

## La Tragedia del *Memphis*<sup>1</sup>

Roberto Álvarez<sup>2</sup>

Esta conferencia trata sobre el hundimiento del crucero de la armada de EE.UU. *Memphis*, ocurrido el 29 de agosto de 1916, a unas 14 o 15 cuabras de este lugar, durante la primera intervención militar de EE.UU., que se había iniciado en mayo de ese mismo año. El buque había llegado a Santo Domingo en julio, un mes antes de su naufragio. Pero el hundimiento del barco es apenas, como veremos, el inicio de una microhistoria con raíces en lo más profundo de los procesos sociales, culturales y raciales de nuestra isla; inclusive, existe un vínculo entre esta casa y la historia que les voy a contar.

### Como llegó esta historia hasta mí

Poco después de mudarme al barrio de Georgetown en Washington, D.C., en septiembre de 1996, mi vecino se enteró de mi nacionalidad y se me acercó para preguntarme si había oído hablar del *Memphis*.<sup>3</sup> Al responderle que sí, el austero

1. Conferencia pronunciada en el salón de actos de la Academia Dominicana de la Historia, en la noche del miércoles 27 de julio de 2016.
2. Dr. en Derecho de la Universidad Autónoma de Santo Domingo y Maestrías en Relaciones Internacionales de la Universidad Johns Hopkins y en Derecho Comparado de la Universidad de Georgetown, ambas en Washington. Diplomático y autor de varias obras sobre asuntos internacionales.
3. Entre 1997 y 1998, llevé a cabo numerosas entrevistas personales con el hijo del capitán del *Memphis*, las cuales sirvieron como base para los



y taciturno señor me dijo que su padre había sido el capitán Edward L. Beach, comandante del crucero cuando naufragó. Me contó que había publicado un libro sobre la tragedia titulado *The Wreck of the Memphis*<sup>4</sup> (*El Naufragio del Memphis*) y que él llevaba el nombre del padre.

## Recuerdo de Niño

Cuando apareció en mi vida el hijo del capitán Beach yo llevaba en mi memoria de niño, como una foto vieja y borrosa, el recuerdo de unos imponentes hierros negros que, a ras de agua, aparecían diariamente con la baja marea en el antepuerto de Santo Domingo. Miraba con fascinación esos hierros amenazantes y fantasmagóricos que pertenecían a otro mundo. Era la década del 1950 y mi padre me contaba que esa estructura era el único vestigio de un imponente buque de guerra norteamericano, destruido por un inusitado temporal en 1916.

Con el paso de los años, el flujo de las mareas cambió por el efecto de la construcción del rompeolas de Santo Domingo y, a partir de la década del 1970, el último rastro del *Memphis* quedó totalmente sumergido.

## El Capitán

Edward Beach padre era descendiente de uno de tres hermanos ingleses llegados a Estados Unidos en 1630, en el

ensayos que originalmente publiqué en la desaparecida revista *Rumbo*, en las ediciones Nos. 240 y 241, del 7 y 14 de septiembre de 1998, respectivamente, y para esta conferencia.

4. Edward L. Beach. *The Wreck of the Memphis*. Annapolis, Naval Institute Press, 1998.



tercer viaje del renombrado barco de peregrinos, el *Mayflower*. Nació en 1867 en Ohio, y en plena adolescencia entró a la Academia Naval de Annapolis, graduándose como ingeniero naval en 1888.

Eran los días de transición de la madera al acero en la construcción de los barcos de la Marina Norteamericana y la teoría naval bullía bajo la influencia de los almirantes Mahan y Sims. Ahora con cierto poderío naval, EE.UU. iniciaba su expansión imperial, siguiendo los postulados de la Doctrina de Monroe y enfocando su atención en la región del Caribe y Centroamérica.

A principios del siglo XX, Beach ya había servido en el *Philadelphia* y luego en el *Baltimore* durante la batalla de la Bahía de Manila, Filipinas, en mayo de 1898, en la que EE.UU. venció decisivamente a la escuadra española. En pocos años, Beach había sido testigo y forjador de la nueva marina de su país y, con la adquisición de Filipinas, Guam, y Puerto Rico como botín de guerra, del surgimiento imperial norteamericano.

La experiencia naval acumulada durante la guerra imperial, llevó a los abanderados de barcos más rápidos y ágiles a convencer al Congreso de Estados Unidos a construir, en 1904, cuatro cruceros blindados idénticos: el *Tennessee*, el *Washington*, el *North Carolina* y el *Montana*.<sup>5</sup> En julio de 1915, el capitán Beach, quien hablaba francés, fue enviado en el *Washington* a Haití, con órdenes de proteger a los ciudadanos e intereses norteamericanos en ese país.

Durante el mes de agosto, el capitán Beach se reunió frecuentemente en hogares de Puerto Príncipe con diferentes sectores de la sociedad. En una de esas ocasiones, conoció a

5. *Ibidem*, p. 16.



una joven de nombre Alice Fouché. Poco después de haber entregado al presidente Sudré Dartiguenave un proyecto de Tratado para regir las relaciones entre Haití y EE.UU., el capitán regresó a Boston con urgencia, donde su esposa agonizaba. Llegó poco antes de que falleciera. El matrimonio había durado 20 años, pero el capitán enviudó sin hijos.

Como el Tratado no había sido aprobado por el Congreso Haitiano, Beach recibió órdenes de regresar a Haití. Su gestión culminó exitosamente para Estados Unidos, en noviembre de 1915, cuando los legisladores haitianos finalmente aprobaron un Tratado que “legalizaba” la ocupación de facto de su país.

En enero de 1916 llegó a Puerto Príncipe a relevar al crucero *Washington*, uno de sus gemelos, el *Tennessee*. Para no perder a su experimentado asesor, el contraalmirante Caperton logró que los capitanes intercambiaran buques y que Beach asumiera la comandancia del *Tennessee*, lo que le permitió permanecer en Haití. Pocos meses después, en mayo de 1916, el *Tennessee* fue objeto de un cambio de nombre inesperado: a partir de ese momento pasó a llamarse *Memphis* para dejar libre el nombre *Tennessee* para un nuevo acorazado en construcción. De acuerdo con las tradiciones marinas, el cambio de nombre de un barco es señal de mal agüero. Cuenta la leyenda que un marino, presintiendo un horizonte negro para el *Memphis*, exclamó “tengan presente mis palabras, nada bueno resultará de esto”.<sup>6</sup>

## El Memphis en Santo Domingo

A raíz del asesinato en Santo Domingo del presidente Ramón Cáceres, en noviembre de 1911, se desataron las luchas

6. *Ibidem*, pp. 20-26.



por el poder y entre 1912 y 1916, Eladio Victoria, Adolfo Alejandro Nouel, José Bordas Valdez, Ramón Báez, Juan Isidro Jimenes y un Consejo de Secretarios de Estado se sucedieron vertiginosamente en la Presidencia de la República.

Desde la adopción del *Modus Vivendi*, en marzo de 1905 y de la Convención Dominico-Americana, en mayo de 1907, Estados Unidos, actuando bajo el corolario de Roosevelt de 1904, una variante o extensión de la Doctrina de Monroe, había tomado el control de las finanzas y aduanas dominicanas. Finalmente, el 15 de mayo de 1916, ocupó militarmente la ciudad de Santo Domingo.<sup>7</sup>

Apenas 2 meses después del cambio de su nombre, en julio de 1916, el *Memphis* y el pequeño cañonero *Castine* fueron enviados con un destacamento de Infantes de Marina a Santo Domingo, donde fondearon por varias semanas en el antepuerto de la ciudad.<sup>8</sup> Los norteamericanos presionaron al Congreso Dominicano por el nombramiento de un Presidente afín a sus intereses. Sin embargo, los legisladores se rebelaron y, para sorpresa de todos, el 25 de julio, eligieron por unanimidad al doctor Francisco Henríquez y Carvajal.<sup>9</sup>

Los norteamericanos comunicaron al presidente Henríquez y Carvajal que no reconocerían su Gobierno hasta que

7. Max Henríquez Ureña. *Los Yanquis en Santo Domingo*. Santo Domingo, Editora de Santo Domingo, 1977, p. 105.
8. Edward L. Beach. *The Wreck of the Memphis...*, p. 27.
9. Melvin M. Knight. *Los Americanos en Santo Domingo. Estudio de Imperialismo Americano*. Ciudad Trujillo (Santo Domingo), Imprenta Listín Diario, 1939, p. 87. Bruce J. Calder, *El Impacto de la Intervención: La República Dominicana durante la Ocupación Norteamericana de 1916-1924*. Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2014, p. 71.



aceptara sus demandas de nombrar un experto financiero y crear una Guardia Nacional dirigida por oficiales militares norteamericanos. Henríquez y Carvajal rechazó de plano las humillantes exigencias y, a partir del 18 de agosto, Estados Unidos rehusó entregar al Gobierno los fondos de las Aduanas que controlaban por la fuerza militar.<sup>10</sup>

En ese momento, el capitán Beach llevaba en Santo Domingo apenas un mes. El *Memphis* servía tanto de apoyo para la logística de la Ocupación Militar como para amedrentar con su simple presencia.

Con una eslora de 505 pies, un desplazamiento de 14,500 toneladas y una dotación de unos 1,000 hombres, el *Memphis* era, aún en 1916, un barco de primera línea de la Marina Norteamericana. Había costado seis millones de dólares.<sup>11</sup>

### El día fatídico

El 29 de agosto de 1916 era día martes. Amaneció la capital tranquila y el día discurrió normal. El *Memphis* estaba fondeado a una distancia de un kilómetro y medio de la costa, y el *Castine* a un kilómetro. Como en ese momento todavía no se había construido el rompeolas que sale de Punta Torrecilla, el antepuerto era un área desprotegida para un buque que no pudiera protegerse en el río Ozama por su calado.

Varios botes salieron de ambos barcos en actividad rutinaria durante el día. En uno de éstos partió a tierra, a la 1:00 pm, el equipo de beisbol del Memphis con unos 50 hombres, y a las 2:05 pm salió el contraalmirante Pond, jefe de la flota,

10. Max Henríquez Ureña. *Los Yanquis en Santo Domingo...*, pp. 145-146.

11. Edward L. Beach. *The Wreck of the Memphis...*, pp. 30-31. Melvin M. Knight. *Los Americanos en Santo Domingo...*, p. 90.



hacia la Catedral para asistir a una actividad político-religiosa. Aproximadamente a las 3:10 pm subieron a la cubierta del *Memphis* el capitán Beach y el capitán Bennett, comandante del *Castine*, quien estaba a bordo para recibir atención dental. Notaron unas olas ondulantes más marcadas y profundas de lo normal.

El segundo comandante del *Memphis* también había notado con aprehensión el movimiento inusual en el mar y ordenado que dos botes partiesen a recoger a los marinos que estaban en tierra. Beach pidió a Bennett regresar al *Castine*, quien comentó al partir que el clima no parecía de huracán. Preocupado, Beach dijo que estaba de acuerdo, pero que, a pesar de la tranquilidad y de la poca brisa, había algo extraño en la marejada.

Beach lo despidió entre las 3:15 y las 3:20 pm, diciéndole que iba a prender cuatro calderas adicionales a las dos que tenía encendidas para salir a alta mar inmediatamente, sugiriéndole a Bennett que hiciera lo mismo. El *Castine*, que tenía sólo dos calderas y una de éstas siempre encendida, medía 200 pies de eslora y desplazaba sólo 1,200 toneladas, menos de una décima parte del tonelaje del *Memphis*.<sup>12</sup>

Lo que ninguno de los dos capitanes podía saber en ese momento era que, desde el día previo, el 28 de agosto, a una gran distancia al sur de la isla, atravesaba un huracán de categoría 2 que estaba perturbando el mar y provocando grandes olas que avanzaban con rapidez hacia la ciudad de Santo Domingo. Esto se sabe ahora a ciencia cierta, es decir, que fue un mar de leva o mar de fondo generado por un huracán, y no un maremoto causado por un movimiento sísmico en el lecho del mar Caribe, gracias al análisis llevado a cabo por

12. Edward L. Beach. *The Wreck of the Memphis...*, pp. 38-48.



el oceanógrafo y experto en tsunamis, el Dr. George Pararas-Carayannis.<sup>13</sup>

La suerte estaba echada y Beach, viejo lobo de mar con 28 años de experiencia y en el apogeo de su carrera naval, ya era víctima del destino. Tan pronto Bennett partió, el capitán instruyó al jefe de máquinas levantar presión inmediatamente. Eran las 3:30 pm. Beach miró por sus binoculares y se sorprendió al notar lo rápido que crecían los rompientes sobre la costa. Ordenó que se devolviera al barco la primera lancha dirigida a recoger a los marinos en tierra, pero ésta cruzó sin contratiempos la barra del río y sin escuchar el pitido de alarma del barco.

En vista de que ya a las 3:40 pm el oleaje era muy fuerte, el capitán consideró demasiado peligroso izar abordo otras tres lanchas que aun circundaban el *Memphis* y el *Castine*, y ordenó salieran mar afuera para recogerlas en un lugar más seguro. A la vez, envió un mensaje a Pond de no regresar al barco, que no se permitiera a la lancha en tierra volver, y que la dotación de marinos pasara la noche en la Fortaleza Ozama.

El capitán advirtió de nuevo el continuo crecimiento de las olas y el rompimiento de éstas cada vez más lejos de la costa y más cerca de los barcos. Enfocó su binocular mar afuera y quedó horrorizado al observar en la lejanía una enorme montaña de agua que había hecho desaparecer totalmente el horizonte. La inmensa ola tendría cuando menos unos 90 pies de altura. Eran las 3:45 pm y en el *Memphis* empezó una

13. Disaster pages of Dr. George Pararas-Carayannis. "The Loss of the USS Memphis on 29 August 1916, Was a Tsunami Responsible? Analysis of a Naval Disaster". <http://www.drgeorgepc.com/LossUSSMemphis.html> (consultado el 20 de octubre de 2016).



furiosa carrera por preparar al barco contra la catástrofe que se avecinaba. Cinco minutos más tarde, el *Memphis* rolaba en un arco peligroso y tiraba bruscamente de la cadena del ancla.<sup>14</sup>

Con sólo dos calderas encendidas de dieciséis, era normalmente difícil mover el *Memphis*, pero en aquel mar embravecido resultaba virtualmente imposible. El esfuerzo de los fogoneros por encender las cuatro calderas adicionales se convirtió en una labor de Sísifo: cada vez que lograban avivar el fuego penetraba gran cantidad de agua por los ventiladores mojando el carbón. Las sacudidas eran tan violentas y frecuentes que los fogoneros no podían trasladar los pesados cubos con el carbón.<sup>15</sup>

A las 4:05 pm, al capitán Beach se le heló la sangre al divisar la lancha enviada a recoger a los marinos en tierra y, profundamente consternado, comprendió que no les había llegado el mensaje de permanecer en la Fortaleza Ozama. Con 31 hombres a bordo, la lancha cruzó la boca del río e inició una danza macabra con el enfurecido mar Caribe. Después de sortear las primeras dos olas, el bote fue inundado por la tercera, y la cuarta lo convirtió en añicos.

Durante unos 20 minutos, 31 almas lucharon por sus vidas ante la afligida mirada de gran parte de la población de la capital que, al escuchar el continuo repique de las campanas de las iglesias, se había congregado en el malecón. Angustiados contemplaban el desarrollo de la tragedia: una tras otra comenzaron a desaparecer las cabezas de los naufragos; algunos llegaron hasta los acantilados, sólo para

14. Edward L. Beach. *The Wreck of the Memphis...* pp., 49-52.

15. *Ibidem*, pp. 68-76.



ser violentamente lanzados por las inmensas olas hacia una muerte segura contra de los filosos arrecifes.<sup>16</sup>

## El Héroe

En ese momento, varios dominicanos pusieron a un lado la violación de la soberanía nacional por la invasión y Ocupación Militar Norteamericana y a su propia seguridad, para tratar de salvar a aquellos indefensos seres humanos. Uno de ellos, en particular Emeterio Sánchez, conocía aquellas aguas como la palma de sus manos. Era experto nadador y pescador frecuente de aquel lugar, pues residía a corta distancia en la calle Beler.

Emeterio tomó una cuerda, se la amarró fuertemente a la cintura y se lanzó al mar. Las historias difieren sobre el número exacto de marinos que logró salvar, unas dicen que fueron 3, otras aseguran que los 6 sobrevivientes de la lancha le deben la vida a su hazaña. El drama del *Memphis* dio surgimiento a un genuino héroe y a una larga historia que llega hasta nuestros días.<sup>17</sup>

## El fin del Memphis

Como a las 4:30 pm, el *Castine* finalmente logró salir de aquel atolladero, primero dando marcha atrás y finalmente enfilando la proa hacia el sur. Beach, a quien le habían asegurado que a las 4:35 pm tendría suficiente presión para operar las máquinas del *Memphis*, esperaba aún el aviso del jefe de ingenieros. El hijo del capitán narró:

16. *Ibidem*, pp. 99-102.

17. *Ibidem*, p. xii.



“Cada vez que el pesado crucero daba un fuerte bandazo, los maquinistas y fogoneros miraban instintivamente y con aprehensión hacia arriba. En cuestión de segundos el fuego de las calderas menguaba, ya que un chorro de agua fría caía, salpicando a las maquinas y a los operarios [...]”<sup>18</sup>

Con toda la calma de un experimentado profesional, pero con la angustiada urgencia que presagiaba la llegada de la enorme ola, Beach ordenó operar las máquinas principales inmediatamente. En ese momento el *Memphis* ya tocaba, por momentos y con violencia, el rocoso fondo del antepuerto.<sup>19</sup>

### Llegó la hora final

La inmensa ola llegó y arrojó el buque y éste ya no pudo resistir más la furia del mar. Varios relatos coinciden en que ésta tenía unos cien pies de altura y que fue seguida de numerosas otras olas de menor tamaño, pero de extrema violencia. La fuerza del mar barrió a varios hombres del puente del barco como si fuese un soplo de Neptuno. El batir de las olas por estribor comenzó a desplazar inexorablemente al *Memphis* hacia los farallones.

El agua entraba hasta por las chimeneas del barco, a unos 80 pies por encima del nivel del mar, y el fuego de las calderas se hacía cada vez más débil. Comenzaron a romperse las tuberías de vapor en las entrañas de la moribunda mole de acero y varios marinos perecieron a consecuencia de las quemaduras provocadas por el vapor. Como a las 5:00 de la

18. *Ibíd.*, p. 75.

19. *Ibíd.*, p. 156.



tarde, el *Memphis* finalmente fue arrastrado hasta la costa y con una descomunal embestida quedó varado para siempre al pie de los acantilados que se extienden desde la calle Pina a la Cambronal, donde el mar alcanza apenas unos 12 pies de profundidad. Poco tiempo después y tras un silencio sepulcral, comenzó a bajar la tripulación, primero los muertos y los más de doscientos heridos, por líneas tendidas desde el barco hasta tierra firme. El capitán Beach fue el último en descender de la nave. Eran las 8:30 de la noche.<sup>20</sup>

El *Listín Diario* del 30 de agosto, reseñó lo siguiente:

“A las 4:15 de la tarde, acompañado del Secretario de Estado de Relaciones Exteriores, Lic. José María Cabral y Báez, llegó el señor Presidente de la República, Dr. Francisco Henríquez y Carvajal al lugar donde la muchedumbre presenciaba los tristes acontecimientos. Después de un recorrido por lugares próximos al litoral, bajó del coche en que iba [...]. En ese momento el *Castine*, luchando desesperadamente con las olas, lograba hacer rumbo y empezaba a salir dificultosamente del peligro, alejándose hacia el sud-oeste [...]. El Presidente se apresuró a dictar algunas disposiciones para auxiliar a los marinos americanos en el salvamento. A las 5:00 pm llegó el señor Ministro de los Estados Unidos, William Russell [...]. El Presidente de la República expresó al señor Ministro los sentimientos de viva simpatía del pueblo dominicano ante la catástrofe que sufría la Marina Americana. Cuando el primer hombre pudo descender [...], el Presidente inició un aplauso que fue repetido

20. Edward L. Beach. *The Wreck of the Memphis...*, pp. 190-210.



unánimemente por la muchedumbre, con el fin de prestar ánimo a los que estaban a bordo”.<sup>21</sup>

El número total de los muertos se elevó a 43. De éstos, 25 perecieron en la lancha que partió de Santo Domingo de vuelta al barco, 6 en sus calderas, 4 arrastrados de la cubierta por el mar, y 8 –de un total de 14– de las tres lanchas que, siguiendo órdenes, habían salido mar afuera. El *Castine* no buscó las lanchas esa noche y sus ocupantes, desconociendo el tamaño de la tragedia, intentaron regresar a tierra. Navegando en la oscuridad, las lanchas se estrellaron contra los arrecifes en diferentes puntos de la costa.<sup>22</sup>

### Desguazamiento del *Memphis*

Pocos días después se inició el rescate de toda la maquinaria posible, los cañones, el pañol de municiones, los suministros y cualquier otro equipo que pudiera utilizarse. El barco fue vendido como chatarra, pero no fue hasta 1937, es decir, 21 años después, cuando se pudo iniciar la labor de desguazar el buque, pues sólo entonces había avanzado lo suficiente la tecnología para cortar poder un cinturón blindado de níquel de 7 pulgadas de espesor. Por espacio de 22 años, permaneció el armazón del *Memphis* como mudo recuerdo de la tragedia.<sup>23</sup> A partir de 1938, sólo quedaron unos pocos hierros para recordar

21. *Listín Diario*. Santo Domingo, 30 de agosto de 1916.

22. Edward L. Beach. *The Wreck of the Memphis...*, pp. 248-259.

23. *Ibidem*, pp. 260-269 y 300-301. Robert McClintock. “The End of the Ex-U.S.S. Memphis”. *United States Naval Institute Proceedings*, Wisconsin, September 1938, pp. 1270-1274.



a los contemporáneos el siniestro y atizar las fantasías de los niños.

## La campana

Beach hijo relató en su libro que la campana del barco fue desmontada del palo de trinquete y regalada a la Iglesia de las Mercedes en Santo Domingo,

“como muestra de agradecimiento por el socorro prestado por Emeterio Sánchez y la población civil dominicana el día del siniestro”.<sup>24</sup>

Siguió narrando, que ésta se rajó a fines de la década de 1920, que la Iglesia la envió a España para ser refundida, y que regresó al país con la siguiente inscripción:

“La campana, llamada Nuestra Señora de las Mercedes, fue refundida en el año 1930, siendo superior de la misión franciscana el muy reverendo padre Leopoldo Ubrique”.<sup>25</sup>

Tuve que hacer varios viajes al campanario de la Iglesia para constatar si esta aún continuaba allí y, con la ayuda de un ingenioso espejo atado a un largo palo, pude descubrir en el dorso de la campana del centro de las tres más grandes que dan el frente a la calle de las Mercedes, la inscripción de su proveniencia que decía: Campana del Menfis. Cuando un buque desaparece, su campana representa, simbólicamente, el espíritu de la tripulación y del barco. Quizás sea apropiado

24. *Ibidem*.

25. Edward L. Beach. *The Wreck of the Memhis...*, p. 301. Robert McClintock. *The End...*, p. 1274.



que el réquiem del *Memphis* repique aun hoy en día desde su propia campana.

## Consejo de Guerra

Al día siguiente de la tragedia, el capitán Beach regresó al inerte buque para hallar que el mar había barrido con todas sus pertenencias. Lo único que pudo salvar fue su sable de oficial naval, el cual agarró y rápidamente se marchó para nunca más volver.

La Marina Norteamericana llevó a cabo una investigación y convocó, en diciembre de 1916, a un Consejo de Guerra en la ciudad de Filadelfia. El juicio fue corto. El Consejo desestimó siete de los ocho cargos en contra del capitán Beach, pero determinó que era culpable

“de no haber tomado las medidas necesarias para contar con suficiente vapor para zarpar a la brevedad posible”.<sup>26</sup>

En su libro *Los Yanquis en Santo Domingo*, Max Henríquez Ureña incluyó la declaración jurada de su padre a favor del capitán Beach que, por solicitud del capitán, Francisco Henríquez y Carvajal, en su calidad de presidente de la República, le dirigió al Consejo de Guerra, “en cumplimiento de un deber moral de estricta justicia”.<sup>27</sup>

En febrero de 1917, el Secretario de la Marina confirmó la sentencia del Consejo, pero acogió la solicitud de clemencia, rebajándolo a sólo cinco grados en el escalafón, algo relativamente insignificante. Beach, sin embargo, bien entendió

26. Edward L. Beach. *The Wreck of the Memphis...*, pp. 270-296.

27. Max Henríquez Ureña. *Los Yanquis en Santo Domingo...*, pp. 148-149.



que el castigo real era el hecho mismo de haber sido castigado. Su mundo se desmoronó y pensó que era testigo del final de su carrera naval. Inesperada sorpresa fue el recibir, pocas semanas más tarde, el nombramiento como comandante de la Estación Naval de Torpedos de Newport, Rhode Island.<sup>28</sup>

### Nuevas nupcias del capitán

El capitán Beach hijo contó en su citado libro que, poco tiempo después, su padre

“[...] buscó y se casó con Alice Fouché, una descendiente de Jean Jacques Fouché, de infame trayectoria en la Revolución Francesa. Ella, la joven francesa cuya familia él había protegido en Haití años antes, había venido a Nueva York a terminar sus estudios”.<sup>29</sup>

Edward y Alice no tardaron en tener familia: Edward hijo, mi vecino, que nació en 1918, John en 1919 y Alice en 1921.

### Fin de una Vida

Hacia el final de la Primera Guerra Mundial, en septiembre de 1918, el capitán Beach padre recibió el mando del acorazado *New York*, el buque insignia de la escuadra norteamericana en Europa, comandada por el contraalmirante Hugh Rodman.

El *Memphis* lo había marcado para siempre. En una maniobra a gran velocidad, en persecución de la flota alemana, Beach rehusó seguir las órdenes de Rodman de sobrepasar a otro

28. Edward L. Beach. *The Wreck of the Memphis...* pp. 298.

29. *Ibidem*.



acorazado de su escuadra, cuando sólo separaba a los buques una distancia de 50 pies, por temor a perder otro barco. Aunque el capitán Beach terminó su servicio en la Primera Guerra Mundial con honra, Rodman nunca le perdonó la desobediencia y cuando la flota alemana se rindió, en vez de celebrar desde su buque insignia, el *New York*, Rodman festejó oficialmente desde otro buque, el *Texas*. Más aún, el contraalmirante hizo una evaluación de Beach que le imposibilitó llegar al rango de almirante.

Narró el hijo que recuerda todas las historias del padre sobre sus vivencias y, en particular, cuando siendo niño le contó:

“[...] la de aquel día horrible en 1916 cuando su barco, el crucero *Memphis*, fue envuelto y destruido por un maremoto. Este era mi cuento favorito y nunca me cansaba de forzar a mi pobre padre a repetir todos los detalles de la catástrofe que había arruinado su carrera”.<sup>30</sup>

### El hijo del Capitán

Cincuenta y un (51) años más tarde que el padre, en 1935, Beach hijo adoptó la misma carrera y entró con igual edad a la Academia Naval de Annapolis.<sup>31</sup> Cuando se graduó en 1939, ya empezaba a declinar la salud del padre. Cuatro años después, el 20 de diciembre de 1943, falleció el capitán Beach y el hijo rememoraba que:

30. Edward L. Beach. *Around the World Submerged: The Voyage of the Triton*. New York, Henry Holt and Company, 1962, p. xii. Beach. *The Wreck...*, pp. 5 y 298.

31. Edward L. Beach. *Salt and Steel: Reflections of a Submariner*. Annapolis, Naval Institute Press, 1999, p. xii.



“Sus largas e interesantes cartas se hacían cada vez más difíciles de leer. Desvariaba en las ideas y notaba que con mayor frecuencia revivía el pasado, particularmente la pérdida de su viejo *Memphis* y los miembros de su tripulación que había visto ahogar”.<sup>32</sup>

Después de dos años abordo del destructor *Lea*, el joven Edward Beach fue transferido a la Escuela de Submarinos de la Armada. Así inició el hijo un largo servicio y pasión por los submarinos. Sirvió en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, con la misión de merodear en pos de presas japonesas. Durante este período le tocó ser compañero de numerosos oficiales y tripulantes cuyos submarinos nunca volvieron a puerto.

En enero de 1953, fue designado Asesor Naval del recién electo presidente Dwight Eisenhower.<sup>33</sup> No obstante, la gran responsabilidad e intensidad de trabajo que encontró el joven comandante en la Casa Blanca, logró desarrollar la vena literaria heredada del padre. Vertió sus vivencias con submarinos durante la guerra, primero con el libro, *¡Submarine!*<sup>34</sup> y, en 1955, con el “best-seller” *Run Silent, Run Deep*,<sup>35</sup> libro que fue convertido en película en 1958, con los famosos actores Clark Gable y Burt Lancaster como protagonistas, titulada *Torpedo* en español.

32. Edward L. Beach. *Around the World...*, p. xii.

33. *Ibidem*, p. xvii.

34. Edward L. Beach. *¡Submarine!* New York, Henry Holt and Company, 1950.

35. Edward L. Beach. *Run Silent, Run Deep*. New York, Henry Holt and Company, 1955.



## En la Ruta de Magallanes

En agosto de 1958, Beach hijo fue nombrado comandante del submarino nuclear *Tritón*. Tras un año y medio de largas y rigurosas pruebas, el capitán y la tripulación estaban ansiosos por iniciar su primer crucero de prueba. A principios de febrero de 1960, el capitán Beach recibió instrucciones de presentarse a la Oficina de Operaciones Navales en el Pentágono. Recordó que inmediatamente entró comprendió que la reunión tenía un carácter especial, pues se encontraban presentes numerosos Almirantes, Capitanes y Comandantes, congregados todos alrededor de varios mapas navales esparcidos sobre una gran mesa.

A Beach, le preguntó sin ceremonia alguna el Sub Jefe de Operaciones Navales, “¿en qué condición se encuentra tu nave?” El capitán le aseguró que el *Tritón* estaba en excelentes condiciones. El Almirante le dijo, “En vista de que estás a punto de iniciar tu crucero de prueba, ¿podría el *Tritón* darle la vuelta al mundo, sumergido? Beach sólo atinó a decir: Sí señor”.

De inmediato recibió la orden de circunnavegar el globo siguiendo virtualmente la misma ruta histórica que había trazado el famoso navegante Fernando de Magallanes en los años 1519 y 1521.<sup>36</sup> Por coincidencia, el año previo se había formado La Sociedad de Supervivientes del Crucero Armado *Memphis* y tan pronto Beach hijo recibió las órdenes para la misión secreta, le escribió a quien había rescatado la bandera del *Memphis*, solicitando se la hiciera llegar con urgencia.

36. Edward L. Beach. *Around the World...*, p. 45. “Triumphant Voyage of the Triton”. *Life Magazine* vol. 48, no. 20, pp. 113-115. New York, May 23, 1960.



El 16 de febrero de 1960, el *Tritón* salió sigilosamente de su base en Nueva Londres, Connecticut. Su principal rasgo era ser el primer submarino con dos reactores nucleares. El *Tritón* dejó atrás la costa de Estados Unidos y enfiló hacia el sur, dirigiéndose hacia las rocas de San Pedro y San Pablo, situadas a más de 5,230 kilómetros de distancia; estas diminutas rocas en la mitad del océano, entre África y Brasil, fueron el punto de partida y destino de la circunnavegación.

Tras pasar el Cabo de Hornos, el siguiente objetivo fue la Isla de Pascua, desde donde prosiguieron viaje a la isla de Mactán, Filipinas, donde Magallanes encontró su muerte en batalla, 440 años antes. Poco después el *Tritón* penetró en el Mar de Sulú, pasó por el Estrecho de Macasar, navegó cerca de Bali y se internó en el Océano Índico. Cruzó el Cabo de Buena Esperanza y enfiló de nuevo hacia las rocas de San Pedro y San Pablo. Al concluir la primera circunnavegación sumergida del globo, el *Tritón* había recorrido 57,622 kilómetros en 83 días de viaje.<sup>37</sup>

Cuando el submarino llegó a su base en Connecticut, el 11 de mayo de 1960, e inició su entrada triunfal, Beach hijo puso en marcha el plan que había fraguado desde el momento que recibió las órdenes para la misión secreta. Tomó la bandera del *Memphis*, que no había ondeado en mástil alguno desde el fatídico 29 de agosto de 1916, y la desplegó desde el lugar más alto del *Tritón*.<sup>38</sup> La revista *Life* reseñó este acontecimiento en *Historia de una Bandera de Familia*, en junio de 1960. El hijo del capitán rememoró ese momento con estas palabras:

37. Edward L. Beach. *Around the World...*, p. 275.

38. *Ibidem*, pp. 273-274.



“Es más digno que el último viaje sobre un barco de guerra para esta vieja bandera sea uno de júbilo y éxito, en vez de desastre y muerte. Papá desapareció hace más de 16 años, pero esto es algo que siempre he querido hacer por él”.<sup>39</sup>

### Raíces Dominico-Haitianas: Alice Fouché Ricardo

Entre las fotos que reposan en el Museo del *Memphis*, en Millington, Tennessee, una de ellas es la de su crucero gemelo, el *Washington*, en Puerto Príncipe, Haití, en 1915. El capitán del *Washington* en ese momento era Beach padre, que había llegado a Haití con las fuerzas de ocupación ese año. Beach hijo me dijo:

“Mamá nos contó que en ese momento vivía con la familia Carlstroem en las afueras de Puerto Príncipe, en las colinas de Petionville. Ese día reinaba gran confusión en la ciudad y había balaceras frecuentes; toda la familia estaba en el sótano, tratando de evitar la línea de fuego ya que varias balas habían pegado en la casa. En un momento de calma, mamá, movida por la curiosidad, subió hasta el tercer piso para ver lo que sucedía; desde ese lugar que tenía buena vista pudo ver un barco de guerra norteamericano que entraba a la bahía a toda velocidad. Era papá en el *Washington*, a quien ella todavía no había conocido”.<sup>40</sup>

39. *Life Magazine*. “History of a family flag”. Vol. 48, no. 23, pp. 88-91. New York, June 13, 1960.

40. Entrevista personal al señor Edward L. Beach hijo, en Washington D. C., entre 1997 y 1998.



Beach padre había recibido órdenes de proteger a las familias de los ciudadanos norteamericanos y extranjeros. Una de estas familias era la de Philip Carlstroem. En una de sus visitas a la casa de Carlstroem, Beach vio a una joven y quedó atraído por ella. El hijo de Beach me contó sobre la única ocasión en que el padre le habló de ese día:

“¿Quién es ella? Preguntó papá a alguien en la casa. Le contestaron, No se interese capitán, esa joven tiene sangre negra. Creo que vi a mamá hacer una señal y papá calló inmediatamente. Yo creo que la joven a que se refería era mamá y que ese fue su primer contacto”.<sup>41</sup>

En febrero de 1916, Alice Fouché fue enviada a Nueva York por sus tíos a continuar sus estudios. Después del naufragio del *Memphis*, Beach padre regresó a Estados Unidos, en octubre de ese mismo año, y eventualmente hizo contacto con Alice, casándose con ella en abril de 1917.<sup>42</sup> Como ya mencioné, tuvieron tres hijos: Edward, el capitán del *Tritón*, mi vecino, John y Alice. De manera casual, mi vecino me dijo un día,

“Mi hermano John ha seguido más de cerca que yo la ascendencia de mamá y él cree que estamos emparentados con un dictador dominicano”.<sup>43</sup>

En busca de información sobre el barco visité, en 1997, la casa del contraalmirante retirado César de Windt Lavandier. Durante la visita, De Windt me entregó copia de una carta

41. *Ibidem*.

42. Beach. *The Wreck...*, p. 298.

43. Entrevista personal al señor Edward L. Beach hijo, en Washington D. C., entre 1997 y 1998.



dirigida a él y firmada por John Beach, el segundo hijo del capitán, refiriéndose a las raíces de su madre. La misiva contestó toda una serie de interrogantes sobre el origen de Alice Fouché y abrió un panorama completamente nuevo e inesperado sobre la saga del *Memphis*.

Alice Fouché, cuyo apellido materno era Ricardo, era hija de un abogado haitiano-francés y de una dominicana de nombre Cora Ricardo Heureaux. A su vez, los padres de Cora, abuelos maternos de Alice Fouché, eran el general santiaguero Manuel de Jesús Ricardo, alias Chuchú, y la señora Rosa Amelia Heureaux. Rosa Amelia tenía un hermano de padre, D'Assas Heureaux, que tuvo un hijo con una señora natural de la isla de Saint Thomas, llamada Josefa Lebel o Lebert, que recibió el nombre de Hilarión Lebel, pues D'Assas no quiso saber nada de él. Años después, D'Assas lo reconoció como su hijo y el niño tomó el nombre de Ulises Heureaux, mejor conocido como Lilís.

Heureaux, quien gobernó de 1882 a 1899, año en que murió ajusticiado en las calles de la población de Moca, era, por tanto, primo hermano de Cora Ricardo Heureaux y tío segundo de Alice Fouché Ricardo, la esposa del capitán del *Memphis*. En consecuencia, Edward, John y Alice, los hijos de Alice Fouché y Edward Beach, el capitán del *Memphis*, eran sobrinos nietos segundos de La Pantera Negra de Santo Domingo, mote con que el escritor colombiano, José María Vargas Vila, bautizó a Ulises Heureaux. Por cierto, resulta impresionante que, por coincidencia del destino, estemos en este momento justamente en la casa que perteneciera a Lilís. Pero la leyenda continúa.

Cora Ricardo Heureaux, la abuela materna de Edward, John y Alice Beach, tenía varios hermanos y hermanas. Una de ellas se llamaba Carmen Celia Ricardo Heureaux, quien casó con



el señor Joaquín Balaguer Lespier. Carmen Celia y Joaquín tuvieron ocho hijos, de los cuales sobresalió: el ex-presidente de la República Joaquín Balaguer Ricardo.

El doctor Balaguer, nieto de Rosa Amelia Heureaux de Ricardo, sobrino segundo de Ulises Heureaux, sobrino de Cora Ricardo de Fouché y primo hermano de Alice Fouché de Beach, era también tío segundo de Edward, John y Alice Beach, los hijos del capitán del *Memphis*, todos ya fallecidos.

### Cabos por Atar

En la reedición del libro *El Naufragio del Memphis*, publicado en 1998 como un clásico de la literatura naval de EEUU, Beach hijo, escribió en la introducción:

“Después de la primera publicación de *El Naufragio del Memphis* hace 31 años, algunos de los sobrevivientes me enviaron una fotografía de un dominicano de nombre Emeterio Sánchez con palabras de alabanza y agradecimiento por su ayuda. Emeterio se había lanzado en el enfurecido mar, en el lugar donde los náufragos de una lancha del *Memphis* luchaban por salvar la vida.

Siendo un buen nadador y conocedor del área, Emeterio logró salvar a por lo menos tres de ellos. Su fotografía se encuentra hoy en día en el museo del *Memphis* en Millington, con una narrativa de su heroico y exitoso esfuerzo. Ahí se menciona que Sánchez recibió una pensión mensual de cuarenta dólares del Gobierno Norteamericano en agradecimiento por las vidas norteamericanas que salvó. Que yo sepa, sin embargo, tal pensión nunca le fue otorgada.



Todos los actores ya han muerto y las omisiones o errores del pasado no pueden ser rectificadas. Sí pueden, sin embargo, ser recordados. Su heroísmo está documentado en un lugar de honor en Millington. Si bien esto no beneficia ni a Emeterio ni a su esposa, ambos ya fallecidos, este pequeño reconocimiento tal vez pueda en parte mitigar una vieja deuda a su memoria”.<sup>44</sup>

Es verdad que la fotografía de Sánchez reposa en el museo del *Memphis* en Millington, pero este gesto se debió exclusivamente al esfuerzo de la tripulación. El Gobierno de Estados Unidos jamás hizo, que se sepa, un reconocimiento formal de agradecimiento por la proeza de Emeterio. Sus nietos me corroboraron que éste jamás recibió pensión alguna del Gobierno Norteamericano.

Una nieta me contó que: “Emeterio tenía 50 años de edad el día de la tragedia y el esfuerzo que hizo fue tan grande que hasta la salud le afectó. No fue la misma persona de ahí en adelante y murió apenas 6 años más tarde”.<sup>45</sup> Los restos de Emeterio yacen a unas 7 u 8 cuadras de esta casa, en el cementerio de la avenida Independencia.

En las décadas del 1920 y 1930, se escribió con frecuencia sobre Emeterio y hasta se llegó a nombrar una calle de la capital en su honor. Pero, con la construcción de unos edificios de apartamentos en 1976, y con la apertura de las vías de

44. *Ibidem*, p. xii.

45. Entre 1997 y 1998, llevé a cabo numerosas entrevistas personales con varios de los descendientes de Emeterio Sánchez, las cuales sirvieron como base para los ensayos que originalmente publiqué en la desaparecida revista *Rumbo*, en las ediciones No. 240 y 241, de 7 y 14 de septiembre de 1998, respectivamente, y para esta conferencia.



acceso al puente Mella, la calle fue cortada en dos y truncada. Cuando la encontré en 1998 y pregunté su nombre, pues hasta el poste con la identificación había desaparecido, un grupo de jóvenes del área, que animadamente jugaban al baloncesto, me contestaron a viva voz y en coro: “E-m-e-t-e-r-i-o- S-a-n-c-h-e-z”. Lamentablemente, ni ellos ni los otros residentes del lugar sabían quién era Emeterio.

Edward Beach hijo, quien falleció en 2002, me manifestó que deseaba visitar el país y conocer la tumba de Emeterio, pero nunca lo hizo. Creo que le temía a su pasado, el cual escondió toda su vida.

### ¿Cuál era ese pasado?

En la última entrevista que realice a Beach en 1998 antes de publicar mi narrativa sobre el *Memphis*, mi vecino abrió su corazón y me contó que durante su tiempo como Asesor Naval del presidente Eisenhower en la Casa Blanca en 1953, comenzó a circular un rumor de que él era negro. Añadió que, en esa época, si ese rumor se propagaba podía poner fin a su carrera y que, por tanto, le pidió al Servicio Secreto investigar su origen. Rápidamente determinaron que la fuente había sido la esposa de un funcionario de la Casa Blanca quien, al ver el hijo mayor de Beach, había comentado que, por los rasgos, tenía sangre negra. Ordenaron al funcionario callar la boca de su mujer y rápidamente lo trasladaron a un puesto lejano de Washington.

Con lágrimas en los ojos, Beach lamentó que toda su vida había escondido celosamente los orígenes raciales de su madre, pero que, por ironía del destino, Edward, su hijo mayor, profesor de Filosofía y Religión en la Universidad de Wisconsin, había utilizado precisamente su categoría de minoría racial como fundamento para obtener su permanencia como catedrático titular.



Consideré, en ese momento, que no era oportuno publicar esa parte del relato y por respeto la omití. Pero hoy, habiendo desaparecido el capitán hace ya 14 años, creo que este dato es una pieza esencial y conmovedora de esta historia. Por cuestión del destino, el capitán del Memphis terminó vinculando su sangre de descendiente de los peregrinos del *Mayflower*, con la savia que corre por las venas de la inmensa mayoría de la población de nuestra isla.

## El ADN dominicano

Esta realidad sobre el ADN dominicano ha sido corroborada por un estudio realizado recientemente por la Academia Dominicana de la Historia, la National Geographic Society y la Universidad de Pennsylvania, con la colaboración de la Universidad Iberoamericana (UNIBE), cuyos resultados comprobaron que “la complicada ascendencia genética de los dominicanos posee un 49% de ancestros africanos, un 39% europeo y un 4% taino, lo cual implica que el mulato predomina entre los dominicanos”.<sup>46</sup>

## Tragedia griega

Me he preguntado repetidas veces porqué la saga del *Memphis* ha cautivado a tantas personas a través de más de tres generaciones.

Propongo que la historia contiene los elementos básicos del género para considerarla el equivalente de una tragedia griega

46. “Dominicano promedio tiene 49% ADN africano, 39 europeo y 4% precolombino”. Acento.com.do. Santo Domingo, 5 de julio de 2016. <http://acento.com.do/2016/actualidad/836264-dominicano-promedio-49-adn-africano-39-europeo-4-precolombino/> (consultado el 20 de octubre de 2016).



contemporánea: una acción dramática que ocurre en un singular escenario natural, como preludio de una gran catástrofe y ritual de sacrificio; una narrativa histórica con una caída predestinada de un personaje importante; un público que —además de espectador— propone actores de carne y hueso que se convierten en héroes; una catarsis para todos los que experimentaron ese día la compasión y el miedo por el sufrimiento, elemento central de la condición humana; un realismo que marca de por vida la dinámica psicológica de los personajes centrales; y el surgimiento de mitos que perduran a través de la literatura, la narrativa oral y la imaginación.

Tal vez las divinidades desencadenaron ese 29 de agosto de 1916, la furia de la naturaleza para aleccionar al transgresor por la hibris o desmesura que —en ocasiones— transforma a los mortales y los hace creer superiores a los dioses y a sus semejantes.

## Bibliografía

Álvarez Roberto. Entrevistas hechas al Sr. Edward L. Beach hijo en Washington, D.C. en los años 1997 y 1998.

Álvarez, Roberto. “La Saga del Memphis: primera parte”. *Rumbo*, año IV, no. 240, pp. 42-48. Santo Domingo, 7 de septiembre de 1998.

Álvarez, Roberto. “Fin de una Vida: segunda parte y final”. *Rumbo*, año IV, no. 241, pp. 48-53. Santo Domingo, 14 de septiembre de 1998.

Beach, Edward L. *Run Silent, Run Deep*. New York, Henry Holt and Company, 1955.

Beach, Edward L. *Around the World Submerged: The Voyage of the Triton*. New York, Henry Holt and Company, 1962.



Beach, Edward L. *Submarine!* New York, Henry Holt and Company, 1990.

Beach, Edward L. *The Wreck of the Memphis*. Annapolis, Naval Institute Press, 1998.

Beach, Edward L. *Salt and Steel: Reflections of a Submariner*. Annapolis, Naval Institute Press, 1999.

Calder, Bruce J. *El Impacto de la Intervención: La República Dominicana Durante la Ocupación Norteamericana de 1916-1924*. Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2014.

Henríquez Ureña, Max. *Los Yanquis en Santo Domingo*. Santo Domingo, Editora de Santo Domingo, 1977.

“History of a family flag”. *Life Magazine*, vol. 48, no. 23, June 13, 1960.

Knight, Melvin M. *Los Americanos en Santo Domingo. Estudios de Imperialismo Americano*. Ciudad Trujillo (Santo Domi.ngo) Imprenta Listín Diario, 1939.

*Listín Diario*. Santo Domingo, 30 de agosto de 1916.

McClintock, Robert. “The End of the Ex-U.S.S. Memphis”. *United States Naval Institute Proceedings*, Wisconsin, September 1938.

Pararas-Carayannis, George. “The Loss of the USS Memphis on 29 August 1916. Was a Tsunami Responsible? Analysis of a Naval Disaster”. <http://www.drgeorgepc.com/LossUSSMemphis.html> (consultada el 20 de octubre de 2016).

“Triumphant Voyage of the *Triton*”. *Life Magazine*, vol. 48, no. 20, May 23, 1960.



