



EL INCIDENTE DE LAS CAROLINAS

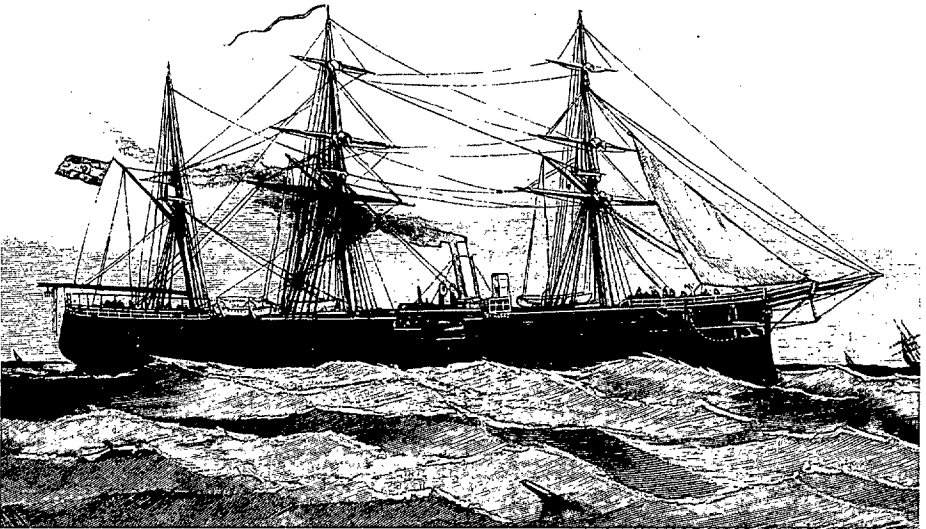
Luis MOLLÁ AYUSO



LEGÓ y se fue el 98. A lo largo del año se rescataron cientos de anécdotas e historias referidas al centenario del «desastre», algo tan lógico como triste, pues la pérdida de las colonias representa sin duda un antes y un después en la historia general de España y en la particular de su Armada.

Sin embargo, la liquidación total de las colonias no tuvo lugar hasta el año siguiente, pues fue en 1899 cuando, a cambio de 25 millones de pesetas, el gobierno español cedía a Alemania los archipiélagos de las Carolinas, Marianas y Palaos (actualmente Belau). Con la previa aprobación del gobierno anterior de Sagasta, el gobierno de Silvela hacía efectiva la supresión del Ministerio de Ultramar. Todos los expedientes y archivos correspondientes a dicho ministerio pasaban definitivamente al archivo de la Biblioteca Nacional. De esta manera el Imperio pasaba a la historia de manera efectiva.

En realidad nuestra presencia en aquellos archipiélagos hacía ya bastantes años que venía siendo meramente teórica. Pero concretamente catorce años



El crucero *Velasco* en viaje a las Carolinas.

antes ocurrió un incidente, «el incidente de las Carolinas», en el que puede decirse que la Armada tuvo una actuación providencial, ya que, gracias a la prudente intervención de un oficial de Marina, España no entró en una guerra con Alemania de la que incluso hoy resulta difícil aventurar los resultados.

Las islas Carolinas

Este archipiélago, bautizado así en honor de nuestro rey Carlos II, había sido descubierto por Francisco Lezcano en 1688; sin embargo no había sido objeto de ocupación por parte española y los únicos gestos de colonización se debían a la acción de algunos misioneros norteamericanos y comerciantes de distintas nacionalidades. Hasta el incidente en 1885 los únicos actos de soberanía por parte de la Corona española habían consistido en una reclamación del cónsul de Hong-Kong en 1875 y la visita del crucero *Velasco* en 1885.

Nuestros problemas en el archipiélago se empezaron a poner de manifiesto a partir de 1870. Los derechos españoles sobre diversos territorios de la zona estaban claramente definidos; sin embargo sabido es que el derecho sin la fuerza es sólo una quimera, por lo que Alemania e Inglaterra, que tenían importantes intereses en la misma zona en la que España mantenía escasas fuerzas, comenzaron a cuestionarse nuestra soberanía.

Ante el escaso respeto a la ley, se destacó a la zona una división compuesta por la goleta *Santa Lucía* y los cañoneros *Samar* y *Bulusán*, al frente de la división marchaba el capitán de fragata Pascual Cervera. Enseguida comenzaron a sucederse los apresamientos de buques alemanes y británicos y, paralelamente a éstos, las quejas de los gobiernos de ambos países. España no pudo soportar la presión diplomática y en marzo de 1877 publicaba un protocolo que autorizaba el libre comercio en la zona de cualquier país interesado. El asunto pareció normalizarse.

Sin embargo, pronto quedó claro que el interés iba más allá de las franquicias y en 1881 Gran Bretaña anuncia la creación de la Compañía Británica del Norte de Borneo, que pasó decididamente a operar en los territorios reivindicados por España.

En España estos asuntos se vivían con mucho interés y con mucha implicación popular, casi siempre de forma satírica. Sin embargo, y a pesar de la fuerte presión popular contraria a la concesión de ventajas coloniales a otros países, el gobierno iba poco a poco cediendo derechos, principalmente en favor de Alemania e Inglaterra, lo que hizo que las fobias en contra de estos países alcanzaran un nivel popular extraordinario, principalmente en contra de Inglaterra, con la que la relación de odio venía de antiguo.

En 1882 se alcanzó un acuerdo por el que Borneo pasaba a soberanía británica mientras España retenía Joló, eso sí, manteniendo la libertad de comercio. En España las multitudes enfurecidas atacaron la embajada británica sin causar mayores desórdenes.

La política de Cánovas no daba resultado, algo en lo que coincidían todos menos él mismo. Cánovas razonaba que no podíamos pretender mantener una hegemonía a la que no apoyaba la realidad de nuestras fuerzas, por lo que se mostraba partidario de hacer concesiones «menores» a fin de aplacar las apetencias de las potencias mayores. Sin embargo, el único resultado que ofrecían estas concesiones era que lejos de colmar las ambiciones que pretendía las aumentaba al observar las potencias la facilidad con que eran conseguidas. En efecto, Gran Bretaña y Alemania, conscientes de la escasa fuerza con que España defendía sus pretendidos territorios, se pusieron de acuerdo para establecer un nuevo acuerdo sobre esferas de influencia en el que las islas Carolinas quedaban dentro de las aspiraciones alemanas.

España entera se encendió de ira y pudo tanto la presión popular que el gobierno decidió hacer efectiva la ocupación del archipiélago, para lo que preparó en Manila una expedición compuesta por los transportes de guerra *Manila* y *San Quintín*, al mando del capitán de fragata Guillermo España. Embarcaba en dicha expedición el teniente de navío Enrique Capriles y Osuna, que habría de quedar como gobernador de las islas.

Los buques salieron a la mar los días 8 y 10 de agosto, respectivamente. Antes, el día 6 de manera verbal y el 11 de forma oficial, el embajador de Alemania en Madrid había comunicado al gobierno español la intención de su

país de ocupar las islas Carolinas por considerarlas territorio sin dueño. La contestación y negativa españolas se produjeron el 12, pero para entonces nuestros barcos ya habían puesto rumbo a la zona de conflicto, lo mismo que el cañonero alemán *Ittis*.

La expedición se alistó y pertrechó lo mejor que se podía para la época, que no era mucho. Marchaban sin embargo pletóricos de moral, aunque con órdenes un tanto confusas, pues lejos de tener una misión definida contaban con la simple recomendación respecto a buques intrusos de que «si intentaran ejercer actos de soberanía se les hará comprender con toda la prudencia posible que la situación de aquellas islas ha variado por completo desde que el gobierno de S. M., en uso de su legítimo derecho, ha establecido allí su pabellón. Si a pesar de ello insistieran en su temeraria empresa, se formulará la correspondiente protesta, a fin de que por el gobierno del archipiélago, o por el de S. M. según el caso, se hagan las gestiones oportunas en evitación de conflictos que no deben surgir dado nuestro reconocido derecho sobre aquellas islas».

El incidente

Los españoles llegamos antes. El viernes 21 de agosto lo hizo el *San Quintín* y al día siguiente el *Manila*, ambos a puerto Tomil, en la isla de Yap. Inmediatamente comenzaron los preparativos para levantar el acta de posesión que incluía el reconocimiento implícito por parte de los caciques locales.

Los alemanes llegaron el 25, y casi inmediatamente un oficial alemán se presentó a bordo del *San Quintín* para comunicar de forma oficial «...que declaraba solemnemente todo el archipiélago bajo la protección del kaiser Guillermo».

La reacción de Capriles no se hizo esperar. Aunque de empleo inferior a España, Capriles era el gobernador y decidió mantener izado a todo trance el pabellón español, para lo que reclamó el auxilio del capitán de fragata España y de sus buques. Al día siguiente protestaron los alemanes de que los españoles izaran su insignia en suelo alemán. La crisis estaba a punto de estallar, una crisis cuyos resultados son muy difíciles de aventurar caso de haber degenerado en conflicto.

Los españoles contaban en la zona con dos buques, ambos antiguos mercantes transformados. El *San Quintín*, de 1.300 toneladas, tres Hontoria de 120 mm y dos de 70, y 150 hombres, tenía más de treinta años. El *Manila* era más moderno y casi alcanzaba las 2.000 toneladas, pero su tripulación se reducía a 77 hombres y sólo se artillaba con antiguas piezas de avancarga. El *Ittis*, con 560 toneladas, era el más pequeño de los tres, pero se armaba con dos piezas de 125 mm y otras dos de 87 mm. Lo tripulaban 85 hombres.

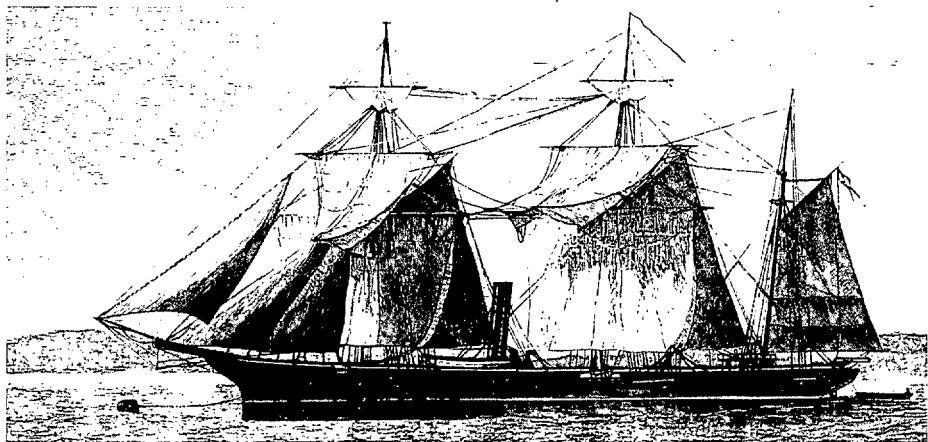
A la vista de las fuerzas puede decirse que existía cierta superioridad por parte española, superioridad que aumentaba con las fuerzas de Infantería de Marina. Además, caso de llegarse al enfrentamiento, los españoles podían escoger la distancia de combate gracias a su superior velocidad. Sin embargo los materiales y pertrechos que se transportaban para levantar la colonia suponían un estorbo para el combate y, en cualquier caso, la proverbial puntería alemana equilibraba las fuerzas.

De haber entrado en combate lo más probable es que el vencedor hubiera alcanzado una victoria tan exigua que sólo las fuerzas continentales de cada uno de los imperios hubiera sido capaz de confirmar, es decir, que a la hipotética batalla de Yap hubieran seguido otras aquí y allá, una guerra en definitiva para la que los alemanes estaban mucho mejor preparados que nosotros.

El caso es que el conflicto no llegó a plantearse, pues el capitán de fragata España, con el argumento de que la colonia no había llegado a establecerse, decidió asumir el mando, retirar la bandera y formular la oportuna protesta. La prudente actitud de España frente a la más impulsiva de Capriles salvó a nuestro país de una guerra desigual y probablemente de una derrota de incalculables consecuencias. Las espadas, a pesar de todo, seguían en alto.

La crisis

En nuestro país la situación se vivió con extraordinaria viveza e inusitada tensión. Las noticias de Yap llegaban de forma muy dilatada pero se esperaban con verdadera impaciencia. Los medios de comunicación se implicaron con especial fogosidad. Como ocurrió años después cuando el desastre, su falta de conocimiento de la situación real y de las capacidades de ambas marinas tras-



Cañonero *Illis*.

mitieron al populacho un optimismo exagerado que rápidamente prendió en el ánimo de la mayoría de los españoles que reclamaban un escarmiento ejemplar. Hasta la gaceta *Época*, órgano oficial de Cánovas, se lamentaba en su editorial del 5 de septiembre de que nuestros buques no hubieran hundido al *Itis*. El ministro de Marina, Antequera, pidió la dimisión, que le fue inmediatamente aceptada.

Afortunadamente la lentitud de las comunicaciones de la época y la ausencia de las telecomunicaciones actuales permitieron a nuestro capitán de fragata tomar una decisión sosegada, sin implicación de los furoros populares ni de los calores editoriales. Guillermo España simplemente no consideró fuera su deber iniciar una guerra para la que su patria no estaba preparada.

Efectivamente, durante muchos años los proyectos navales se habían ido aparcando, de forma que, cuando estalló la crisis, nuestra flota no estaba de ninguna manera a la altura de la de los amigos, ni tampoco, lo que es peor, de la de los enemigos. Rápidamente se decidió el alistamiento inmediato de nuestras unidades para acudir en socorro de la débil escuadrilla de Filipinas, pero como quiera que las averías mantenían en dique a los mejores buques, se mandó como todo refuerzo a la vieja corbeta *María de Molina* al mando del capitán de fragata Indalecio Nuñez. Mientras tanto, la escuadra de instrucción, mandada curiosamente por el dimitido ministro Antequera, se dirigió a las Baleares, pues las noticias de los servicios de inteligencia en Alemania alertaban de que los alemanes pensaban apoderarse de estas islas como contrapartida de sus pérdidas en combate, es decir, como contrapartida del *Itis* si éste fuera hundido en Yap.

En cualquier caso y a la vista de la escasa capacidad operativa de la Flota, se decidió gestionar en el extranjero la adquisición inmediata de las unidades necesarias para hacer frente a la crisis. De esta forma se mandaron oficiales a los principales países productores de armamento naval. Lo más curioso es que se estaba a punto de entrar en guerra con uno de los países que suministraban tradicionalmente material naval a España.

En nuestro país la indignación inicial por la falta de iniciativa de nuestras unidades en Yap se convirtió, primero, en sorpresa cuando la gente empezó a conocer la realidad de la diferente capacidad de combate entre los dos países, y en miedo después, cuando se supo que una de las reacciones probables de la marina alemana a nuestros ataques podría consistir en el bombardeo indiscriminado de las principales poblaciones costeras. La reacción entonces fue también típicamente española y consistió en abrir suscripciones populares para la compra urgente de buques de guerra. Así, mientras *El Liberal* recaudaba fondos para un buque que se llamaría *Patria*; *El Imparcial* proponía que cada región sufragase un buque que llevaría su nombre, y otro la América española que habría de llamarse *Cervantes*; *El Resumen* proponía otro de nombre *Prensa*, y *La Gaceta Universal* abrió con 10.000 reales la compra de otro...

Ni las adquisiciones en el extranjero ni las suscripciones populares. Todo quedó en nada, salvo la iniciativa más seria del Centro del Ejército y de la Armada, que sufragó la construcción del torpedero *Ejército* que se construyó y botó en los Astilleros de Otero, Gil y Cía de La Graña, en realidad con mayor voluntad que acierto.

Epílogo

Como es bien sabido España no entró en guerra con Alemania, pero cierto es que faltó muy poco. La prudente actuación del capitán de fragata España en Yap permitió al gobierno reconducir la crisis antes de que se disparase un solo tiro de cañón. Propuesto por la reina regente el arbitraje papal de León XIII, el pontífice emitió sus consideraciones, que se firmaron como protocolo en Roma en diciembre del mismo año 85. De esta forma ambos imperios admitieron la soberanía española sobre el archipiélago, pero concediendo a los alemanes libertad de comercio, navegación y pesca, así como asentamientos agrícolas. Se les concedía también una estación naval y un depósito de carbón. Naturalmente, antes de transcurrido un mes, Gran Bretaña reclamó los mismos derechos para sí, que le fueron concedidos sin necesidad de laudo papal. Poco después Alemania renunció a la estación naval y al depósito de carbón que Bismarck ya no consideró interesantes. Es más que probable que el canciller alemán tratara de crear una situación artificial en Asia para procurarse beneficios mucho más interesantes en Europa, ¿las Baleares?

En España se alabó mucho la gestión de Cánovas, principalmente por el propio político malagueño. La realidad es que Cánovas fue un poco a remolque de los acontecimientos, ya que tras el precedente de ceder Borneo en marzo, parece que se vio sorprendido por la nota alemana en agosto. Tras ésta, fue el encendimiento de su propia oratoria lo que prendió en el ánimo de los españoles hasta el punto de que la resolución del incidente se le escapó de las manos. Corresponde al capitán de fragata España, pues, el mérito de evitar el conflicto armado con los alemanes. Gracias a su anticipación al impulsivo Capriles y a su prudencia debe nuestro país la tranquilidad de la paz con Alemania y posiblemente la posesión actual del archipiélago balear.

De la fogaosidad e ímpetu de Capriles conservamos un documento escrito. Se trata de la correspondencia mantenida entre el ministro de Marina Auñón, el almirante Cervera y el propio Capriles, cuando ya capitán de corbeta se encontraba prisionero de los americanos en Annápolis a consecuencia de los combates de Cuba:

*El almirante (Cervera) al ministro (Auñón)
Annápolis Md. 20 Agosto 1898.*

«Oficialmente me comunican que el Gobierno americano nos dejará en libertad si damos palabra de no hacer armas durante la guerra, como lo han hecho los veinte mil hombres de Santiago. He contestado que no podemos porque el Código penal considera como delito este hecho. Suplico a V. E. me dé instrucciones.»

*El teniente de navío de primera (Capriles) al ministro
Annápolis Md. 20 Agosto 1898*

«No aceptaré libertad bajo palabra ni aun autorizado por V. E.»

El ministro al almirante

«Apruebo negativa de oficiales prisioneros a recobrar libertad bajo palabra de no hacer armas, y advierta Teniente de Navío primera Capriles que, aunque otra sea su intención, resulta irrespetuoso su aviso al admitir la posibilidad de que el Gobierno autorice lo que el Código penal.»

Y así ocurrió el «incidente de las Carolinas». A partir de entonces España naturalmente reforzó su posición en el archipiélago; sin embargo, dos años después los indígenas sublevados atacaron la guarnición española en Ponapé, dando muerte al gobernador, capitán de navío Posadillo, y al médico de la Armada Enrique Cardona. A partir de aquí España comenzó una lenta retirada de la zona que culminó con la venta de las Carolinas y Palaos a Alemania por los 25 millones de pesetas. En 1918 las Carolinas fueron puestas bajo mandato japonés donde, considerando su enorme importancia estratégica, instalaron una base naval en el atolón de Truk, desde la que lanzaron en 1942 su ofensiva naval sobre las islas Salomón. Tras la derrota de Midway los japoneses trajeron a Truk los restos de su flota combinada, que cayó finalmente en el ataque norteamericano contra las islas Marshall. A partir de ese momento el archipiélago pasó al olvido. En 1947 fue puesto bajo la tutela de la ONU, que confió su administración a los Estados Unidos. En mayo de 1979 se convirtió definitivamente en dos estados independientes del resto, e independientes también entre sí: la República de Belau y los Estados Federados de Micro-nesia.

BIBLIOGRAFIA

- Gran Enciclopedia Larousse. Crónica de España.* Editorial Plaza & Janés.
RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *Documento de la Escuadra de Operaciones de las Antillas.* Editorial Naval.
RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *Política Naval de la Restauración.* Editorial San Martín.
Enciclopedia General del Mar. Editorial Garriga.