preguntó al Pueblo, con la voz de sus lenguas innúmeras,  
 al mirarle humillado su rostro que fuera radiante:  
 –¿qué insólita mano ha humillado tu rostro que fuera radiante?  
 I el Pueblo le dijo: –la ¡yanky!  
 ¿I porqué no la cortas?  
 –Porque soy impotente

#### II

El «Mar Caribe», el mar que sintiera en sus aguas un día  
 como una caricia que la Libertad, amorosa, le hiciera,  
 la canoa en que iba de Quisqueya hacia Cuba  
 con la Independencia vibrando en sus flechas Hatuey, el indómito!  
 el Mar Caribe, el mar, al ver como yacía encadenado  
 el Pueblo que habita la tierra que el mar con sus aguas abraza,  
 el Mar preguntó al Pueblo:  
 –¿qué insólita mano te ha puesto cadenas?  
 I el Pueblo le dijo: –la yanky,  
 –¿I por qué no la cortas?  
 –Porque soy impotente.

III

El «Mar Caribe», el mar que sintiera en sus aguas un día,  
como una caricia que la Libertad, amorosa, le hiciera.  
la nave que a Duarte trajera a su Patria, ya libre;  
el mar preguntó al Pueblo:  
–¿qué insólita mano quitádote ha el pan de la boca?  
I el Pueblo le dijo: –la yanky,  
–¿I por qué no la cortas?  
–Porque soy impotente.

IV

I el «Mar Caribe», el mar, al ver cómo, por ser impotente  
el Pueblo que habita la tierra que el mar con sus aguas abraza,  
no cortaba la insólita mano, ¡la yanky!,  
que su rostro humillara,  
que cargará sus pies de cadenas  
y que el pan de su boca arrancara;  
el «Mar Caribe», el mar, con los ojos innúmeros de sus olas  
innúmeras,  
buscó, entonces, la insólita mano, ¡la yanky!  
Y vió que era de acero, una mano fantástica, era un acorazado,  
I el «Mar Caribe», el mar, con las manos innúmeras de sus olas  
innúmeras,  
se abatió contra aquella mano insólita, ¡yanky!  
y humillóla de líquido golpes,  
le cargó de cadenas roqueñas  
y quitóle la vida.

V

Mas, entonces , he aquí que aquel Pueblo  
que habita la tierra cuyas costas el mar con sus aguas abraza,  
al mirar humillada, con cadenas, sin vida,

del mar por las manos innúmeras, la mano  
 insólita, ¡yanky!, la mano que al Pueblo que habita la tierra,  
 cuyas costas el mar con sus aguas abraza,  
 había humillado, había encadenado, había puesto a morirse  
 de hambre,  
 prorrompe ante el mar en lamentos piadosos, y el mar toma odio.

## VI

I el Mar Caribe, el mar, se torna al instante tranquilo, tranquilo,  
 con tranquilidad que es desden por la insólita mano, ¡la Yanky!;  
 por el Pueblo, desprecio!

**PIEDAD**

Pedro Pablo Sanabia

Para mi amigo R. Pérez Alfonseca

*Y el «Mar Caribe», el mar, se torna al instante tranquilo,  
 tranquilo, con tranquilidad que es desdén por la insólita  
 mano ¡la yanqui! por el Pueblo, desprecio.*

PÉREZ ALFONSECA

¡Piedad! desde la cima del calvario  
 Jesús de Nazaret clamaba un día,  
 mientras la soldadesca, indiferente,  
 al verle agonizar, sonreía.

Y el grito aquel sobre las cumbres cruza...  
 Y desde entonces el espacio abarca  
 envolviendo al humano que perdido  
 demandando piedad su brazo enarca.

Por eso el Pueblo que en gigantes luchas  
supo uncir a su carro la Victoria,  
y envolviéndose en llamas y fulgores  
ascendió hasta la cima de la Gloria,

hoy ante el cuadro de náufragos que gimen  
entre el ronco furor del Oceano  
depone sus rencores y les tiende,  
compasivo, sus brazos y sus manos.

Y el mar, ante ese rasgo de nobleza,  
detiéndose en los espasmos de su ira;  
tórnanse azul sus encrespadas ondas  
y en las rocas parece que suspira.

Es que el mar que sintió sobre su lomo  
la quilla de las naves españolas  
llevar parece el germen de cristiano  
en el vientre movable de sus olas.

Y al ver que el Pueblo a socorrer acude  
a aquellos que antes eran invasores,  
(Hoy no son más que náufragos que luchan  
entre el rudo vaivén de sus furores),

siente un inmenso amor ¡nunca desprecio!  
que invade sus cristales y que enlaza  
sus ondas tumultuosas; ¡y parece  
que a la isla de Colón ciñe y abraza!

(*Listín Diario*, 4 de septiembre de 1916)

**AL MAR CARIBE**

Pedro Pablo Sanabia

Recordando el temporal del 29 de agosto último

*A los doctores  
Don Francisco Henríquez y Carvajal,  
Presidente de la República,  
y a Don Américo Lugo, a quien debiera rodear  
la juventud intelectual, como si fuera un símbolo.*

## I

No comulgo con tus iras, ni te aplaudo, ni te ofrendo  
mis mejores alabanzas,  
cuando el golpe de tus olas se acrecienta, se agiganta,  
y en abrazo que es tan negro como el negro de los antros,  
muchas frentes armiñadas,  
en un vértigo de espuma,  
a las playas sin abrigo  
con furor las arrojará!...

## II

No es tu fuerza aquella fuerza que depara la Justicia  
cuando airosa, tras un crimen  
que a la Patria mancillara torpemente su decoro,  
se duplica, se hace grande,  
midiendo la otra fuerza  
la compele a que se bata.

## III

Sé arrogante con los pueblos que no tienen sus trincheras  
tan nutridas de cañones, de metrallas y fusiles,

como aquí pasó en los tiempos de las negras tropelías;  
pero no te compadezcas cuando un pueblo se resigna  
por su propia indiferencia  
a vivir como los parias, como eunucos o serviles!

IV

Cual la culpa de esos pobres marineros que no saben  
de la ofensa que a la Patria  
otro Estado le infligiera?...  
Son marinos, pobres gentes  
que a la mar dan el suspiro  
cuando mueren en la noche dolorosa del naufragio,  
que es mas triste que la noche dolorosa del olvido!...

V

Pobres hombres! Trituradas las cabezas por las rocas  
que le sirven de frontera a tus cómodos rencores,  
fueron pasto de tus olas inclementes, de tus olas,  
de tus olas que otras veces  
soportaron el ultraje de bastardas ambiciones.

VI

Que terrible la tortura de esas muertes que deploro;  
de esas muertes que no puedo celebrar como quisiera,  
porque yo no puedo nunca resignarme a que la ofensa  
que me infieran los cobardes  
la saciaran mis hermanos en algunos de los seres  
que callaron al saber de mis dolores y nostalgias.  
Oh la triste tarde aquella de los negros infortunios;  
de los hombres que cayeron sin abrigo ni ternuras  
en las curvas misteriosas,  
despiadas de tus ondas!...

## VII

Lloro a diario y por tí sufro la inclemencia de tu suerte;  
 la abyección maldita y negra de la mano que te oprime;  
 de la mano que se goza en humillarte, que se alarga,  
 y los frutos mas hermosos de tus huertos siempre abarca;  
 pero yo no entono un canto por los muertos de esa tarde  
 que cayeron sin abrigos en la playa solitaria,  
 sin tener quien derramara sobre el pecho mal herido  
 la bondad de alguna frase  
 o el perdón que siempre vive  
 en las místicas plegarias!

(*Listín Diario*, 4 de septiembre de 1916)

## ¡PERDÓN!

Juan Mundaray Mendoza

*Para Los poetas  
 Ricardo Pérez Alfonseca y Pedro Pablo Sanabria*

Perdonad a esos pobres inocentes  
 que condenó la mar cuando rugía  
 a morir en el fondo de su abismo  
 y a ser negra, muy negra, su agonía.

Esa mar, sin piedad embravecida  
 mostróse ante el intruso grande y fuerte  
 y como un juez impúsole sus leyes  
 y condenólos todos a la muerte...

¡Piedad! dice una voz algo muy suave  
 angelical cual las silvestres flores

y esa voz que se escucha es de un poeta  
que llora con la patria sus dolores

Perdónalos, Señor, son pobres inocentes,  
Fueron cautivos de una tierra santa,  
Una oración se escapa de mis labios  
y se ahoga son voz en mi garganta.

La humanidad, la humanidad que ríe  
se siente de tristeza conmovida,  
al ver los pobres náufragos que hundieron  
en ese abismo de la mar, sus vidas.

¡Perdón! dice una voz consoladora  
sumida entre el dolor y los pesares  
y esas preces son almas que se inclinan  
y elevan su oración sobre los mares...

Haced, haced como Jesús martirizado  
cuando en la cruz, sin vida agonizaba  
al ver sus enemigos que reían  
porque eran inocentes...perdonaba.

Elevenos aquí sobre los mares  
una oración que el tiempo no derrumba  
y que el eco resuene hasta su tumba  
y vaya a da consuelo a sus hogares.

(San Pedro de Macorís, 8 de septiembre de 1916)

**DIÁLOGO DE GIGANTES**  
**El *Memphis* y el Fuerte de San Gil**

ZAHORÍ (Aristides García Aybar)

MEMPHIS. —Salve, ruina de la barbarie del pasado: el Destino, ciego o caprichoso, me ha traído con su fuerza ignota e incontrastable a aniquilarme junto a tí.

SAN GIL. —Salve, monstruo del poderío y la injusticia del presente, gran histrión vestido de civilizador, verdugo innoble disfrazado de maestro, heraldo criminal del insaciable Moloch de la edad contemporánea...

MEMPHIS. —¿Pero tú me insultas?

SAN GIL. —Porque tú viniste a escarnecer a la patria de cuya independencia fuí yo temida y gloriosa Fortaleza y a insultar mis grietas y mis yedras, que son las arrugas y las canas venerables de los legendarios héroes de piedra...

MEMPHIS. —Es que la civilización tiene derecho de imponerle a la barbarie sus prácticas salvadoras.

SAN GIL. —Entendámonos y distingamos. ¿Qué civilización es esa? Yanquilandia, en su política internacional con ciertos y determinados pueblos pequeños e inermes latino-americanos, no obra por altruísmo ni tiene en cuenta para nada principios aceptados ni derechos reconocidos: expone pura y simplemente su voluntarioso querer, invocando, suave y mañera, lo que está dispuesta a imponer mas tarde con la inficendencia de sus torvos emisarios y los cañones de sus acorazados dizque invencibles... Yanquilandia no es tal civilizadora, como dicen sus políticos histriones y sus oradores embusteros; Yanquilandia no es sino una conquistadora tan rapaz como inhábil... La ingente guerra

européa le ha señalado la hora propicia para llevar a su cómoda y barata realización proyectos imperialistas incubados de antiguo en las sordideces de su alma nacional... ¿Es esta la civilización de que tú hablas, coloso vencido por las iras patricias de la mar antillana?

MEMPHIS. —¿De modo, rencoroso San Gil, que tú celebras la catástrofe que me trajo a yacer impotente casi al pie de tus muros derruidos y abandonados?

SAN GIL. —No celebro la catástrofe que de temible que eras te ha convertido en ridículo y digno de lástima; pero pienso que hay algo misterioso, inacabable e inmutable, que obra mucho mas alto que el hombre y que a las veces —¡cuántas en la Historia!— abate la soberbia de un poderoso en el instante en que esa soberbia conculca y vilipendia el derecho y la justicia...

MEMPHIS. —Esos son consuelos de necios, mi buen San Gil...

SAN GIL. —¿Y porqué no alertas o enseñanzas [Al parecer error del copista, N. del A.] moderadoras y moralizadoras que lo arcano hace a los pueblos grandes y engreídos para que se detengan en su marcha de iniquidades, en sus saturnales de infamia, y de delincuencias...?

MEMPHIS. —La fuerza es el derecho, mi viejo San Gil.

SAN GIL. —No lo decía así el catedrático de Princeton en sus lecciones y conferencias públicas y frecuentes hace pocos años...

MEMPHIS. —No siempre se pueden poner por obras las palabras, viejo centenario...

SAN GIL. —Cuando quien habla solamente lo hace para deslumbrar multitudes y trepar cimas en hombros del engaño...

MEMPHIS. —Puede ser . ¿Y qué?

SAN GIL. —Que no hay que confiar mucho en la constancia del éxito ni en la perennidad de la fuerza, el dominio y la grandeza... Todo pasa... Pasó la armipotente Roma con sus asombrosas conquistas, y Esparta con su austera severidad, y Atenas con su genial cultura, y tu homónimo *Memphis* con su renombrada pompa, y pasaron con su grandeza Nínive y Babilonia... ¿Qué mucho, pues, que pase Yanquilandia y que su rampante águila abata el vuelo al soplo de un turbión político inesperado, como inesperada fué la extraña turbulencia que estrelló tu amenazadora soberbia en los peñascos abruptos de mis circundantes costas arteramente violadas?

MEMPHIS. —Calla, viejo desvalido e impertinente...

SAN GIL. —Callo y espero, coloso odiado y vencido...

(*Listín Diario*, 6 de octubre de 1916)

## 2. Reportes periodísticos y documentos sobre el naufragio

### I

#### EL MAR DE LEVA DE AYER<sup>1</sup>

**El *Castine* en peligro.—Naufragio de una lancha cargada de marinos norteamericanos.—Explosión a bordo del *Memphis*.—Este buque se encalla en los arrecifes cerca del Matadero. —Salvamento de la tripulación.—Víctimas de la explosión.—Más de 100 bajas.—Desgracia a bordo del *Castine*. Actitud del Gobierno y pueblo dominicanos.—Otros detalles.**

Ayer a las 4 salió una lancha de vapor con 30 marinos del vapor *Memphis* para a bordo, y al salir mar afuera dicha lancha se fué a pique, debido a que un fuerte mar de leva se había levantado furioso.

El *Castine*, que estaba anclado en el Placer de los Estudios, quiso ir en auxilio de los náufragos y hasta llegó a tirarle algunos salvavidas, pero la mar estaba tan picada que tuvo que abandonarlos y cuidarse él mismo, pues se creía que éste se podía también ir a pique. Cuando le dio el frente al mal tiempo, hizo una buena maniobra, que el público aplaudió en silencio, pues todo el que estaba por allí creía en su naufragio, porque varias veces fué cubierto por las olas y hacía el mismo efecto de un trompo en medio del mar. De los 30 marinos que naufragaron en la lanchita No. 2, sólo se salvaron 5 por los lados del Matadero, algunos de los otros llegaron hasta las peñas del Malecón, pero allí en el momento de coger la orilla, las tremendas olas los estrellaban contra los arrecifes, viéndose después rastros de sangre que se formaban en el lugar donde perecían. Daba lástima y afligía a todos los espectadores quienes

<sup>1</sup> Segmento central del sensacional reportaje del naufragio del USS *Memphis* publicado en el *Listín Diario*, el 30 de agosto de 1916.

hubieran deseado poderlos salvar de esa terrible lucha, que tendría como consecuencia la pérdida de la vida!

El acorazado *Memphis*, que también estaba anclado en el Placer de los Estudios, quiso asimismo defenderse del mar de leva y enfrentarse al mal tiempo; pero como para ello necesitaba tener por lo menos 10 calderas de las 16 que tiene, no pudo hacerlo y recibía todos los golpes de mar por un costado, al mismo tiempo se rompió uno de los tubos principales de las calderas, cuya explosión hirió a varios maquinistas, de los cuales dos murieron anoche en el Hospital que tienen establecido los americanos en la calle José Reyes.

Ya el barco sin fuerza para podersele enfrentar al mal tiempo, fué arrojado hacia los arrecifes q. están detrás del *Play-Ground*, donde encalló de tal manera que apenas se mueve hoy. Después de estar en esas condiciones, comenzaron las maniobras del desembarque de la tripulación, la que se llevó a feliz término con mucho orden y la ayuda de algunos paisanos y los marinos de la Comandancia del Puerto. Este salvamento empezó como a las 5 de la tarde y terminó a las 8:30, siendo el Capitán Beach el último en bajar. Dicen los oficiales de a bordo que el cambio del tiempo fué tan rápido, que el barómetro no lo marcó y que por eso no pudieron elevar presión, pues necesitaban para ello por lo menos 25 minutos.

El Almirante Ponds en el momento del naufragio se encontraba con varios oficiales en la Catedral, y allí le dieron la noticia de lo ocurrido y salió enseguida para el Malecón, donde con unas banderas hacía diversas señales al vapor, las cuales parece no pudieron ser atendidas, pues el *Memphis* estaba sin gobierno y ya iba al garete.

El desembarque se hizo bajo la lluvia y el viento, que desde ese momento no cesó un continuo gotear, hasta tarde en la noche. Los marinos al bajar de a bordo eran llevados en autos y coches para la Fortalezay otros que estaban heridos para el Hospital.

Toda la Capital, hombres, mujeres y niños se apersonaron en el Malecón desde donde se podía contemplar toda la maniobra.

Como a las 7 p.m. le fué pedido al Presidente de la República, que hiciera el favor de ordenar el cierre de todos los cafetines de la calle San Pedro, lo que hizo incontinenti, reinando el mayor orden toda la noche.

Se cree que se perdieron dos lanchitas mas que estaban alrededor del *Memphis* en el momento del siniestro. Hasta anoche faltaban 37 hombres; hoy se sabrá con seguridad cuántos faltan.

(*Listín Diario*, 30 agosto de 1916)

## II

### EL SINIESTRO DE AYER<sup>2</sup>

Hemos contemplado ayer un espectáculo que en fuerza de ser grande ha llegado a lo sublime. Algo terriblemente admirable, que ponía los nervios en tensión y hacía que tendiésemos los brazos hacia el mar embravecido como para proteger a los que irremediabilmente perecían víctimas del salado elemento que tan pocas veces perdona.

Desde las tres de la tarde, más o menos, comenzó a agitarse el mar de modo inusitado. Luego, enormes olas, espantables montañas de agua, venían rugientes y poderosas a chocar contra todo cuanto se les oponía en su camino.

Sobre el hirviente vórtice, luchaba en vano por alcanzar una de las bordas del crucero *Memphis* una lancha cargada como con veinticinco o treinta hombres de la tripulación del *Castine*. Tras ruda lucha, heroica y titánica, la navecilla que jugaba

<sup>2</sup> La tragedia del *Memphis* según el editorial del periódico *Listín Diario* del 30 de agosto de 1916.

sobre el dorso del gigante, no pudo más y se volcó, hechando sobre aquella furia rugiente su carga humana.

Un grito de dolor y de angustia surgió espontáneo de cuantos presenciábamos la escena; todos los semblantes se contrajeron y todos los labios murmuraron frases de honda pesadumbre por aquella treintena de cabecitas rubias que sobrenadaban, luchando denodadamente contra el elemento ensoberbecido. Las olas eran tan altas, que amenazaban chocar con las nubes, y aquellas cabecitas surgían con la montaña líquida o se hundían en la hondonada siniestra que dejaban las aguas. Tras un rato largo, muy largo y muy angustioso, desaparecieron las cabecitas para no surgir más...

Ya la atención fijábase en el *Castine*, que cargado con mas de cien vidas, venía a defender la de sus míseros compañeros en desgracia; pero en malhora lo hizo, aun cuando el deber sea así, uno, recto, inflexible. A su vez se vió envuelto en la furia incontrastable de las aguas que casi lo cargaban, lo volteaban y volvían a elevarlo, cual si se tratase de leve pluma. Veces hubo en que, por creer totalmente perdida esa nave, los espectadores manifestaban cada quien a su modo el profundo sentimiento que les embargaba. Luego, pudo enrumbarse, y echóse a toda máquina mar afuera.

El *Memphis* resistía cual una mole, casi indiferente las olas que barrían su masa de acero, blindada para combates de otro género. De prisa poníanse en presión sus calderas, cuando de repente pareció vacilante, indeciso, y muy luego, dejóse guiar a capricho, como si no tuviese voluntad propia, y, como ebrio, cual inmenso borracho tambaleante, dejóse guiar por las ondas, que continuaban besando con el beso fuerte del mar embravecido y tremebundo, la máquina bélica, ahora inútil, porque el enemigo por sobre cuyo lomo deslizaba su mole acerada, a fuerza de ser gigantesco, era invulnerable. Arastrando el ancla que se ha clavado en tantas playas remotas, fuese acercando a la orilla, cerca de las rocas amenazadoras de la playa

hasta que encallado cerca, muy cerca del Matadero, luego de comunicarse con tierra por medio de enormes cabos, comenzó a extraer de su seno y a enviarlos a tierra, uno, dos y muchos individuos quemados por el fuego q., incendiando desde uno de los departamentos de máquinas las bodegas cargadas de material de guerra, amenazaba acabar con una sola explosión la vida de aquella infeliz gente, que no desmayó un instante ante la enormidad del peligro.

La ciudad de Santo Domingo presenciaba aquel espectáculo excepcionalmente grandioso con alma conmisericordiosa, triste por esa desgracia que aflige a los norteamericanos.

Muy de veras lamentamos el siniestro y así lo expresamos a los señores representantes de los Estados Unidos y a todos cuantos ciudadanos norteamericanos residen en nuestra República.

(*Listín Diario*, 30 de agosto de 1916)

### III

#### CASTIGO Y PROTESTA<sup>3</sup>

Nosotros, cuando supimos que el buque Almirante *Memphis* había dejado sus restos en el «Placer de los Estudios» y a la vista de los capitaleños, nos inclinamos reverentes ante el Dios de las Naciones y alabamos fervorosamente su poder y su justicia.

Somos cristianos y no nos regocija el mal ageno; pero sí nos alegran las demostraciones ciertas y evidentes de que hay una justicia divina que se hace sentir por sobre los cálculos de los poderosos de la tierra, cegados por el orgullo, la ambición y la soberbia.

<sup>3</sup> Editorial del periódico local puertoplateño *El Eco Mariano*, órgano de la sociedad religiosa de damas Inmaculada Concepción, del 21 de septiembre de 1916.

Es muy consolador, en estos tiempos de incredulidad, ver palmariamente la mano segura de Dios guiando los destinos de la humanidad y demostrando que no quedan impunes los pecados de escándalo, así de los individuos como de las naciones.

El Acorazado del Contra-Almirante, que acaba de malograrse, vino a nuestras aguas con propósitos siniestros; tenía deseos de llevar la muerte, la desolación y la ruina de la ciudad donde reposan los restos venerados del gran Almirante Cristóbal Colón y donde se levantan monumentos de otros siglos que son el orgullo de los dominicanos y la admiración de los extranjeros.

Y todo ello sin justificación alguna, contra toda equidad, pisoteando los más elementales principios del Derecho Internacional y de la Moral Evangélica.

El crimen aterrador y horripilante que se intentaba no se consumó; pero con el apoyo de dicha fortaleza flotante se efectuó la ocupación, por fuerzas norte-americanas, del territorio nacional, con derramamiento de sangre dominicana, hecho grosero, de pura fuerza bruta, que llenó de duelo a la gran familia nacional dominicana.

Y ¡cosa tan admirable! no han transcurrido ni seis meses cuando se ha patentizado la justicia divina castigando, con un duelo también, a quienes nos hecho llevar luto por la honra y el decoro de nuestra infortunada Patria.

Los que iban a ser inhumanamente sacrificados por el *Memphis* vieron atónitos que este gigante del mar, que este coloso de la fuerza, que tan soberbio se mostró en Mayo de este año, en el mismo «Placer de los Estudios», se convirtió, en un abrir y cerrar de ojos, en juguete de las olas enfurecidas y fué a perecer a los pies de la ciudad que intentó aniquilar, para, como *cristiana venganza*, ser objeto de lástima y de conmiseración de parte de aquellos contra quienes llegó a decretar la muerte...

Nos parece que el siniestro del *Memphis* es la protesta del Dios que nos ayudó a tener Patria y Libertad en Febrero y en

Agosto contra los atropellos que los interventores han consumado en esta República débil e inerme...

Nos inclinamos reverentes ante el Dios de las Naciones, bendecimos su justicia y su poder, y, por caridad, le pedimos piadosamente a los duros interventores que respeten la justicia, el derecho, la propiedad ajena y la moral cristiana, para que no los siga azotando la justicia infalible de Dios!<sup>4</sup>

#### IV

### **Escuadrón de Cruceros de la Flota Americana del Atlántico<sup>5</sup> USS *Prairie*, Buque Insignia**

Sto. Dgo., R.D., Sept. de 1916

Editores del LISTIN DIARIO  
Ciudad.

El Comandante del escuadrón de cruceros americanos que operan en aguas de Santo Domingo y Haití, desea, por mediación de

<sup>4</sup> Es una excelente muestra del fervor patriótico ante el abuso de poder de los Estados Unidos de Norteamérica contra la República Dominicana, escrito en momentos álgidos cuando el atropello militar había vencido a sangre y fuego la limitada resistencia armada que se le hizo a las tropas invasoras en la línea noroeste y en Puerto Plata. Pero es evidente que el estado de indefensión militar en el que se encontraba el país no representaba amenaza de consideración para los invasores de manera que el panorama destructivo que pinta con la superfortaleza flotante (el *Memphis*) y la ciudad de Santo Domingo se aleja de la realidad, lo que desde luego no quiere decir que no tuviera capacidad para hacerlo. La intervención (todavía no ocupación formal) no se inició desde este buque y su presencia puede ser entendida en función intimidante y de presión hacia la consecución de los objetivos políticos perseguidos en relación a que el país claudicara de *motu proprio* sobre asuntos esenciales de su soberanía, cosa que no ocurrió por lo que el país invasor tomó la drástica medida de ocuparlo formalmente en noviembre de 1916.

<sup>5</sup> Comunicación del contralmirante Pond, comandante del Escuadrón de Cruceros de la Flota del Atlántico, al periódico *Listín Diario*.

su importante diario, hacer público su reconocimiento y la apreciación sincera y cordial a los muchos y bondadosos servicios recibidos, y expresión de simpatías, verbales y escritas, desde el desastre que ocasionó la pérdida del *Memphis* el 29 de agosto.

En este sentido él no puede hacer nada mejor que transcribirle sus despachos oficiales, como sigue:

Comunicación radiográfica al Secretario de la Marina, en sept. 1° de 1916:

Se han trasladado al *Solace* los cadáveres con todos los honores militares. El presidente provisional electo, su gabinete, todos los miembros del cuerpo diplomático y consular, dominicanos prominentes, la colonia americana y una inmensa muchedumbre asistió al acto. Todas las casas de comercio fueron cerradas por orden del Gobierno.

Comunicación radiográfica al Secretario de la Marina en septiembre 4 de 1916:

En ocasión de la pérdida del *Memphis* se vió al Hon. Miguel Mascaró, Sec. de Guerra y Marina, del Gobierno Provisional, coger con sus propias manos el segundo cabo echado a tierra y conservarlo mientras estuvo en uso. El Dr. Báez, ex-Presidente de la República y su hijo el Dr. Báez Soler, ofrecieron el uso gratuito de su hospital y los dos prestaron sus servicios profesionales en el Hospital de Campo americano. El Señor B. Pichardo, ex-Secretario de Relaciones Exteriores, alimentó y vistió algunos hombres de la tripulación. El Hon. Félix Magloire, Ministro de Haití en Santo Domingo, prestó sus servicios personales en el salvamento de la tripulación. Se desea que el Departamento dirija su reconocimiento a los Gobiernos Dominicano y Haitiano. El Presidente Provisional Dr. Henríquez

y el Arzobispo Nouel personalmente estuvieron a visitarme mientras yo estaba temporalmente hospedado en casa del Ministro Americano y el segundo envió su Secretario a administrar los últimos sacramentos a los católicos agonizantes y a bendecir el cuerpo de los muertos en el momento de los funerales.

El Presidente Dartiguenave , de Haití, envió un mensaje de condolencia. Todas estas cortesías han sido agradecidas y contestadas. Además, muchos dominicanos, hombres y mujeres, fueron vistos arrodillados y rezando. Muchas mujeres rompieron sus vestidos para socorrer a los quemados y estropeados. Muchos dominicanos, incluyendo algunos de la Policía , ayudaron al salvamento. Se ofreció el uso gratuito de los hospitales del Gobierno. Algunas personas prominentes, incluyendo al Lcdo. Cabral y Báez, Secretario de Estado de Relaciones Exteriores, Velázquez, ex-Secretario de Estado de Fomento y Comunicaciones y todos los miembros del Cuerpo Diplomático han expresado personalmente su simpatía, y el comportamiento general del pueblo dominicano ha sido lo más simpático y bondadoso.

Además de lo anterior los actos siguientes han sido anotados particularmente:

El señor Haím López-Penha abrió la Casa de Socorro y la puso a la disposición del Almirante.

El Señor Prósper Marchena, oficial de la Policía, ayudó extendiendo cabos, proporcionando madera para el fuego y poniendo los hombres a su servicio donde quiera que eran necesitados.

El Señor Luis Emilio Alfau<sup>6</sup> ofreció su casa para el uso que quisieran hacer de ella.

<sup>6</sup> Se trata del señor Luis Emilio Gómez Alfau.

Un hombre llamado Demetrio Sánchez,<sup>7</sup> nadando fuera de las rocas, cerca del Matadero ayudaba a los hombres que estaban en las lanchas perdidas. Entre los supervivientes de los botes, Sánchez fué una gran ayuda en el salvamento de 3 de ellos.

## V

### **Despachos cablegráficos intercambiados entre los presidentes Henríquez y Wilson a raíz de la tragedia del *Memphis*<sup>8</sup>**

Santo Domingo,  
29 de agosto de 1916.

Honorable Presidente Wilson.  
Washington.

Con ocasión del siniestro ocurrido esta tarde en aguas dominicanas al acorazado *Memphis*, en nombre del pueblo y Gobierno dominicanos envió a Vuestra Excelencia, al Gobierno y al pueblo americanos la expresión de mi más viva simpatía.

Presidente Henríquez

<sup>7</sup> Se trata de Emeterio Sánchez.

<sup>8</sup> Max Henríquez Ureña. *Los yanquis en Santo Domingo*, Editora de Santo Domingo, S. A., 1977, p. 148.

Respuesta cablegráfica del presidente Wilson:

A S. E. el Presidente de la República Dominicana.  
Santo Domingo.

Agradezco a su Excelencia, y por su órgano al Gobierno y al pueblo dominicanos, su cortés expresión de simpatía con motivo de desastre acaecido al crucero *Memphis* y la consiguiente pérdida de vidas.

Woodrow Wilson

## VI

### **Declaración jurada del Presidente Henríquez sobre el naufragio del *Memphis* hecha a solicitud del Capitán Edward L. Beach<sup>9</sup>**

El doctor Francisco Henríquez y Carvajal, Presidente de la República Dominicana, declara y jura: que en la tarde del día 29 de agosto del presente año, advertido de que un terrible mar de leva se había producido repentinamente delante de las costas de la ciudad de Santo Domingo, y que por consecuencia de tal disturbio zozobraban botes y lanchas de los vapores de guerra americanos anclados en la rada, y de que esos mismos buques corrían igual peligro, se trasladó a la orilla del mar, acompañado del Sr. José María Cabral y Báez, secretario de Relaciones Exteriores, siendo la hora, si mal no recuerda, de las cuatro a las cuatro y quince minutos. Aunque empleó principalmente su tiempo en dar órdenes con el fin de organizar auxilios de salvamento que pudieran ser útiles, pudo observar cuanto ocurría. Las olas eran muy altas y pasaban por encima

<sup>9</sup> Max Henríquez Ureña. *Op. cit.*, p. 149.

de los barcos. Estos eran el *Castine* y el *Memphis*. El *Castine* en aquellos momentos, era arrastrado por las olas hacia la costa, sobre cuyas rocas estuvo a punto de ser estrellado. Las olas le hacían variar a cada instante de orientación. Al fin logró mantener la proa contra el oleaje y salir de la zona de mayor peligro.

Mientras tanto, el embate de las olas sobre el *Memphis* era tremendo. Al reventar contra su casco, lanzaban al aire columnas de agua que eran más altas que las chimeneas. Pudo observar que cada vez que las columnas de agua pasaban la altura de las chimeneas, el humo de éstas se extinguía, lo que indicaba que el agua de mar había penetrado por las chimeneas. Pudo observar que este hecho ocurrió mas de una vez y que ocurrió en momentos en que salía humo negro y espeso por las chimeneas.

Por amor a la justicia doy esta declaración, ajustada a la realidad de los hechos, en Santo Domingo, capital de la República Dominicana, a los cuatro días del mes de octubre del año 1916.

Dr. Henríquez y Carvajal  
Presidente de la República Dominicana

## VII

### **Revocación de la sentencia aplicada al capitán USN Edward L. Beach por la Corte Marcial que conoció el caso del naufragio del USS *Memphis*<sup>10</sup>**

#### **Datos sobre la Sentencia:**

Tal como se describe en el capítulo correspondiente a los datos biográficos del capitán USN Edward L. Beach, Comandante del

<sup>10</sup> E. L. Beach: *The Wreck of the Memphis*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1998, p. 299. (Traducción libre del autor).

*USS Memphis* al momento de su naufragio, la Corte Marcial a la que fue sometido lo encontró culpable, el 26 de diciembre de 1916, en dos de las ocho cargos propuestos: por no haber dispuesto de presión suficiente para zarpar en menor tiempo posible y por no asegurar adecuadamente el barco para el mal tiempo. La condena impuesta fue la de la pérdida de 20 puntos en el escalafón dentro de su grado de capitán, condena que incluyó una recomendación de clemencia dada las extraordinarias condiciones del hecho y la excelente hoja de servicios del condenado. El 17 de febrero de 1917 el Secretario de Marina, Josephus Daniels, acogiendo la clemencia propuesta, aplicó la sentencia reduciéndola de veinte a cinco puntos. La inconsistencia de esta condena se hizo evidente con los importantes cargos que recibió, incluyendo el comando del gran acorazado *USS New York* con el cual participó, dentro de la flota inglesa, en las etapas finales de la I.ra. Guerra Mundial en Europa.

### **Revocación de la sentencia:**

El 27 de junio de 1919 el Secretario Daniels comunicó el restablecimiento de los cinco puntos perdidos según la aplicación de la sentencia de 1917, con el siguiente texto:

En vista de la recomendación de clemencia vertida en el expediente de Corte Marcial General en el caso del Capitán E. L. Beach (Marina del los Estados Unidos); así como cuanto la tormenta que ocasionó la pérdida de la embarcación del Capitán Beach fue de origen volcánico, y de tal severidad que podría ser considerada un acto de Dios, el cual no fue humanamente posible de predecir y hacer los preparativos adecuados de lugar para enfrentar, (y ya que) el historial del Capitán Beach ha sido de lo más excelente; todo lo que ha sido frecuente y cuidadosamente considerado por el Secretario de la Marina de tiempo en tiempo, con lo que el resultado de que he llegado

a la decisión en que es el momento de tomar la acción claramente indicada en este caso y remitir los puntos perdidos por el Capitán Beach como resultado de la Corte Marcial referida más arriba. Por lo tanto, la parte no cumplida de la sentencia de corte marcial general aprobada el 13 de febrero de 1917, en el caso del Capitán Edward L. Beach, incluyendo la pérdida de puntos números, se remite atentamente y que el Registro Naval así lo corrija en acuerdo.

Josephus Daniels

## VIII

**Mensaje del Presidente de los Estados Unidos  
de Norteamérica, Herbert Hoover, al Congreso  
recomendando la donación de US 500.00 (quinientos  
dólares) a la señora Mercedes Martínez Vda. Sánchez,  
emitido en fecha 19 de marzo de 1930<sup>11</sup>**

Message to the Congress Recommending Payment  
of a Claim of Mrs. Mercedes Martinez Viuda de Sanchez.  
*March 19, 1930*

*To the Congress of the United States:*

I transmit herewith a report regarding the request of Mrs. Mercedes Martinez Viuda de Sanchez, widow of Emeterio Sanchez, for an award which will enable her to be provided with the necessities of life.

I recommend in accordance with the suggestion of the Acting Secretary of State that the Congress, as an act of grace and without reference to the legal liability of the United States in the matter, authorize an appropriation for \$500, to be paid to Mrs. Sanchez as a recognition of

<sup>11</sup> Public Papers of the Presidents of the United States, Herbert Hoover, 1930, p. 97.

the meritorious services rendered by her deceased husband in rescuing certain American seamen and to relieve to a certain extent her present financial condition.

HERBERT HOOVER

The White House,  
March 19, 1930.

NOTE: The message and accompanying report are printed as House Document 320 (71st Cong., 2d sess.).

## El *Memphis*, víctima de un meteotsunami

A pesar de que la investigación inicial de la causa del violento oleaje que destruyó al *Memphis* puso en claro la importancia del «disturbio meteorológico» que transitó a distancia por el mar Caribe el 29 de agosto de 1916, reconocido poco después con la categoría de huracán, las enormes olas que lo embistieron y encallaron frente al acantilado costero de la ciudad de Santo Domingo solo podían ser entendidas en la óptica de un tsunami causado por un movimiento tectónico en el fondo de la cuenca caribeña, sobre todo porque en los inicios del evento, cuando el oleaje comenzó a colarse en el Placer de los Estudios, no hubo indicios directos de perturbación atmosférica expresados en ráfagas de viento y en variación notable de la presión barométrica.<sup>1</sup>

Es posible que los poderosos tsunamis del siglo anterior en los que buques de la Armada norteamericana estuvieron envueltos indujeran a pensar de esa manera. No sorprende, por tanto, que un oficial de alta preparación como el capitán USN Edward L. Beach hijo sostuviera por décadas en las dos ediciones de su obra *The Wreck of the Memphis* el criterio de que un deslizamiento masivo ocurrido en el fondo del mar Caribe fuera copartícipe causal primario del desastre del *Memphis*.

La imprecisión y la ambigüedad conceptual sobre la causa natural del poderoso oleaje comenzó a despejarse con los nuevos aportes de la ciencia oceanográfica a principios del presente siglo cuando se le otorgó la responsabilidad exclusiva al huracán de categoría 2 que cruzó el meridiano de la ciudad de Santo

<sup>1</sup> No deja de ser interesante el dato aportado por la revista *Renacimiento*, citada en el capítulo V de que «poco antes de las tres (se refiere a las 3:00 p.m.) la ciudad estaba bajo el efecto de fuertes ráfagas de viento que soplaba furiosamente contra los árboles». Por ser pertinente al tema se agrega ahora lo que dice a continuación la misma referencia: «Se notó a las 3:15 p.m. marcada tendencia en el barómetro a descender» (el redactor de la crónica no menciona la fuente de la información sobre la presión barométrica).

Domingo a unas 250 millas náuticas al sur de ésta en la tarde y noche del 29 de agosto de 1916. Las ondas generadas a distancia por este dinámico meteoro corrieron por el agua caribeña superponiéndose por fenómenos de resonancia, haciéndose complejas y agigantadas al llegar a los bajíos costeros en donde, en el antepuerto de Santo Domingo, atraparon a los dos buques norteamericanos surtos allí.

Con todo, sin embargo, no lucía entendible o explicable el origen de las monstruosas olas, en particular la que alcanzó 70 o más pies de elevación que fue la que le dio «el tiro de gracia» (en este caso de desgracia) al crucero acorazado. Este vacío conceptual fue llenado por el oceanógrafo Georges Pararas-Carayannis –citado en los capítulos V y VI de la presente obra– en una interesante y extensa publicación colocada en red digital recientemente,<sup>2</sup> motivo por el que su propuesta aparece en la presente Adenda y no en los referidos capítulos.

Aparte de insistir en que no hubo una causa primaria de naturaleza sísmica en la zona caribeña que justificara tan magno oleaje y de reafirmar la responsabilidad que tuvieron los trenes de olas originados en el fetch del huracán que transitó sobre el mar Caribe con rumbo oeste, ligeramente noroeste, el 29 de agosto de 1916, el oceanógrafo –basándose en la data disponible y aspectos teóricos al respecto– le otorgó gran importancia al descenso brusco de la presión barométrica en la zona, la que, actuando sobre las ya agitadas aguas, fue capaz de contribuir con la formación de las enormes y complejas olas que abatieron al crucero acorazado.

Se trató, por tanto, de un meteotsunami, es decir, de un fenómeno atmosférico-marítimo (y de grandes lagos), catalogado así desde hace pocas décadas, inducido por tormentas y otros disturbios meteorológicos con cambios importantes de la presión barométrica, productor de olas oceánicas destructivas

<sup>2</sup> George Pararas-Carayannis: *Meteotsunami of 29 August 1916 at Santo Domingo, Dominican Republic—analysis of the destruction of the USS Memphis* [en línea]. Disponible en: [www.ict.nsc.ru/jct/content/t24n2/Pararas](http://www.ict.nsc.ru/jct/content/t24n2/Pararas)

que se mueven en la banda de la frecuencia de las olas de los tsunamis (de dos minutos a dos horas), olas atmosféricamente inducidas<sup>3</sup> que pueden viajar grandes distancias en océanos y causar graves daños en las costas en las que impactan.

Visto así, el *Memphis* fue víctima, en gran medida, de un tsunami, aunque este no fuera de origen tectónico sino atmosférico. Y llama en esto la atención la insistencia con la que siempre, por décadas, se le dio importancia a un fenómeno de este tipo en la desgracia el *Memphis* en 1916.

Es posible que la costa sureña dominicana (sobre todo en la zona en la que desemboca el río Ozama) haya sido impactada por oleajes propios de meteotsunamis pero la data histórica en esto es, a todas luces, inexistente. Las violentas arremetidas del mar Caribe han estado gobernadas por las incontables depresiones, tormentas tropicales y huracanes que han transitado por sus aguas o sobre la isla de Santo Domingo, siendo difícil establecer cuándo pudo haber ocurrido un fenómeno de esta naturaleza, asunto que sería de interés para los expertos en la materia.

En relación con esto, no obstante, el autor pone como un apropiado elemento de estudio el violentísimo «mar de leva» del 24 de junio de 1936 extractado en el capítulo VI de la presente obra debido a las similitudes que tuvo con los llamados meteotsunamis.

Ese día una tormenta tropical (no presentada en la red digital de NOAA-Unisys) que pasó a unas 40 a 50 millas al sur de la ciudad de Santo Domingo provocó fuertes ráfagas de viento y un intenso oleaje similar al del 29 de agosto de 1916, disturbio marino que comenzó a las 8:30 a.m. con una súbita y franca retirada del mar. La subsecuente e inmediata arremetida de las aguas mató a un apreciable número de trajadores de las obras en la isleta artificial de *Sans Souci*, a once pescadores de

<sup>3</sup> S. Monserrat I, I. Vilibic and A. B. Rabinovich: *Meteotsunami: atmospherically induced destructive ocean waves in the tsunami frequency band*. [en línea]. Disponible en: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00299394/document>

una veintena que realizaban su faena en yolas en Placer de los Estudios y a otros más en la boca del río Higuamo en San Pedro de Macorís; vapuleó severamente al derrelicto del *Memphis* y encalló a un buque mercante azucarero en la desembocadura del río Nizao.

## Los «hierros» del *Memphis* fueron vendidos a Alemania

La incertidumbre sobre el destino final de los metales obtenidos del desguace profesional del derrelicto del *Memphis* realizado en los años 1937 y 1938, discutida en el capítulo VI con las informaciones disponibles hasta el momento en que tales criterios fueron presentados, resultó aclarada en los reportes formales de la Receptoría de Aduanas bajo control norteamericano en la República Dominicana. En estas relaciones, el receptor general, el señor William E. Pulliam,<sup>1,2</sup> da cuentas muy precisas al respecto con datos que por su interés se exponen de manera compendiada e integrada en la presente Adenda.

1. El proceso de desguace comenzó en el mes de diciembre de 1937 impulsado por la creciente demanda de metales a nivel mundial. El metal recuperado, unas 4,500 toneladas, rico en níquel, fue vendido a Alemania.

2. La compañía encargada de esa labor fue la Hardaway Construction Co., Inc., Columbus, Ga., en convenio con el Estado dominicano, sin intervención del norteamericano, en virtud de que la US Navy no tenía derechos de propiedad sobre los restos del *Memphis*.<sup>3</sup>

3. El espesor de los metales incrementó el valor de sus cortes con acetileno y oxígeno,<sup>4</sup> lo que a su vez repercutió sobre los costos estimados originalmente.

<sup>1</sup> REPORT OF THE THIRTY-SECOND FISCAL PERIOD, DOMINICAN CUSTOMS RECEIVERSHIP, 1938. En informe Anual Receptoría Dominicana de Aduanas, Edición Digital Facsimilar, Academia Dominicana de la Historia, vol. CL, pp. 14-15, 2019.

<sup>2</sup> *Ibidem*, 1939, pp. 17-18.

<sup>3</sup> Como fue descrito en el capítulo VI, el Departamento de Marina de los Estados Unidos subastó el derrelicto del *Memphis* en 1922, de manera que para 1937 ese enorme objeto no era una propiedad de los Estados Unidos sino de la compañía privada que finalmente lo adquirió.

<sup>4</sup> Oxiacetileno.

4. El derrelicto fue cortado a ras de agua de manera que desapareció de la vista, asunto que fue de especial interés para los ciudadanos norteamericanos que llegaban al país y a quienes no les era agradable esa imagen. Su desaparición<sup>5</sup> sirvió además para acallar las críticas de la prensa internacional y las originadas en los Estados Unidos debido a su supuesto incumplimiento en la remoción de los restos del naufragado barco.

5. Finalmente, que los Estados Unidos no solventaron económicamente el desmantelamiento del derrelicto, distinto y contrastante con lo que se hizo con los restos del acorazado *USS Maine*, hundido por una explosión en la bahía de La Habana, Cuba, en 1898.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> La desaparición se refiere a la estructura que sobresalía del nivel de las aguas, quedando la parte inferior sumergida, no visible. En realidad, y para esa fecha el derrelicto no fue removido en su totalidad.

<sup>6</sup> La voladura por una potentísima explosión del acorazado *USS Maine* y su inmediato hundimiento en la bahía de La Habana, Cuba, en el mes de febrero de 1898, fue un tópico tratado en el capítulo 1. En 1912, con fondos cuantiosos aprobados por el Congreso norteamericano, fue reflotado y remolcado al océano en donde fue inundado y hundido en un marco de honores navales.

## Conmemoración del centenario del naufragio del USS *Memphis*

Se adiciona en este espacio una relación más detallada sobre lo referido en la nota relativa al acto de conmemoración del centenario del naufragio del USS *Memphis*, titulado «The Loss of the USS Memphis, Friendship, Heroes, and the Power of the Sea», celebrado en la sede de la institución Quinta Dominica, en la Zona Colonial de la ciudad de Santo Domingo, el 29 de septiembre de 1916.

Este importante y emotivo acto tuvo como precedente formal la Resolución N.º 306 de la Cámara de Representantes del Congreso de los Estados Unidos de Norteamérica aprobada en el mes de junio del año 2015 –propuesta por el Representante Cohen– en la que se recomendaba a su Embajada en la República Dominicana auspiciar y motivar actos y acciones conmemorativos al respecto en el año 2016 en la ciudad de Santo Domingo con la coparticipación de diversas instituciones locales, entre estas la Comisión Permanente de Efemérides Patrias, la Academia Dominicana de la Historia y al cabildo de la ciudad de Santo Domingo, siendo una de sus especificaciones el que se le tributara un apropiado homenaje al señor Emeterio Sánchez.

Luego, con el auspicio de la Embajada y la colaboración de las instituciones Quinta Dominica, Liga Naval Dominicana Inc., Auxiliares Navales Dominicanos, la U.S. Historical Naval Foundation y el Naval History and Heritage Command, fue organizado un evento exposicional-fotográfico de alta calidad sobre el *Memphis* y su tragedia en la referida fecha y sede, contando con la presencia de un selecto grupo de invitados, y en cuyo acto inaugural, iniciado solemnemente con los himnos de la República Dominicana y de los Estados Unidos de Norteamérica, las palabras principales estuvieron a cargo del honorable embajador James W. Brewster quien resaltó la importancia del evento en relación a las cordiales y fructíferas

relaciones entre ambos países y el valor de la humanitaria ayuda del pueblo dominicano que minimizó la magnitud de la tragedia, refiriéndose en especial a la heroica hazaña de Emeterio Sánchez.

Se depositó una corona a la memoria de los marineros fallecidos envuelta en el toque de trompeta militar fúnebre, entregando el señor Embajador una hermosa placa alusiva a la acción heroica de Emeterio Sánchez a su nieto Héctor Emeterio Sánchez, contentiva de las siguientes expresiones: «En reconocimiento al valor de Emeterio Sánchez, quien enfrentando un gran peligro, arriesgó su vida para salvar las vidas de marineros estadounidenses del USS *Memphis*, naufragado el 29 de agosto de 1916. El pueblo de los Estados Unidos de América estará siempre agradecido». Gesto que el señor Sánchez agradeció con sentidas palabras a nombre de los descendientes allí presentes.

En el acto agotaron otros turnos el embajador Roberto Álvarez con una breve exposición histórica del naufragio y su tragedia, y los señores Cristóbal Pérez Siragusa y Máximo Iglesias a nombre de la Liga Naval Dominicana y de la casa sede Quinta Dominicana respectivamente. A seguidas se le dio formal apertura a la exhibición fotográfica, se proyectó un video editado sobre el naufragio, finalizando el acto con un brindis con acompañamiento musical.<sup>1</sup>

---

Este justiciero homenaje, celebrado en un ambiente acogedor (distinto en esto al inclusivo y soleado acto celebrado en viejo cementerio de la Avenida Independencia en el año 2000), cierra dignamente, por fin, el capítulo de la deuda del Gobierno norteamericano y de la US Navy con el humilde pescador costanero.

<sup>1</sup> USAID, Natural Resources Management and Development Portal: «Final Report: Historic Interpretation and Commemorative Event 100th Anniversary of the USS Memphis- Santo Domingo, Dominican Republic».

De todas maneras, debe recordarse que tales agradecimientos fueron dados inicialmente, sin parafernalias protocolares, por la tripulación y el capitán del *Memphis* en el calor del acontecimiento, cristalizado poco después con la entrega de la campana del buque, su objeto de mayor valor simbólico, al Templo Patronal de Nuestra Señora de las Mercedes.

## Epílogo

El crucero acorazado USS *Memphis* (ex USS *Tennessee*), buque insignia del Escuadrón de Cruceros del Mar Caribe de la Flota del Atlántico de los Estados Unidos, estuvo en aguas dominicanas desde el 25 de mayo hasta el 29 de agosto de 1916, excepto por una ausencia de una semana a mediados del mes de julio cuando viajó a Puerto Príncipe, Haití, para la ceremonia del cambio de mando del contralmirante USN Williams Banks Caperton por su homólogo de rango Charles Fremont Pond. El buque estaba bajo el mando directo del capitán USN Edward Latimer Beach, un culto y pundonoroso oficial quien a la sazón era ya un experto en asuntos ingerencistas caribeños.

Al momento de partir de Santo Domingo por su ascenso de rango en la flota, Caperton, con sus marines en tierra bien equipados había vencido las heroicas resistencias ofrecidas por grupos de patriotas, pero tanto él como su sucesor no lograron obtener en el plano político la claudicación jurídica del Estado dominicano en lo relativo a la entrega total de su soberanía, la que finalmente, agotado el plazo, fue conculcada mediante un hegemónico acto de fuerza el 29 de noviembre con la Proclama de Ocupación y la instauración de un Gobierno Militar norteamericano.

El objetivo esencial del imponente buque de guerra, más allá de sus compromisos utilitarios como líder de su escuadrón, fue

el de servir, sin lugar a dudas, de elemento de presión intimidante a favor del logro precitado. Aunque ya mostraba signos de obsolescencia en comparación con los adelantos tecnológicos dentro su propia Armada y los de otras potencias navales de la época, era todavía una imponente máquina de guerra de suficiente poder ofensivo para ser tenido en cuenta como una lacerante amenaza por el pequeño e indefenso país que, vencido militarmente, se negaba a entregar lo que de soberanía todavía le quedaba.

Su artillería pesada, por innecesario y espantoso a la vez, no tronó contra ningún enclave de resistencia en suelo dominicano y aunque el buque tuvo un definido papel protagónico dentro del complejo tinglado militar opresivo, no alcanzó un nivel de relevancia como para ser recordado y ocupar un destacado espacio en la historiografía del país. Es posible, incluso, que una vez «pacificado» y doblegado este, razón y objeto de su presencia en aguas dominicanas, su Armada lo substituyera por otra unidad de menor talante y de mantenimiento más económico, como realmente sucedió tras su repentina y trágica desaparición. Abordado el asunto así no hay dudas de que solo los interesados en el estudio de la Primera Ocupación Militar Norteamericana habrían sabido de él y de su importancia en ese proceso.

Pero no fue así. Un huracán de magnitud mediocre que cruzó a distancia casi por el centro del mar Caribe con dirección Oeste el día 29 de agosto de 1916 «le proporcionó» la dramática espectacularidad para que no cayera en un olvido casi absoluto. Este meteoro impulsó en su trayecto ondas marinas que al converger sobre las costas sureñas dominicanas y acoplarse en resonancia (interferencia) constructiva se convirtieron en olas gigantes «al hacer pie» frente a los bajíos del antepuerto de Santo Domingo en donde estaban fondeados el *Memphis* y su compañero menor, el USS *Castine*, arremetiendo contra ellos por más de dos horas con el peso de cientos de miles de toneladas de agua en movimiento, una fuerza brutal de la que

no pudo escapar el primero por estar en incapacidad motora para abandonar con presteza el riesgoso lugar.<sup>1</sup>

Un arrobador y angustiante espectáculo contemplado por la población capitalina en el que no solo la Armada norteamericana, anonadada y sumida en la incomprensión por algo que se suponía no debía ocurrir, perdió el valioso buque sino, además, la vida de cuarenta y tres de sus marinos.

Una tragedia que no fue de magnitud mayor gracias, por una parte, a la generosa y espontánea ayuda humanitaria del pueblo dominicano, otorgada, en una condición en la que no existía ningún deber patrio para hacerlo y, por otra, por la notable resistencia del buque al castigo al que fue sometido de suficiente poder como para quebrarlo o hundirlo, cosa que de haber ocurrido le hubiera segado la vida, sino a todos, a una enorme proporción de los más de ochocientos hombres que cargaba en ese momento. Y en esto puede afirmarse que el fenómeno marino «tuvo un rasgo de benignidad» al arrastrarlo al garete hasta la costa en donde su tripulación pudo abandonarlo hacia tierra firme.

Un evento marino insólito, extraño, singular, de extraordinaria magnitud, ajeno a vientos huracanados volando sobre el antepuerto de Santo Domingo, cuya causa en esa época no podía ser atribuida solamente a una conocida «perturbación tropical» que ese día se movía a buena distancia sobre las aguas caribeñas, de manera que fue necesario suponer que un fenómeno «volcánico», substituido posteriormente por un deslizamiento masivo en su fondo marino, había sido, al menos en parte, el gran responsable –concatenado al citado meteoro– del inusitado oleaje, el que a su vez fue confundido con una u

<sup>1</sup> De acuerdo con la reciente propuesta del Dr. George Pararas-Carayannis en la que involucra a un meteotsunami en el fenómeno atmosférico-marino que hizo naufragar al *Memphis* –tópico descrito previamente en esta Adenda– el poderoso oleaje que lo abatió tendría un carácter más complejo, de sumatoria, al de las ondas-olas originadas a distancia en el *fetch* del huracán.

olas de marea («tidal wave») y aún con la categoría de tsunami, criterio que prevaleció por muchas décadas a pesar de no contar con pruebas fehacientes, ni siquiera con algún registro sísmico coincidiendo temporalmente con la agitación de las aguas.

Y llama la atención que, ajeno a estas teorizaciones, el redactor de la impactante crónica del suceso del 30 de agosto en el periódico *Listín Diario* le diera al furioso oleaje el nombre exacto y preciso de *mar de leva*, excluyendo términos entonces conocidos como *maremoto* o *ras de mar* porque la palabra *tsunami* estaba todavía encriptada en la lengua japonesa.

Y fue la incompreensión, confusión o incertidumbre inicial sobre la causa del violentísimo fenómeno marino lo que incidió favorablemente para que la condena al capitán de la nave siniestrada impuesta por una Corte Marcial fuera relativamente benigna, incluido un recurso de clemencia, y razón también para que la penalidad se le retirara de manera total en muy poco tiempo en consonancia con el criterio prevaleciente de que «no era culpable». Porque al fin y al cabo ¿cómo podía este oficial salvar su barco y su tripulación frente a un violento oleaje movido por una supuesta erupción volcánica o tectónica (sísmica) caribeña, sobre todo si estaba vivo el recuerdo de lo que había ocurrido en las Islas Vírgenes caribeñas y en Arica, Perú, en el siglo anterior?

Si lo del *Memphis* tiene un valor histórico definido no es menos cierto que perdería categoría si se lo desvincula del contexto geopolítico mundial, del proyecto imperial caribeño de los Estados Unidos en esos años y de las precarias y graves condiciones políticas y económicas en las que entonces estaba sumida la República Dominicana producto del insensato caudillismo, de una impenitente corrupción y de la crónica desinstitucionalización del Estado, factores adversos que amalgamados facilitaron la decisión y ejecución de la ocupación militar de 1916 y motivo por el que el portentoso buque, el «monstruo» de acero según el epígrafe de la imagen colocada

en la Introducción de esta obra, coincidió posicional e infortunadamente esa tarde con las ondas-olas disparadas a distancia por el *Huracán del Memphis* según así lo «bautizara» el eminente oceanógrafo George Pararas-Carayannis.

Como derrelicto el *Memphis* permaneció por varias décadas enmoheciéndose y destruyéndose por el efecto corrosivo del agua de mar y por el desguace al que fue sometido, iniciado bien temprano por sus dueños quienes se llevaron de él toda su artillería y equipos utilitarios, por mordiscos y dentelladas de oportunistas criollos, por la llama oxiacetilénica de una empresa que aprovechó en los años 1937 y 1938 el alto valor de sus metales en una época de gran demanda y finalmente y con el mismo fin al ser reventado con detonaciones sumergidas a principios de la década de 1950.

De él quedaron algunas piezas de colección en manos privadas y en su memorial en el Estado norteamericano de Tennessee, pero su campana, simple objeto sonoro mezcla de bronce y estaño, pero de alto valor simbólico, contentiva del «espíritu» del barco no fue a parar a tales destinos. Ella fue el «pago» de su capitán y de la tripulación por la valiosísima ayuda ofrecida por el pueblo y el Gobierno dominicanos, encarnada principalmente en Emeterio Sánchez Vásquez, en los aciagos momentos de la tragedia. Entregada a los frailes franciscanos como donación o subasta dirigida a tal fin, sobrevive y resuena hoy en lo alto de la torre-campanario del Templo Patronal de Nuestra Señora de las Mercedes.

No sin razón este epílogo puede concluir repitiendo los criterios de Sir Robert Schomburgk de mediados del siglo XIX sobre el riesgo que tenían los buques fondeados en el antepuerto de Santo Domingo, presentes en la pre-introducción de esta obra: *Aquí están expuestos al viento del Sur y a una fuerte marejada... si le sobreviniese una desgracia al buque sería inevitablemente estrellado contra las peñas*. Pasando por alto las lógicas diferencias existentes entre el momento en el que éstos fueron

emitidos y el año de 1916 es posible aplicárselos al *Memphis* y a su desgraciado final: el *viento del Sur* fue el huracán caribeño aunque este operara a distancia, la *fuerte marejada* el poderoso mar de leva que este originó y lo embistió y la *desgracia* la condición de inercia motora en la que se encontraba cuando las enormes olas se agigantaron sobre él.

## Índice onomástico

### A

Alemar, Luis E. 84-85, 87, 91-92  
Alfau, Luis Emilio 375  
Alfau del Valle, Salvador 18, 53,  
55, 57, 65, 254, 287-288  
Alfau del Valle, Vetilio 252, 261  
Alfau Durán, Vetilio 36, 57, 62,  
65-66, 123  
Almonte, Casimiro 87  
Álvarez, Roberto 256, 296, 298,  
299, 319, 337, 342, 348, 387  
Álvarez Sánchez, Virgilio 320  
Amparo, Juan 256  
Anderson Alphonsus, J. 173, 179  
Arias, Desiderio 31, 34, 36, 41,  
46, 65-67, 71  
Arias, Nicolás (*Manaza*) 52, 56  
Arvelo, Wenceslao 249  
Asserson, William Christian 128  
Atilas Bidó, Gabriel 316  
Azueta, José 37-38

### B

Báez, Buenaventura 84  
Báez, Osvaldo 87

Báez, Ramón 56, 166  
Báez Soler, Ramón 166, 374  
Balaguer Ricardo, Joaquín 56, 296  
Banks Caperton, William 30, 35,  
68, 122, 200, 391  
Batista, Ramón 61  
Baxter, Clarence H. 60, 157, 173,  
203  
Beach, Alice Laura 296, 339  
Beach, John 339  
Beach (hijo), Edward Latimer  
(Ned) 15, 24, 30, 122, 124,  
129, 143, 149, 203, 207, 215,  
219, 224, 226, 248, 251, 261,  
267, 296, 299, 300, 313, 316,  
322-324, 328, 337-339, 344-345,  
348-352, 382  
Beach (padre), Edward Latimer  
14, 42, 69, 78, 80, 92, 124, 129,  
139-140, 143-144, 149, 169,  
196, 200, 206, 238, 291, 347,  
377-378, 380, 391  
Benítez Rexach, Félix 79-80  
Bennett, Kennett M. 146-148,  
151-152, 154, 166, 170, 173,  
175,  
Berroa, Quiterio 55  
Blair, John 196

Bobadilla, Francisco de 77  
 Bonner, Carolyn 129, 214, 226  
 Bonner, Kit 129, 214, 226  
 Bootes, James T. 152, 218, 313  
 Bordas Valdez, José 30, 60, 128  
 Brewster, James W. 328, 388  
 Buell, Thomas B. 45, 65, 298, 302  
 Burdett, Jon 275

### C

Caamaño Deñó, Francisco Alberto  
 80, 85, 99, 240  
 Cabot Lodge, Henry 106  
 Cabral y Báez, José María 49, 166,  
 375, 377  
 Cambiaso, Juan B. 321, 328  
 Carlton, W. R. 178  
 Castellanos, Rafael 56  
 Castillo, Ramón 242-243  
 Castro, César A. de 39  
 Chant, Christopher 107, 129  
 Chez Checo, José 16, 18, 270  
 Clair, R. St. 178  
 Coiscou, Rodolfo 56, 166  
 Collett, A. J. 173  
 Colón, Cristóbal 77, 82, 123, 172,  
 201, 359, 372  
 Copius, Walter 173, 179  
 Corcino, Panky 246, 268, 284  
 Córdova, Emilio N. (Cuqui) 89  
 Cosmas, Graham 29, 33, 38, 65  
 Crosier, Lawrence L. 173, 179  
 Crosley, Walter S. 33-34, 68, 224  
 Cuevas, José 86

### D

Daniel, Carlos 40  
 Daniels, Josephus 111, 171, 213,  
 233, 295, 299, 325, 379-380  
 Dargam, Belkys 182  
 Dartiguenave, Philippe Sudre 39,  
 375

Dawson, Thomas C. 55  
 Decker, Benton C. 122, 169, 203  
 Delgado M., Blanca 57, 66  
 Deschamps, Enrique 56, 77, 92  
 Dewey, George 43, 109  
 Díaz, Juan 244  
 Diehl, W. C. 178  
 Dubreil, Manuel María (*Lico*) 154,  
 316  
 Dugan, C. M. 178  
 Duplissey, H. A. 178  
 Duquela Morales, José María 326

### E

Eisenhower, Dwight D. 340-341  
 Espaillat, Eliseo 49

### F

Farías, María Cristina de 88, 92  
 Feris, César Iván 88, 92  
 Fernández de Castro, M. 77  
 Flatten (cabo) 218-219, 313, 316  
 Fletcher, Frank F. 36-37  
 Flores Cabrera, Manuel 216  
 Fouché, Jean Jacques 296  
 Fouché Ricardo, Alicia 296, 339  
 Franklyn Tracy, Benjamín 106  
 Frazier, Millard B. 298, 302  
 Frazier, Anne Keith 111  
 Frazier Somerville, Anne Keith  
 131, 346, 352  
 Frederick, M. F. 179  
 Fuller, Stephen 29, 33, 38

### G

Gable, Clark 343  
 García Aybar, Arístides (*Zahorí*)  
 88, 364

- García Aybar, José E. 347-348  
 García Bonnelly, Juan Ulises 79, 92, 162, 179, 211, 220, 226  
 Garibea, Juan 241  
 Garonski, P. P. 178  
 Garrido, Miguel Angel 56  
 Garrison, Ross E. 179  
 Gaubeka, Juan 241  
 Gaudier, Martin 178-179, 337, 353  
 Gautier, Manuel Salvador 347  
 Gautier Vda. Alvarez, Josefina 347-348  
 Gautreaux, Virgilio 18, 178-179  
 Gay, John 343  
 George V 297  
 Gherardi, Bancroft 42  
 Glancy, Tom 345, 348  
 Gómez Alfau, Luis Emilio 234, 249-250, 268, 375  
 Gómez Villalón, Freddy 243, 268  
 González, Guillermo 92, 240  
 González Candelier, Pedro 243  
 González D., Néstor J. 74  
 González Herrera, Julio 80  
 Guerrero, Gustavo 57, 65, 84, 92  
 Guillaume, Vilbraum 43-44, 47  
 Gutiérrez Pereyra, César 252, 287-288  
 Guzmán, Alberto 209, 226
- H**
- Hannon, G. A. 178  
 Harrington, J. J. 178  
 Hartcourt, C. 178  
 Healy, David 46  
 Henríquez Ureña, Max 29, 32, 34-35, 38, 56-57, 63, 66, 163, 179, 376-377.  
 Henríquez y Carvajal, Federico 33, 39, 45, 47, 49, 56, 87  
 Henríquez y Carvajal, Francisco 47-48, 50, 58, 62, 70, 92, 123, 129, 157, 174, 176, 360, 377-378  
 Hereaux, Ulises (Lilís) 26, 36, 53, 66, 296,  
 Herrera, Rafael Darío 34, 66  
 Hill, Richard 129  
 Hirshinger, Helbert J. 40  
 Hoover, Herbert 305-306, 324-325, 328, 380  
 Hostos, Eugenio María de 92, 240  
 Howard, C. 179  
 Huerta, Victoriano 37  
 Hughes, Charles F. 237  
 Hull, Cordell 86
- I**
- Iglesias, Pedro A. 249  
 Iglesias Molina, Luis A. 95, 279  
 Incháustegui, Arístides 57, 66
- J**
- Jackson, W. E. 178  
 Jar Torre, Luis 143, 217-218, 226, 228, 231  
 Jimenes, Cesáreo 31-32, 35  
 Jimenes, Enrique 54  
 Jimenes, Mauricio 31-32, 35  
 Jimenes Pereyra, Juan Isidro 30, 52, 67  
 Jiménez Vda. Sánchez, Rosa 265  
 Johnson, J. G. 53  
 Jones, Claud Ashton 213, 305-307, 326, 329-330
- K**
- Kane, Theodore P. 39  
 Kenney, W. F. 178  
 Kildwell, Betty 354

Kildwell, Leslie B. 170, 347, 353, 354  
 Kimmel, Husband E. 343  
 Knight, Melvin 176-177, 179

## L

Lacay Bermúdez, José 315  
 Lacay Polanco, José Miguel 243  
 Lachapelle Díaz, Héctor 265, 268  
 LaFeber, Walter 46, 66  
 Lancaster, Burt 343  
 Lander, James F. 206, 209, 226  
 Lindsay, A. C. 178  
 Llop y Bayo, Francesc 255  
 Llubes, Antonio 62, 66  
 López, Tomás 75, 87  
 López-Penha, Haím 375  
 Lowe, W. 61  
 Lugo, Américo 172, 360  
 Lugo, Eusebio 87  
 Lutomski, W. S. 178

## M

MacAdoo, William G. 44, 122  
 MacDougal, Pedro 54  
 Magallanes, Fernando de 301, 340-341  
 Magin, Luis 319-320  
 Magloire, Félix 374  
 Maham, Alfred T. 63  
 Maíz, José 86  
 Major, F. M. 178  
 Manatt, Charles T. 326, 334  
 Mandía, Juan Ramón 87  
 Mañón, Luis 26-27, 102, 104, 277, 285  
 Marchena, Prósper 154, 316, 318, 375  
 Marchena Rodríguez, Pedro E. de 166

Marrero Aristy, Ramón 79, 93, 103  
 Martin, Alfred Thayer 106, 129  
 Martin, Harry W. 252-253  
 Martínez, Julio César 62  
 Martínez Vda. Sánchez, Mercedes 324-325, 380  
 Mascaró, Miguel 49, 374  
 Matos Díaz, Eduardo 87, 93, 186  
 McClintock, Robert 235, 239, 241-242, 247, 252-253, 268  
 McCormick, Thomas J. 46, 66  
 McDermott, M. A. 178  
 McLean, Ridley 45  
 Medina, Domingo 249  
 Mejía, Luis F. 26, 36, 56, 66  
 Mella, Octavio 56  
 Mercado Vda. Gautier, Maricusa 251, 347  
 Meriño, Fernando A. de 56  
 Michel, Arthur 154  
 Miller, James M. 53-54  
 Montesinos, Fray Antonio de 80  
 Morales Languasco, Carlos 34, 38, 52, 54-57, 88  
 Morrison, V. I. 61  
 Moscoso, J. E. 211, 226  
 Mosier, Alvion P. 249, 268  
 Mota, Antonio 177  
 Mullaney, H. 178  
 Mundaray Mendoza, Juan 362  
 Musicant, Ivan 110, 129, 213, 226, 235

## N

Nielson (capitán ingeniero naval) 233, 250  
 Nimitz, Chester W. 128  
 Nouel, Adolfo Alejandro 31, 35, 177, 256, 263, 265, 318, 375  
 Novas, José C. 57, 66

**O**

O'Flynn, Joseph P. 213-214  
 O'Hara, T. H. 178  
 O'Loughlin, Karen F. 206, 209  
 Olmsted (oficial y abogado) 177,  
 291

**P**

Panal Ramírez, Francisco (ver  
 Ubrique, Fray Leopoldo María  
 de)  
 Paradas, Ernesto 94, 96-98  
 Parahoy, Carlos 56  
 Pararas-Carayannis, George 207,  
 220, 223, 226, 231, 302, 383,  
 393, 395  
 Peirce, H. J. 149, 151  
 Pelegrin, Manuel 101, 104  
 Pendleton, Joseph H. 40, 61  
 Pennell, Raymond M. 353  
 Penson, Enrique 87, 93  
 Peña, Ángela 212, 226  
 Pérez (hijo), Miguel 86  
 Pérez Alfonseca, Ricardo 356, 358,  
 362  
 Pérez Sánchez, Eliseo 173-174  
 Peynado, Francisco J. 49, 59  
 Peynado, Jacinto B. 32, 249  
 Pichardo, Bernardo 253, 268  
 Pichardo, Vicente (*Memphis*) 236  
 Piñeyro Hernández, Abelardo 87,  
 236, 276  
 Planck, W. D. 178  
 Pond, Charles Fremont 46-47, 49,  
 61, 69, 86, 101, 126, 144, 146,  
 149, 151-152, 154, 171-175,  
 196, 200, 216, 218, 224, 294,  
 313, 318, 325, 373, 391  
 Porcella, Angelo 35  
 Porter, Arthur H. 173, 179  
 Portillo (maestro cantero) 266

Powers, Francis Gary 342  
 Priest, Johnnie F. 179  
 Pringle (oficial) 177, 291  
 Prudhomme, Emilio 49  
 Pulliam, William E. 239, 386

**Q**

Quin, Lucie Adelaide 44, 296  
 Quinn, Elphard J. 173, 178

**R**

Ramírez, Hilario 86  
 Rey, Apolinar 40  
 Reynolds, C. J. 178  
 Rhul, Arthur 237  
 Riedel, H. E. 178  
 Robinson, Samuel 320  
 Rodman, Hugh 297-299  
 Rodríguez, Cayetano A. 74-75, 77,  
 84, 93  
 Rodríguez, Demetrio 55-56  
 Rodríguez, Huáscar 17, 244  
 Rodríguez Demorizi, Emilio 75-77,  
 84, 93  
 Rodríguez Licairac, Alexis 321,  
 328  
 Rodríguez Pichardo, Julio 243, 315  
 Rodríguez Urdaneta, Abelardo  
 182, 186  
 Rogers, Alberto 337, 348  
 Roldán, Francisco 77  
 Rollins, E. A. 178  
 Roosevelt, Franklyn Delano 298  
 Roosevelt, Theodore (*Teddy*) 53,  
 106, 119, 239  
 Rud, George William 160, 173,  
 178-179, 213, 305, 307, 326,  
 329-330  
 Rudolph, A. J. 178  
 Ruhl, Arthur 237, 268

Russell, William W. 33-35, 39, 41,  
46-47, 59-60, 92, 146, 157, 171,  
173, 175, 201, 320, 325.

### S

Salado, Carlos Alonso 95  
Sam, Guillaume 43-44, 47  
Sampson (almirante) 109  
Sanabia, Pedro Pablo 173, 358,  
360, 362  
Sánchez, Alba 327  
Sánchez, Demetrio 318, 376  
Sánchez, Eladio 49  
Sánchez, Eugenio 309  
Sánchez Vásquez, Juan Emeterio  
14, 17, 88, 102, 154, 174, 241,  
251, 261, 283, 309-328, 332-  
335, 344, 347, 376, 388-389,  
395  
Santana, Pedro 84  
Santos, Cirilo de los 57  
Saviñón, Mario A. 56  
Schoeklin Jr., J. 179  
Schomburgk, Robert 19, 76, 225,  
395  
Selser, Gregorio 56, 66  
Sención Silverio, Lorenzo 265,  
268  
Senior, Alfredo 182, 305, 333  
Seymour, John R. 179  
Sheehan, J. J. 178  
Shepard Knapp, Harry 63, 70  
Short, Walter C. 342-343  
Sigsbee, Charles D. 57  
Smith, Craig B. 230  
Smith, W. B. 178  
Snell, R. G. 178  
Sotomayor, Emeterio 241, 244, 283  
Sudre Dartiguenave, Philippe 39  
Sumner Welles, Benjamin 34, 66

### T

Taylor, C. E. 178  
Tejera, Emilio 74  
Tejera, Luis 55  
Teshach, J. 178  
Thorner, J. W. 179  
Tingle, R. L. 178  
Toepfer, W. H. 178  
Townsend, James H. 173  
Troncoso de la Concha, Jesús 173  
Trujillo Molina, Rafael L. 79, 86,  
91, 211, 239-240, 252

### U

Ubrique, Fray Leopoldo María  
de 252-253, 255, 261, 287-288  
Ugarte, María 266, 268  
Uribe, Virgilio 37  
Utrera, Fray Cipriano de 78, 209,  
266, 257, 268

### V

Vásquez, Horacio 31, 65, 79, 238  
Vázquez, Juana 309  
Velázquez, Federico 32, 39, 55,  
375  
Veloz, Francisco M. 87, 310  
Veloz, Miguel (*Güelo*) 86  
Veloz Molina, Francisco 38, 66  
Vicini Burgos, Juan Bautista 65,  
79  
Vidal, Luis Felipe 32  
Villalba, Ángel 184, 190-191, 196

### W

Wainwright, Richard 53  
Willey, Charles Henry 213, 305,  
307-308, 326, 329, 331

- Williams, O. E. 149
- Williams, Yansey S. 147-149, 165,  
174, 177
- Windt Lavandier, César de 17, 24,  
52, 65, 78, 211, 322, 324-325,  
328, 343-344, 348
- Wise, Frederick M. 33
- Woodrow Wilson, Thomas 176,  
377
- Y**
- Yáñez, Ramón 162
- Z**
- Zamor, Oreste 43
- Zeilinski, Carl von 92, 187, 192-  
193



## Publicaciones recientes del Archivo General de la Nación

- Vol. CCCXLVII. *La geografía y su impacto sobre la Guerra Restauradora en el frente este*, Miguel Ángel Díaz Herrera y Álvaro Caamaño Santana, 2018.
- Vol. CCCXLIX. *El último expedicionario de Maimón*, Ernesto Jáquez Trejo, 2019.
- Vol. CCCLIII. *Pensadores decimonónicos*, Roberto Cassá, 2019.
- Vol. CCCLIV. *Defender la Nación: Intelectuales dominicanos frente a la primera intervención estadounidense, 1916-1924*, Isabel de León Olivares, 2019.
- Vol. CCCLV. *Oscar Torres. El cine con mirada universal*, Luis Beiro Álvarez, 2019.
- Vol. CCCLVI. *Cartas de los obispos y arzobispos de la isla Española (1529-1611)*, Genaro Rodríguez Morel, 2019.
- Vol. CCCLVII. *Cartas de la Real Audiencia de Santo Domingo (1587-1597)*, Genaro Rodríguez Morel, 2019.
- Vol. CCCLVIII. *Cartas de la Real Audiencia de Santo Domingo (1597-1605)*, Genaro Rodríguez Morel, 2019.
- Vol. CCCLIX. *Cuba en la anexión de Santo Domingo a España*, Olga Portuondo, 2019.
- Vol. CCCLIX. *Cuba en la anexión de Santo Domingo a España. Documentos*, Olga Portuondo, 2019.
- Vol. CCCLX. *José Almoína y sus artículos publicados durante el exilio en República Dominicana*, Constancio Cassá Bernaldo de Quirós, 2019.

- Vol. CCCLXV. *El exilio español en República Dominicana, 1939-1940*, Natalia González Tejera, Montserrat Prats García y Constanancio Cassá Bernaldo de Quirós, 2019.
- Vol. CCCLXVI. *101 escritos de Toussaint Louverture*, Carlos Esteban Deive, 2019.
- Vol. CCCLXVIII. *Diplomacia dominicana con Haití a principios del siglo XX*, Pastor Vásquez Frías. Tomo I, 2019.
- Vol. CCCLXIX. *Diplomacia dominicana con Haití a principios del siglo XX*, Pastor Vásquez Frías. Tomo II, 2019.
- Vol. CCCLXX. *Cronológico de oficios de la Secretaría de Estado de la Presidencia (enero-abril, 1963)*, Eliades Acosta Matos, 2019.

## COLECCIÓN JUVENIL

- Vol. XIII. *Los civilizadores*, Horacio Read, 2019.
- Vol. XIV. *Ay de los vencidos*, Rafael Damirón, 2019.

## COLECCIÓN CUADERNOS POPULARES

- Vol. 5. *Aspectos de la metodología de la investigación*, Roberto Cassá, 2019.
- Vol. 6. *El espíritu de España en la liberación de República Dominicana, 1916-1924*, Enrique Deschamps, 2019.
- Vol. 7. *Causa número 1225-1950 por el secuestro y desaparición de Mauricio Báez*, Eliades Acosta Matos, 2019.

## BOLETÍN DEL ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (BAGN)

- Vol. XLIII. Número 152. Septiembre-diciembre 2018.
- Vol. XLIV. Número 153. Enero-abril 2019.

*Naufragio del crucero acorazado USS Memphis*, de Fernando Arturo  
Batlle Pérez, se terminó de imprimir en los talleres gráficos de  
Editora Búho, S.R.L, en enero de 2020, Santo Domingo, R. D.,  
con una tirada de 1,000 ejemplares.

