ERIC FRATTINI

MANIPULANDO LA HISTORIA

OPERACIONES DE FALSA BANDERA: DEL *MAINE* AL GOLPE DE ESTADO EN TURQUÍA

Eric Frattini

Manipulando la historia

OPERACIONES DE FALSA BANDERA: Del *Maine* al golpe de Estado en Turquía

Prólogo de Pedro Baños

,

© Eric Frattini Alonso, 2016
© Editorial Planeta, S. A., 2016
Temas de Hoy es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.
Avenida Diagonal 662-664
08034 Barcelona (España)
www.planetadelibros.com

Diseño de cubierta: Planeta Arte & Diseño
Foto autor: © Jorge Puente
Fotografías y documentos de cubierta e interior: archivo autor
Preimpresión: Safekat, S. L.

ISBN: 978-84-9998-584-8
Depósito legal: B. 23.798-2016

Impreso en España / *Printed in Spain*
Impresión: Unigraf, S. L.

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web www.conlicencia.com o por teléfono en el 91 702 19 70 / 93 272 04 47.

El papel utilizado para la impresión de este libro es cien por cien libre de cloro y está calificado como **papel ecológico**.

Índice

Prólogo, de Pedro Baños 13

1. «Hundid el *Maine*» (1898) 21
2. El conveniente incendio del Reichstag (1933) 34
3. El incidente Gleiwitz (1939) 46
4. Operación Mainila (1939) 57
5. Un lugar llamado Katyn (1940) 66
6. Despertando al gigante (1941) 82
7. Operación Ajax (1953) 97
8. Operación Susana (1954) 109
9. La Red Gladio (1958) 121
10. Operación Northwoods (1960) 142
11. Operación Mongoose (1962) 153
12. Incidente en Tonkin (1964) 166
13. Acción Masada (1972) 183
14. Una misión para el GT.3.3.2 (1977) 190
15. Objetivo, Aldo Moro (1978) 207
16. Operación Fuego Mágico (1978) 224
17. Operación Cañón El Dorado (1986) 233

18. Operación Krysha (1999) 240

19. El «caso Ameritrax» (2001) 257

20. El «caso Nigergate», o el falso asunto del uranio (2002) 271

21. Infierno en Bali (2002) 290

22. Operación Hathor (2005) 300

23. El falso Ciber Califato del ISIS (2015) 312

24. En nombre de Erdogan, el misericordioso (2016) . 325

Bibliografía 343

1
«Hundid el *Maine*» (1898)

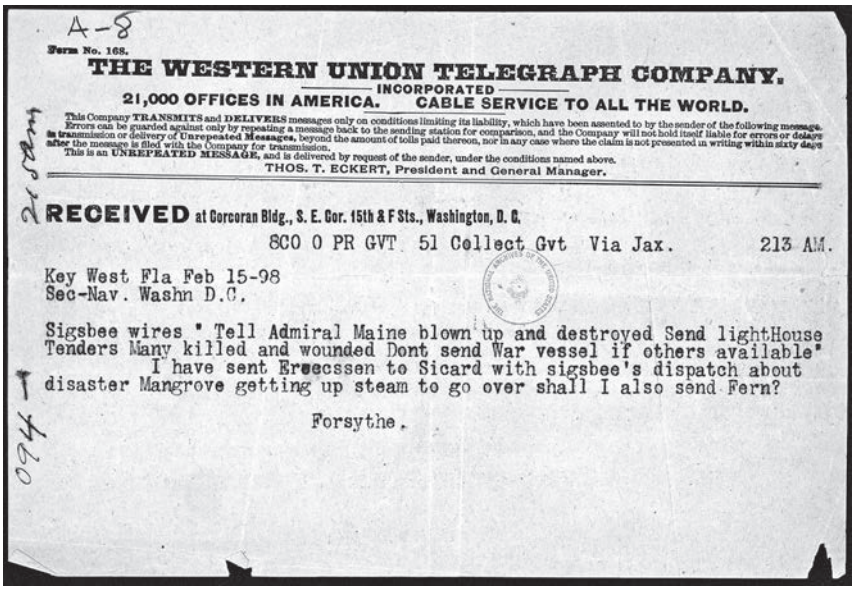
El 2 de febrero de 1898, el teniente John Blandin escribió a su esposa justo cuando estaba a punto de salir desde Cuba rumbo a Nueva Orleans a bordo del *USS Maine:* «Aquí todo está tranquilo, y no es nada comparado con lo que he podido ver». Blandin se refería a la calma que en aquel momento se vivía en la isla caribeña, pero también a los rumores que decían que la guerrilla cubana estaba matando a las tropas españolas utilizando minas de dinamita. La guerrilla, que combatía por su independencia de España, se había ganado los corazones de los estadounidenses con la ayuda de la prensa controlada por los magnates William Randolph Hearst y Joseph Pulitzer. Los reportajes de ambos rotativos hablaban de casi cien mil cubanos muertos, algunos en campos de concentración, y de mujeres a las que los soldados españoles obligaban a desnudarse en plena calle para, posteriormente, registrarlas. Estos supuestos abusos hicieron que el presidente McKinley enviara al acorazado *USS Maine* para presionar a las autoridades españolas y defender los intereses estadounidenses en la isla. «Yo espero, con todo mi corazón, que todo salga bien», escribió el entonces secretario de la Marina, John D. Long, tras ordenar el envío del *Maine* a Cuba.

El 15 de febrero de 1898, el acorazado estadounidense explotó mientras se hallaba fondeado en el puerto de La Habana. Murieron en el acto dos oficiales y 250 marineros. Catorce de los heridos fallecieron posteriormente, con lo que el número de muertos ascendió a

El *USS Maine* entrando en el puerto de La Habana en enero de 1898

266 —la tripulación la formaban 392 personas—. Una comisión naval de investigación llegó a la conclusión de que la explosión había sido causada por una mina colocada en la parte exterior de la nave. Como cabía esperar, la publicación del informe oficial llevó a muchos a acusar a España del sabotaje, con lo que se creaba el apoyo necesario por parte de la opinión pública para declarar la guerra. Sin embargo, como veremos a continuación, estudios posteriores, incluido uno publicado en 1976 y reeditado en 1995, determinaron que la nave fue destruida «desde dentro» como consecuencia de la quema de carbón en una de las calderas, que provocó una explosión junto a la santabárbara.

A finales del siglo XIX, Estados Unidos veía cómo ciertos países del continente americano comenzaban a superarles en poderío naval. Brasil, por ejemplo, disponía de varios acorazados, entre ellos el *Riachuelo,* botado en 1883. Incluso Chile y Argentina habían adelantado ya a Estados Unidos en este campo, y en Europa, países como Gran Bretaña, Francia o Rusia tenían Armadas de mayor tamaño que la norteamericana. El vicepresidente Chester A. Arthur, que fue nombrado presidente tras el asesinato de James A. Garfield, decidió crear una comisión especial para hallar la mejor manera de modernizar la fuerza naval del país. El Bureau



A-8

Form No. 168.

THE WESTERN UNION TELEGRAPH COMPANY.

INCORPORATED

21,000 OFFICES IN AMERICA. CABLE SERVICE TO ALL THE WORLD.

This Company TRANSMITS and DELIVERS messages only on conditions limiting its liability, which have been assented to by the sender of the following message. Errors can be guarded against only by repeating a message back to the sending station for comparison, and the Company will not hold itself liable for errors or delays in transmission or delivery of Unrepeated Messages, beyond the amount of tolls paid thereon, nor in any case where the claim is not presented in writing within sixty days after the message is filed with the Company for transmission.

This is an UNREPEATED MESSAGE, and is delivered by request of the sender, under the conditions named above.

THOS. T. ECKERT, President and General Manager.

RECEIVED at Corcoran Bldg., S. E. Cor. 15th & F Sts., Washington, D. C.

8CO 0 PR GVT 51 Collect Gvt Via Jax. 213 AM.

Key West Fla Feb 15-98
Sec-Nav. Washn D.C.

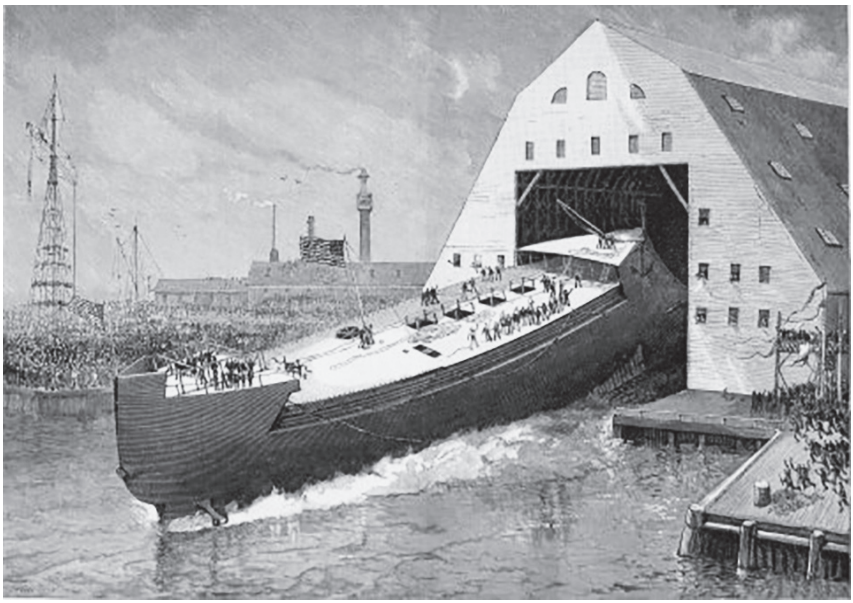
Sigsbee wires " Tell Admiral Maine blown up and destroyed Send lightHouse Tenders Many killed and wounded Dont send War vessel if others available" I have sent Ereecssen to Sicard with sigsbee's dispatch about disaster Mangrove getting up steam to go over shall I also send Fern?

Forsythe.

La estación Naval Key West informa del hundimiento del *USS Maine*

of Construction and Repair presentó dos planes al entonces secretario de la Armada, William Whitney: el primero consistía en la construcción de un acorazado; el segundo, la de un crucero. Las discusiones en el Congreso se alargaron hasta 1886, estando ya Glover Cleveland como presidente. En agosto de 1886, el Comité de Servicios Armados del Congreso autorizó la construcción de dos navíos de guerra, el *USS Texas* y el *USS Maine*, y el Departamento de Marina exigió a los ingenieros que los buques debían navegar a una velocidad de 17 nudos y tener una proa de acero reforzado. Además, ambos navíos debían llevar cuatro cañones de 254 milímetros, seis cañones de 152 milímetros, varios de calibre menor y seis tubos lanzatorpedos, haciéndose especial hincapié en que el armamento principal debía ser capaz de disparar a proa y a popa.

El Congreso autorizó la construcción del *Maine* el 3 de agosto de 1886, y su quilla fue puesta en grada el 17 de octubre de 1888, en el astillero Brooklyn Navy Yard. El buque se convirtió en el mayor construido por un astillero de la Armada de Estados Unidos, desplazando 6682 toneladas, con una eslora de 98,9 metros, y 17,37 metros de manga. El acorazado se propulsaba mediante dos máquinas de vapor de triple expansión, movidas por ocho calde-



Botadura del *USS Maine* en 1890

ras Scotch y dos hélices, lo que le daba una velocidad de casi 17 nudos[1].

La construcción del *USS Maine* se prolongó durante casi nueve años, debido en parte a las limitaciones de la industria estadounidense de la época. Durante ese tiempo, la tecnología naval había cambiado tanto y tan rápidamente que cuando el buque fue botado se había quedado completamente obsoleto. Cuando se proyectó su construcción, se pensó que lo mejor era destinarlo a servir como pequeño acorazado de blindaje. De hecho, Gran Bretaña, Francia y Rusia ya disponían de naves similares, pero en apenas una década las cosas habían cambiado radicalmente, y las grandes potencias navales demandaban naves de guerra más rápidas y ligeras. A esto se unió la grave crisis económica provocada por el llamado «Pánico de 1893», bajo el segundo mandato de Grover Cleveland, durante el cual se diseñó un plan de ahorro que afectaba a todos los departamentos. El secretario del Tesoro, John G. Carlisie, y el de Marina, Hilary Herbert, mantenían una tensa relación desde hacía años (habían luchado en bandos opuestos durante la guerra civil de

[1] Lawrence Lenz, *Power and Policy: America's First Steps to Superpower 1889-1922,* Algora Publishing, Nueva York, 2008.

1861-1865)[2], lo que influyó en la reducción del presupuesto para la construcción del *Maine.* Pronto se vio que tanto su acabado como su armamento no eran los adecuados en caso de guerra, y, además, el buque no alcanzaba la velocidad necesaria si se pretendía destinarlo a labores de escolta y protección[3].

Tras el hundimiento del buque, la administración McKinley creó una comisión naval de investigación para averiguar la causa de la explosión. El 21 de marzo de 1898 el comité concluyó que la destrucción de la nave fue debida solo «a la explosión de una mina situada debajo de la parte inferior de la nave y colocada alrededor de la cuadrícula 18 del casco, un tanto en el lado de babor de la nave». El informe agregaba que habían sido «incapaces de obtener evidencia alguna de la persona o personas responsables de la destrucción del *Maine».* En cuanto a la posibilidad de que el hundimiento se hubiera debido a una explosión interna en una santabárbara —donde se almacenaba munición—, la comisión concluía que «de ningún modo se había tratado de una combustión espontánea de carbón». Asimismo se afirmaba que ningún barco de la Armada estadounidense había sufrido una combustión espontánea del carbón que se almacenaba en sus calderas[4].

Puesto que la conclusión era que la causante del desastre había sido una mina externa, la comisión no entendía cómo una explosión masiva hubiera podido lanzar hacia arriba una plancha del fondo —todavía unida a la nave— alrededor de unos cuatro pies por encima de la superficie del agua. Este trozo de la quilla tenía forma de V, pero esta se invirtió como consecuencia —eso decía el informe de la comisión— de una mina submarina que detonó en los almacenes de munición del exterior hacia el interior del navío[5].

El Gobierno español, presidido entonces por el liberal Práxedes Mateo Sagasta, ordenó una investigación a los ingenieros Del Peral

---

[2] Richard E. Welch, *The Presidencies of Grover Cleveland,* University Press of Kansas, Lawrence, Kansas, 1988.

[3] Norman Friedman, *U. S. Cruisers, An Illustrated Design History,* Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1984.

[4] Charles River, *The Explosion of the USS Maine: The Controversial Event That Led to the Spanish-American War,* CreateSpace Independent Publishing Platform, Internet, 2014.

[5] Louis Fisher, *Destruction of Maine (1898),* The Law Library of Congress, Washington D. C., 2009.

y De Salas, que detectaron en los restos del buque que el carbón almacenado en las calderas, separadas del depósito de municiones tan solo por una fina mampara, había sufrido una combustión espontánea, lo que causó la explosión en cadena de todo el navío. Del Peral incluyó varias anotaciones a mano al final del informe:

— Si hubiera sido una mina la causa de la explosión, se habría observado una columna de agua.
— El viento y las aguas se encontraban en calma, por lo que una mina no podría haber sido detonada por contacto; solo habría sido posible por electricidad, pero no se encontraron cables de ningún tipo.
— No se encontraron peces muertos en el agua, como habría sucedido con una explosión subacuática.
— Los almacenes de munición por lo general no explotan cuando un buque se hunde tras impactar con una mina.

A pesar de que el informe de los españoles se hizo público, la prensa estadounidense no informó, o no quiso informar, de las conclusiones a las que estos llegaron. El 11 de abril, el presidente William McKinley dio a conocer al Congreso los resultados de la comisión naval de investigación, señalando que «no habían sido capaces de averiguar quién había sido el responsable». Sin embargo, debido a la conflictiva situación que se vivía en aquel momento en Estados Unidos, una gran parte de la prensa y de la opinión pública, así como la mayoría de los miembros del Congreso, asumió que la mina había sido colocada por agentes españoles. En los periódicos de los magnates William Randolph Hearst y Joseph Pulitzer se culpó a España del hundimiento. De hecho, el 17 de febrero, el *New York Journal,* propiedad de Hearst, decía lo siguiente: «El buque de guerra *Maine* fue partido en dos por la máquina infernal de un enemigo». Un dibujo mostraba el barco anclado sobre una mina conectada con cables a un fuerte español. La prensa ayudó a promover el grito de batalla: «¡Recuerden el *Maine!* ¡Al diablo con España!»[6].

La destrucción del *USS Maine* y el informe de la comisión de investigación influyeron enormemente en la decisión del Congreso, el 20 de abril, de aprobar una resolución por la cual se exigía la

[6] Thomas B. Allen, «Remember the Maine?», *National Geographic,* vol. 193, núm 2, Washington D. C., Febrero de 1998.

$50,000 REWARD.—WHO DESTROYED THE MAINE?—$50,000 REWARD.

EDITION FOR GREATER NEW YORK

NEW YORK JOURNAL AND ADVERTISER.

NO. 8372. NEW YORK, THURSDAY, FEBRUARY 17, 1898.—16 PAGES. PRICE ONE CENT

DESTRUCTION OF THE WAR SHIP MAINE WAS THE WORK OF AN ENEMY.

$50,000! $50,000 REWARD! For the Detection of the Perpetrator of the Maine Outrage!

Assistant Secretary Roosevelt Convinced the Explosion of the War Ship Was Not an Accident.

The Journal Offers $50,000 Reward for the Conviction of the Criminals Who Sent 258 American Sailors to Their Death. Naval Officers Unanimous That the Ship Was Destroyed on Purpose.

$50,000! $50,000 REWARD! For the Detection of the Perpetrator of the Maine Outrage!

NAVAL OFFICERS THINK THE MAINE WAS DESTROYED BY A SPANISH MINE.

Hidden Mine or a Sunken Torpedo Believed to Have Been the Weapon Used Against the American Man-of-War---Officers and Men Tell Thrilling Stories of Being Blown Into the Air Amid a Mass of Shattered Steel and Exploding Shells---Survivors Brought to Key West Scout the Idea of Accident---Spanish Officials Protest Too Much---Our Cabinet Orders a Searching Inquiry---Journal Sends Divers to Havana to Report Upon the Condition of the Wreck. Was the Vessel Anchored Over a Mine?

BY CAPTAIN E. L. ZALINSKI, U. S. A.

Portada del *New York Journal* con la historia de la mina española

retirada de las fuerzas armadas españolas de Cuba, al tiempo que se daba luz verde al presidente McKinley para utilizar la fuerza militar. En dicha resolución se declaraba que «las condiciones aberrantes en Cuba son parte de los eventos que han desembocado en la destrucción de un buque de guerra de Estados Unidos». El 25 de abril, el Congreso aprobó una ley en la que se anunciaba que «se ha establecido la situación de guerra» entre Estados Unidos y

España a partir del 21 de abril[7]. En un protocolo de acuerdo entre los dos países, fechado el 12 de agosto, se especificaban los términos para un acuerdo de paz, y, en efecto, dicho tratado, firmado el 10 de diciembre, transfería el control de Puerto Rico, Guam y Filipinas a Estados Unidos. Asimismo España cedía el control sobre Cuba[8].

Lo cierto es que la comisión de investigación estadounidense no había recurrido a expertos técnicamente cualificados ni en armamento ni en ingeniería naval. George W. Melville, ingeniero jefe de la Armada estadounidense, dudaba de que una mina hubiese causado la explosión, pero en ningún caso se le preguntó cuál era su opinión al respecto. Melville sospechaba que la causa del desastre fue una explosión en el interior del *Maine* y por eso no fue llamado a declarar. Philip R. Alger, destacado experto en artefactos explosivos de la Armada, declaró al *Washington Evening Star* que el daño parecía proceder de una explosión interior y no exterior[9].

Muchos navíos, entre ellos el *Maine,* tenían las calderas y carboneras situadas junto a los depósitos donde se almacenaban las municiones, la pólvora y los proyectiles de las armas, tan solo separados las unas de los otros por un fino tabique. Si el carbón se encendía por combustión espontánea, podía recalentar las paredes de la santabárbara y provocar una explosión, algo de lo que ya se había advertido a John D. Long, secretario de la Marina estadounidense.

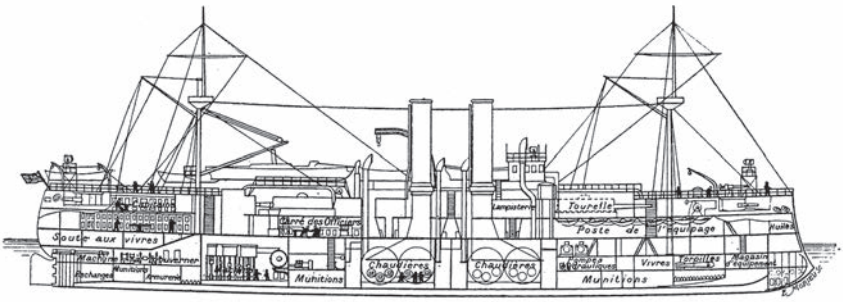
Además, el *USS Maine* cargaba carbón bituminoso con alta reflectancia y alto contenido volátil, es decir, más proclive a sufrir una combustión espontánea. Por si fuera poco, la humedad también contribuía a ello, y el barco había pasado los últimos tres meses anclado en la estación naval de Key West (Florida) y en sus alrededores, donde el clima tropical se caracteriza por los altos porcentajes de humedad. En realidad, el Departamento de la Armada omitió que entre 1894 y 1908 se habían registrado más de veinte incendios

---

[7] Lewis L. Gould, *The Spanish-American War and President McKinley,* University Press of Kansas, Lawrence, Kansas, 1982.

[8] Samuel Willard Crompton, *The Sinking of the USS Maine: Declaring War Against Spain,* Chelsea House Publishers, Nueva York, 2008.

[9] H. G. Rickover, *How the Battleship Maine was destroyed,* Naval Institute Press, Annapolis, M. D., 1995 (edición original publicada en 1976).



Plano del *USS Maine*

en los depósitos de carbón de varios buques de guerra estadounidenses causados por combustión espontánea[10].

En 1910, el presidente William H. Taft pidió al cuerpo de ingenieros del Ejército que se realizara un nuevo estudio sobre el hundimiento del *Maine*. El equipo construyó una ataguía alrededor de la nave, bombeó el agua y pudo examinar el casco, que quedó expuesto al aire. En 1911, una nueva comisión de investigación se reafirmó en la conclusión de que una mina exterior había sido la causante de la explosión, aunque la ubicación del explosivo al que se hacía referencia ya no era la misma.

En 1974, sesenta y tres años después, el almirante Hyman Rickover preguntó a varios historiadores navales sobre el hundimiento del *Maine* y un nuevo equipo de expertos examinó todos los documentos existentes al respecto. Además, se pusieron en contacto con el capitán de navío Adolfo Gregorio Álvarez-Espino, agregado naval en la embajada de España en Washington, para ver qué materiales estaban disponibles tanto en los archivos españoles como en los de otros países, como Francia y Gran Bretaña, sobre explosiones espontáneas en buques de guerra. Finalmente, los investigadores concluyeron que «sin lugar a dudas», la explosión había sido provocada desde el interior[11].

El equipo de Rickover afirmaba en su estudio que la comisión de investigación de 1898 no había aportado ninguna prueba que sirviera para culpar a los españoles y se especificaba que había existido una «tendencia natural a buscar razones para la pérdida del *Maine*

[10] VV.AA., *US Navy Fact File, Battleships USS Maine,* United States Naval Academy, Annapolis, Maryland, 2002.

[11] H. G. Rickover, ob. cit.

El capitán Charles D. Sigsbee

que no reflejaba para nada el honor y la caballerosidad de la Marina de Estados Unidos»[12]. El testimonio del oficial al mando, el capitán Charles D. Sigsbee, reveló que ningún miembro de la comisión naval de investigación «estaba familiarizado con su nave». Uno de los comentarios de Sigsbee que se había pasado por alto fue el que apuntaba hacia un posible origen de la explosión. El capitán dijo que «un oficial de la línea de mando parecía mirar hacia el cuarto de máquinas» y que él supuso que «estaba dando una orden equivalente a una alerta (al resto de la tripulación) y a la ejecución de una orden (la explosión del *Maine)*»[13]. Como conclusión, el almirante Rickover afirmaba que «se podía hablar de desconocimiento de las regulaciones de la Armada y de que la comisión no tenía la intención de examinar la posibilidad de que el barco se hubiera perdido por accidente y por la negligencia de su capitán».

El estudio de Lewis Gould, realizado en 1982, llegó a la conclusión de que la ventilación inadecuada en el interior del *Maine* provocó un incendio en las carboneras y la posterior explosión en las inmediaciones de los depósitos de munición del barco[14]. Asimismo, el historiador John L. Offner, en su tesis doctoral sobre la guerra hispano-americana, publicada en 1992, señala que, desde 1895 hasta 1898, otros trece buques estadounidenses habían sufrido incendios asociados a la combustión espontánea del carbón en sus depósitos[15].

---

[12] Norman Polmar y Thomas B. Allen, *Rickover: Controversy and Genius: A Biography,* Simon and Schuster, Nueva York, 1982.

[13] John Walsh, *The Sinking Of The USS Maine,* Watts Publishers, Nueva York, 1969.

[14] Lewis L. Gould, *America in the Progressive Era, 1890-1914,* Routledge, Nueva York, 2001.

[15] John L. Offner, *An Unwanted War: The Diplomacy of the United States and Spain Over Cuba, 1895-1898,* The University of North Carolina Press, Chapel Hill, North Carolina, 1992.

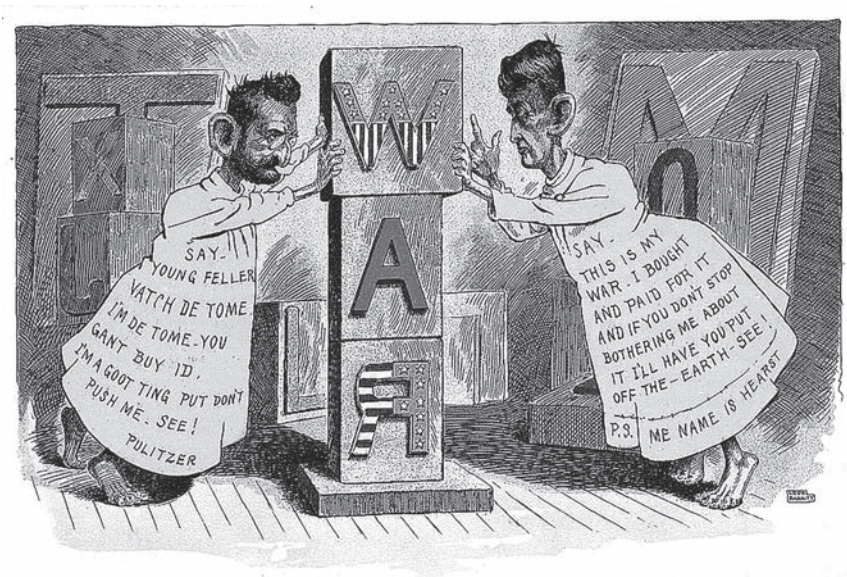
En 1998, la National Geographic Society encargó un estudio a la Advanced Marine Enterprises (AME) con el objeto de preparar un modelo por ordenador del *Maine* y analizar las causas de su destrucción. Los estudios de transferencia de calor indicaron que, durante las cuatro horas desde el comienzo del incendio en el depósito principal de carbón, «podría haberse elevado la temperatura de la caldera más cercana a la pólvora (que se encontraba a solo cuatro pulgadas de distancia de una placa de acero de poco espesor) hasta superar los 645 grados, es decir, lo suficiente para encender la pólvora y provocar una reacción en cadena en las estancias adyacentes». La AME se preguntaba si la destrucción del *Maine* podría atribuirse a una mina colocada en el exterior del casco, tal y como defendían las investigaciones de 1898 y 1911, pero no encontraron datos concluyentes para defender esa hipótesis. Se planteó la posibilidad de que una mina se hubiese adherido al casco del barco y se observó que, pese a que los resultados no podían considerarse determinantes, sí podía asegurarse que un incendio en el carbón fue el «primer paso de la destrucción del *Maine»,* aunque también era plausible que una mina hubiese causado la explosión. De hecho, el informe final de la AME defendía esta última hipótesis como la más cercana a lo que debió de ocurrir[16], si bien varios de sus expertos no la aceptaron.

En 2001, Dana Wegner, que había trabajado con el almirante Hyman G. Rickover en la investigación de 1974*,* declaró a Edward Marolda, historiador del Centro Histórico Naval de Washington, que «se habían estudiado todos los documentos pertinentes, incluidos los planos del buque y los informes de riesgo semanales del *Maine* (de 1912), del ingeniero jefe del proyecto, William Fergusson. Estos informes incluían numerosas fotografías con los números de cuadernas y tracas de las partes correspondientes del pecio. Dos expertos en demoliciones navales y explosiones fueron incluidos en el equipo. Por lo que se observaba en las fotografías, no había ninguna evidencia plausible de penetración desde el exterior, por lo que la explosión tuvo lugar en el interior del buque»[17].

---

[16] Thomas B. Allen, «Remember the Maine?», *National Geographic,* vol. 193, núm. 2, Washington D. C., febrero de 1998.

[17] Edward Marolda, *Theodore Roosevelt, the U.S. Navy and the Spanish-American War,* Palgrave Macmillan, Nueva York, 2001.



Pulitzer y Hearst vestidos como Yellow Kid, satirizando su papel como tergiversadores de la opinión pública de EE.UU. para la guerra contra España

Como ya dijimos, tras el hundimiento del *USS Maine,* Hearst publicó un reportaje en el que se contaba cómo los españoles habían colocado un torpedo debajo del barco que detonaron desde la orilla. El efecto de la manipulación periodística dio sus frutos, y los soldados estadounidenses fueron enviados a Cuba tras declararse la guerra hispano-estadounidense[18]. El conflicto duró tres meses y diecisiete días (25 de abril-12 de agosto de 1898). La cifra de muertos por el bando estadounidense llegó a los 5000, mientras que por el bando español fallecieron cerca de 60.000, muchos de ellos a causa de enfermedades tropicales. El 10 de diciembre de 1898 se firmaron los Acuerdos de París, por los cuales se establecía la independencia de Cuba, situación que entró en vigor en 1902.

A día de hoy, numerosos historiadores, tanto españoles como estadounidenses, coinciden en afirmar que, aunque la explosión del *USS Maine* fue un accidente, el Gobierno de William McKinley, con la ayuda de la prensa que controlaban los magnates Joseph Pulitzer

[18] David R. Spencer, *The Yellow Journalism,* Northwestern University Press, Evanston, 2007.

y William Randolph Hearst, manipuló a la opinión pública estadounidense para que apoyase la guerra contra España; es decir, una clara operación de falsa bandera que supuso que España perdiese sus últimas posesiones de ultramar[19].

[19] David F. Trask, *The war with Spain in 1898,* University of Nebraska Press, Lincoln, 1996.