

La crisis de Las Carolinas

AGUSTÍN R. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ*

El conflicto que enfrentó en 1885 a España con el Imperio Alemán por la posesión del archipiélago del Pacífico ha sido analizado corrientemente por la historiografía en sus vertientes diplomáticas o coloniales; el objetivo de este trabajo consiste en ofrecer una perspectiva naval del asunto, enfoque normalmente relegado¹.

Desde el comienzo de la década, comprobando la antigüedad y el desgaste de la flota construída en tiempos de Isabel II, habían tenido lugar sucesivos, aunque por el momento frustrados, intentos de reconstruir la escuadra. Así conocieron la luz los proyectos de escuadra de Durán (1880), Pavía (1883) y Antequera (1884).

Pese a estos fracasos, la urgencia de dotar al país de unas adecuadas fuerzas navales en una época progresivamente convulsa en un ultramar colonial, hizo que se encargaran fuera de programa una larga serie de unidades. Sin embargo, pocas de éstas estaban disponibles cuando estalló una crisis que amenazó por un momento por comprometer tanto la integridad de España, como la de su sistema político.

* Instituto Nacional de Bachillerato. Santander.

1. A los ya clásicos trabajos de Palacio Atard y Espadas Burgos sobre el tema cabe añadir la tesis doctoral de ELIZADE PÉREZ-GRUESO, M. D. *Las Carolinas. Colonia española*, U. C. de Madrid, 1988.

ANTECEDENTES

En el Pacífico español, amplias zonas estaban sólo teóricamente bajo el dominio de la Corona española. Esto planteaba serios problemas en la era del imperialismo, máxime cuando, junto con Africa, el Pacífico era una de las zonas sin repartir entre las potencias y, a diferencia de Africa, en el Pacífico no se había llegado a un acuerdo internacional como el de Berlín de 1884.

Los problemas de España comenzaron a ser manifiestos desde 1870, pues tanto Gran Bretaña como el Imperio Alemán tenían intereses en Joló y el Norte de Borneo lo suficientemente importantes como para poner en cuestión la soberanía española sobre tales territorios. El asunto se demoró en unas largas negociaciones diplomáticas, no exentas de alguna acritud e incidentes, hasta su resolución por el Protocolo de 7.III.1885, cediendo España Borneo y concediendo franquicias comerciales en Joló².

Pero la redistribución de los territorios situados bajo una discutible soberanía española no acabó en marzo del 85, poco después, en abril y tras un cambio de notas, la Gran Bretaña y el Imperio Alemán llegaban a un acuerdo sobre esferas de influencia que colocaba dentro de la alemana al archipiélago de las Carolinas³.

Aunque descubierto por los españoles, y tradicionalmente considerado posesión española, el archipiélago no había sido objeto de asentamiento ni de ocupación por parte de España. Los únicos actos de soberanía por parte de España en todo el siglo XIX, se debían a unas reclamaciones del cónsul español en Hong Kong en 1875, y la visita del crucero «Velasco» en febrero de 1885. Por contra, se habían instalado allí unos misioneros estadounidenses y comerciantes de distintas nacionalidades.

Decidida por parte española la ocupación y toma de posesión efectiva se preparó en Manila una expedición compuesta por los transportes de guerra «Manila» y «San Quintín», al mando del Capitán de Fragata D. Guillermo España, llevando como gobernador de las islas al Teniente de Navío D. Enrique Capriles y Osuna. Los dos buques zarparon de Manila el 8 y 10 de agosto de 1885 respectivamente y a los jefes de la expedición no se les había dado ninguna orden de apresurarse o puesto en su conocimiento la situación; sólo se les recomendaba respecto a buques intrusos que «si... intentaran ejercer actos de soberanía, se les hará comprender

2. MONTERO y VIDAL, J. *Historia de la Piratería Malayo-Mahometana en Mindanao, Joló y Borneo*. Madrid, Tello. 1888, pp. 543 y ss.; es básico sobre el tema SALOM, J. «España ante el imperialismo colonial del siglo XIX: la cuestión de Joló-Borneo (1874-1885)» en *Homenaje a A. Domínguez Ortiz*.

3. BECKER, J. *Historia de las relaciones exteriores de España durante el siglo XIX*. Madrid, 1926, Vol. III, pp. 287 y 569. También FIELDHOUSE, D. K. *Economía e Imperio*. Madrid. Siglo XXI. 1977.

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 General de este archipiélago, o el de S. M., según los casos, se hagan las gestiones oportunas en evitación de conflictos que no deben surgir dado nuestro reconocido derecho sobre aquellas islas»⁴.

El día 6 de agosto verbalmente y el 11 por una nota escrita, el embajador de Alemania en Madrid, Conde Solms-Sonnenwalde, anuncia al gobierno español el propósito de Alemania de ocupar las islas Carolinas, ya que las considera territorio sin dueño. La contestación, y negativa, española se produjo el 12, pero ya los dos buques españoles y el cañonero alemán «Iltis» se dirigían hacia el archipiélago.

La nota produjo un considerable revuelto en España: grandes manifestaciones patrióticas y encendidos manifiestos. Pero dejando a un lado intereses partidistas o el vocerío de una prensa más o menos responsable, existían algunos motivos para la indignación: en primer lugar, un cierto acercamiento hispano alemán, aunque sometido a oscilaciones y distanciamientos, era visible desde hacía varios años; fruto tangible de este acercamiento era el protocolo antedicho y las avanzadas conversaciones para ceder un depósito de carbón y otras facilidades a Alemania en Fernando Poó⁵.

No parecía en este ambiente un signo de buena voluntad, el apoderarse de un territorio considerado tradicionalmente dentro del área de soberanía española, con las salvedades referidas, y más cuando era evidente que España estaba mostrando su interés por establecer allí su dominación oficial con las iniciativas antedichas y con la expedición ya decidida y publicados oficialmente su intención y destino, aunque retrasada en el tiempo por los necesarios preparativos. El disponer una competición entre buques de guerra que determinase la soberanía del territorio era arriesgarse a un serio incidente entre ellos.

Creemos, por tanto, que la indignación española estaba justificada, aunque era un hecho nuevo el que trascendiera de los círculos políticos, militares y navales hasta llegar a configurar un vasto movimiento de opinión pública, motivado por los factores antedichos y por una creciente preocupación por los temas coloniales y ultramarinos.

4. MARENCO, S. *La Ficción y la verdad de lo ocurrido en Yap*. Madrid. El Globo, 1886.

5. AMAE. *Correspondencia en Alemania Leg. 2.090*.

EL INCIDENTE

El 21 de agosto y el 22, respectivamente, arribaron a Puerto Tomil (Yap) el «San Quintín» y el «Manila». Pronto comenzaron los preparativos para levantar acta de posesión (que incluían la adhesión de los caciques locales) y el reconocimiento para elegir el emplazamiento de la colonia.

Estando en estos trámites, fondeó el día 25, a las 5,20 de la tarde, el «Iltis», en medio de un chubasco y con escasa visibilidad. Los españoles no recelaron nada, pero a las 7, un oficial alemán se presentó en el «San Quintín» para comunicar oficialmente «... que había declarado solemnemente y con todos los requisitos del tratado de Berlín, todo el archipiélago bajo la protección de S. M. el Emperador Guillermo de Alemania, mostrando a la vez el acta de posesión firmada, no sólo por los extranjeros residentes en Yap, sino también por los residentes del país»⁶.

La reacción del flamante gobernador español, Capriles, ante tan manifiesta muestra de la tópica efectividad teutónica, no se hizo esperar. Aunque gobernador, era inferior en grado al capitán de Fragata España, jefe de la expedición y supremo mientras no se estableciese la colonia; por ello le informó que: «como es posible que el comandante de dicho buque pretenda alegar derechos para sostener la ocupación... debo manifestar a V. S. que estoy resuelto a sostener izado a todo trance nuestro honroso pabellón para lo cual reclamo el auxilio moral y material de V. S.». En efecto, Capriles había ordenado arbolar pabellón español en tierra. Al día siguiente, los alemanes protestaron por que el pabellón estaba izado «en territorio alemán».

La crisis estaba a punto de estallar. Tanto se ha polemizado en su día y posteriormente sobre la eventualidad y resultado de un choque armado, que no podemos por menos que extendernos sobre este punto.

Por parte española se encontraban dos transportes, antiguos mercantes transformados, el «San Quintín», viejo en 1854, pero reformado en 1880, con 1.300 toneladas, 1.500 cv. y armado con tres piezas Hontoria de 12 cm. Modelo 79, 2 de 7 cm. y una ametralladora, y su tripulación era de 150 hombres. El «Manila», de 1883, era más moderno, pero su armamento se limitaba a dos anticuadas piezas de bronce avancarga; desplazaba 1.957 toneladas, tenía 750 cv. en sus máquinas y lo tripulaban 77 hombres.

El «Iltis» alemán era el más pequeño de los tres buques, desplazaba 561 toneladas y tenía aparejo completo, sus máquinas de 142 cv. le impulsaban a 8 nudos (inferior a la de los españoles) y lo armaban dos piezas

6. *Ibid.*, p. 63. Seguiremos en adelante la narración de MARENCO, o.c., de los hechos, la más completa y detallada que hemos hallado.

de 125 mm., 2 de 87 mm. y dos revólvers de 37 mm. Se botó en 1878 en Danzig. Lo tripulaban 85 hombres⁷.

Como se puede observar, existía una ligera superioridad española, aumentada por la fuerza de infantería de marina transportada en los buques, pero atenuada por el embarazo que para éstos suponía el llevar embarcados gran cantidad de materiales y pertrechos para la colonia.

Contando con la proverbial pericia artillera de la marina alemana, lo más probable es que el encuentro (a corta distancia) se hubiere resuelto en una victoria pírrica para cualquiera de los dos bandos, y seguramente el vencedor hubiera quedado tan inútil como el vencido, esperando ansiosamente la llegada de refuerzos, que decidieran la cuestión y los rescatase.

El caso, como es bien sabido, no llegó a plantearse: el capitán de fragata España decidió asumir el mando, retirar la bandera y formular la oportuna propuesta; las espadas, sin embargo, quedaban en alto.

BALANCE DE FUERZAS

La reacción en España al saberse lo acontecido fue agria: alborotos populares, intento de ataque con rotura del escudo y bandera de la embajada alemana en Madrid, y alteraciones similares en las principales capitales.

La actuación del «Iltis» fue considerada poco menos que pirática y, desde luego, abiertamente provocadora. Creemos que, dejando a un lado la tópica impresionabilidad latina y española, un incidente parecido hubiera suscitado duras respuestas del gobierno y de la opinión pública de cualquier potencia europea de la época. Y ello sin citar a militares o marinos; incluso una personalidad del rango y prestigio del General Martínez Campos era partidaria de vengar lo que consideraba una afrenta⁸.

El asunto pues, iba más allá de la maliciosa suposición de Becker, achacando todo a los liberales: «No parece sino que se quiso aprovechar la ocasión para sacudir la tacha de germanófilos y procurar volver a la gracia de los radicales franceses»⁹. Algo más debía haber cuando «La Epoca», órgano del propio Cánovas, se dolía de que los buques españoles no habían hundido al «Iltis», en su editorial de 5 de Septiembre. «¡Viva España! ¡Viva el Rey», el diario se preguntaba: «¿Cómo el «San Quin-

7. Las características de los buques alemanes del capitulo dedicado a esta marina en *All the world's fighting ships 1860-1905*. Greenwich, Conway, 1979 debido a LYON, D. pp. 240 a 266.

8. FERNÁNDEZ ALMAGRO, M. *Historia política de la España Contemporánea*. Madrid, 1972, Vol. I, p. 435.

9. BECKER, o.c., p. 602.

tín», superior en fuerza al «Iltis», que es un cañonero de 2.^a clase, no cumplió con su deber desalojando con la fuerza al barco alemán?».

Afortunadamente, el jefe de la expedición no consideraba su deber iniciar una guerra para la que su patria no estaba preparada.

Pero amplios sectores de la opinión no lo veían así. Aunque se era consciente de la inferioridad naval española, la opinión general era que estaba en juego la honra, y que por ella se debía arrostrar cualquier inferioridad material. Así se mostró en la manifestación patriótica de Madrid, en la cual al pasar delante del Ateneo, se exhibió desde éste un retrato del almirante Méndez Núñez, mientras que D. Alberto Aguilera repetía en su alocución la frase atribuida al marino: «más vale honra sin barcos que barcos sin honra», poniéndola como modelo de conducta en las circunstancias del momento.

Por ello no se comprendía la actitud prudente de los marinos en Yap, y comenzaron a circular comentarios poco gratos. La situación podía degenerar rápidamente en altercados y duelos entre ofensores y ofendidos, por lo que el ministro de Marina, almirante Pezuela, debió tomar cartas en el asunto, con la siguiente circular a los Departamentos navales y a la Escuadra, publicada en la prensa:

«Haga V. E. entender a los jefes y oficiales (cuya) honrosa susceptibilidad hayan podido herir las apreciaciones imprudentes de muchos periódicos, que el Gobierno ha dado desde un principio las órdenes... para abrir una información oficial acerca de las diferencias de actitud que allí tuvieron dicho gobernador y el comandante del «San Quintín», todo lo cual se necesita absolutamente para formar idea exacta de los sucesos y poder juzgarlos completamente. Nadie más interesado que yo, en el interín, en defender la honra de mis subordinados, que ningún indicio demuestra que haya quedado empañada en lo más mínimo por los sucesos del Yap»¹⁰.

Pese a los proyectos y programas navales, lo cierto es que en 1885 la Armada Real no había visto incrementado o renovado sus buques. La mayor parte de los encargados a los arsenales o al extranjero estaban aún lejos de poder entrar en servicio.

Esta situación, no por divulgada y discutida, menos resuelta, estaba empezando a minar de forma apreciable la moral de los oficiales de la Armada.

Ya años antes, en 1881, y en la Revista General de Marina, se había publicado un artículo que intentaba predecir el resultado de una futura guerra naval. En ella, una pequeña potencia se enfrentaba a España con un único acorazado moderno. El buque enemigo, tras interrumpir el tráfico y bombardear las ciudades costeras, se enfrentaba a la escuadra espa-

10. Diario «El Progreso» 14.IX.1885.

ñola, compuesta de las ya anticuadas fragatas acorazadas «Numancia», «Vitoria» y «Zaragoza». Tras dejar atrás a la tercera por su escasa velocidad, el blindado enemigo averiaba a la segunda y hundía a la primera (insignia). El resultado no podía ser, pues, más descorazonador¹¹.

Otro artículo, del mismo Concas, escrito en 1884, reiteraba de forma más cruda lo que podría pasar: «Los buques irán donde sea necesario y se batirán con el enemigo que Dios les depare, aunque sea un disparate, pues el honor militar y la crueldad de la opinión pública, en todas partes y en España sobre todo, dispuesta a ver a sus marinos volar la Santa Bárbara para aclamarlos en el número de los héroes y dedicarles una procesión cívica con su correspondiente responso»¹².

Realmente, la situación de la fuerza naval era decepcionante. Atendiendo a su despliegue, la Armada española disponía de los siguientes buques:

Península, Canarias y Guinea

Cuatro fragatas acorazadas, dos de ellas de casco de madera, botadas entre 1863 y 1869, con un desplazamiento entre las 7.352 y 5.650 toneladas y de 12,5 a 14 nudos: «Numancia», «Vitoria», «Sagunto» y «Zaragoza». Seis viejas fragatas de hélice y casco de madera, botadas entre 1859 y 1865 y prácticamente inútiles por anticuadas y mal estado: «Almansa», «Navas de Tolosa», «Gerona», «Carmen», «Lealtad» y «Blanca». Además, las corbetas «Tornado» y «María de Molina». Dos cruceros de madera, los remozados «Castilla» y «Navarra», bastante mejores y veloces, pero tampoco adecuados para el combate en línea.

El resto eran pequeños buques sin gran importancia militar (cañoneros, escampavías, guardacostas): los simbólicos cuatro torpederos y los nuevos cañoneros «Lezo», «Concha», «Magallanes» y «Elcano» que entonces empezaba a entrar en servicio.

Cuba

Una vieja fragata de madera, la «Concepción», dos pequeños cruceros, los «Jorge Juan» y «Sánchez Barcaiztegui» comprados en Francia al final del «Sexenio». Un aviso, el «Fernando el Católico», de idéntica pro-

11. MONTERO y RAPALLO, M. «La Marina de la Guerra Española». *Revista General de Marina*. Vol. II. 1881, p. 599 y ss.

12. CONCAS y PALAU, V. «Sobre el aparejo de nuestros cruceros». *R. G. de Marina*. Vol. II. 1884. p. 634.

cedencia, e igualmente metálico, y luego la habitual colección de vapores, goletas y cañoneros, por lo general en mal estado.

Filipinas

Un crucero de madera, el «Aragón», gemelo del «Castilla» y del «Navarra». Un crucero de hierro, el «Velasco», un aviso, el «Marqués de Due-ro», igual al «Fernando el Católico». Cuatro goletas: «Vencedora», de 1861 (Cartagena), 710 toneladas, 160 cv. casco de madera, 3 piezas de 160 mm. Parrot y 3 de 80 mm.; «Sirena», 1863, 450 toneladas, 130 cv., madera, 2 de 160, 2 de 70 y 2 de 80; y las «Valiente» y «Animosa» de 1860 (Gran Bretaña), 510 toneladas, casco de hierro, 1 × 160, 1 × 120 y 2 × 80. Aparte los transportes mencionados y pequeños cañoneros¹³.

Hemos especificado más los buques de Filipinas para hacer resaltar su indefensión frente a una agresión de otra potencia, siquiera mediana. Apenas cuatro buques de apostadero (los cruceros, el aviso, y el «San Quintín») podían hacer frente con posibilidades de éxito al «Itlis», una de las más pequeñas unidades de la escuadra alemana.

Pero si la fuerza naval de Filipinas se hallaba en una situación de inferioridad ya en el plano teórico, el estado real de los buques hacía su situación casi desesperada.

La obra muerta de la goleta «Vencedora» se hallaba podrida, y el estado de las demás no era mucho mejor; la «Sirena», por ejemplo, no había limpiado fondos en más de tres años, achaque común a las dos restantes. En todas ellas faltaban efectos¹⁴.

Para colmo de desdichas, se supo que uno de los dos cruceros, el «Velasco», tenía averías que si bien no le impedían navegar, sólo podían ser reparadas en Hong Kong, cosa harto difícil si se rompían las hostilidades y se sucedía una previsible declaración de neutralidad por parte de los británicos.

En 15 de agosto, el Gobernador del Archipiélago le notificaba a Capriles la situación tal como se la describía el Ministro de Estado y añadía: «Desgraciadamente, Vd. no desconoce la falta absoluta que tenemos de medios materiales para rechazar tan inicua agresión, agravada con los temores que abriga el gobierno de S. M. de que a la vez pueda ser amenazada esta capital (Manila) por fuerzas alemanas»¹⁵.

13. Datos extraídos del Estado General de la Armada de 1885 y leyes de Fuerzas Navales para 1884-85 y 1885-86. Para los buques SAINT-HUBERT, C. *Early Spanish Steam Warships. Warships International*. n.º 4, 1983, 1.º de 1984.

14. ARCHIVO ALVARO DE BAZÁN. (A.A.B.) Apostadero de Filipinas, Asuntos Particulares, 1885.

15. MARENCO, o.c. p. 97.

Como todo refuerzo a tan débil escuadrilla, escasa o nulamente apoyada por baterías de costa o minas, sólo se pudo enviar desde la península a la vieja corbeta de madera «María de Molina», botada en Cádiz en 1868, de 1.700 toneladas, 300 cv. y armada con diez piezas de 160 mm. Parrott y 4 de 80 mm. El buque era muy inferior a sus posibles contrincantes, uno de los cuales, la corbeta de hierro alemana «Prinz Adalbert» botada en 1875, con 4.553 toneladas, 6.050 cv., y doce mucho más modernas piezas Krupp de 170 mm., se hallaba en la zona.

La «María de Molina» zarpó de Cádiz el 30 de septiembre con serias instrucciones: navegar a la máxima velocidad posible, evitar la tierra, no usar la bandera o arbolar la falsa, simular rumbos y sembrar noticias erróneas en sus escalas. Se consideraba probable una ruptura de hostilidades: «evitará encuentros con fuerzas superiores... apresará y marinará o destruirá, según las circunstancias, todo buque o propiedad enemiga que encuentre a su paso...», y por último, se encomiaba «extremar la resistencia profiriendo la pérdida del buque propio a su caída en poder del contrario». Eso sí, por no acabar de dar la razón a Concas, «... siempre que no haya riesgo próximo de perecer el equipaje y agregar a la pérdida del buque la de sus tripulantes sin beneficio alguno»¹⁶.

Una gran responsabilidad caía sobre los hombros del comandante (capitán de Fragata D. Indalecio Núñez y Zuloaga); sin poderse acercar a tierra y, por tanto, obtener noticias, quedaba a su arbitrio lo que pudiera pasar si por azar se encontraba con un buque alemán. Sólo el buen sentido de ambos comandantes impediría un incidente como el que acababa de evitar en Yap.

El 3 de Enero de 1886, tras una larga travesía dilatada por el mal estado de sus calderas que llegaron sólo a dar 4,5 nudos, el «María de Molina» fondeó en Cavite¹⁷.

LA ESCUADRA DE INSTRUCCIÓN

En la Península, la situación no era mucho mejor. La Escuadra de Instrucción había quedado al mando del vicealmirante D. Juan Bautista Antequera, quien precisamente había dimitido poco antes como Ministro de Marina ante el rechazo de su plan de escuadra.

La escuadra se componía de las fragatas «Numancia», «Vitoria», «Gerona» y «Carmen», del cañonero «Paz» y los torpederos «Rigel» y «Cástor», a la que se añadieron poco después la fragata «Almansa» y el

16. BLANCO NÚÑEZ, J. «Centenario de una crisis» *R. G. de Marina*, Agosto 1985, p. 191 y ss.

17. El único refuerzo fue dado de baja meses más tarde, y remolcado como pontón a las Carolinas donde terminó sus días.

crucero «Navarra»¹⁸. Es decir, dos fragatas acorazadas ya algo anticuadas, tres fragatas de madera que ya lo eran decididamente, un crucero nuevo, pero igualmente de madera, un pequeño cañonero y dos torpederos, uno de ellos armado sólo con torpedos de botalón.

De su estado nos habla el propio Antequera:

«Vitoria: su artillería abrazaba un campo de tiro sumamente limitado dejando un sitio por la popa de 120° sin fuego ninguno, y el único cañón que tenía en la proa presentaba tales dificultades en cambiarle de banda para preservar una mura, que tardaba en la faena cuarenta minutos; tal era su defectuosa instalación... Nada de instalación de torpedos, pero sí una luz eléctrica de poca intensidad relativa y haz muy limitado».

«Numancia: ... hacía 15 meses que no limpiaba sus fondos; había sufrido una avería de consideración en su máquina, remediada a bordo y sólo ensayada en parte, y faltaba bastante personal de su dotación. La instalación de torpedos, mandada verificar... desde larga fecha... no se había todavía conseguido. Las planchas de blindaje que debían taladrarse se encontraban en Cartagena, y en su sustitución llevaba dos de madera. El número de ametralladoras era sólo de dos».

«Las fragatas “Carmen” y “Gerona”, escuelas de Guardias Marinas y de cabos de cañón, si bien en buen estado de instrucción, su larga fecha de entrada en dique, particularmente la primera, y sus condiciones especiales de buque antiguo de madera, con artillería lisa la «Carmen» y entubada la «Gerona», las colocaba en perfectas condiciones para desempeñar su cometido de escuelas o para formar parte de una escuadra de instrucción, pero no de una guerra».

De la «Almansa» se podría decir lo mismo respecto al buque, pero además: «... las condiciones de instrucción de su dotación eran completamente nulas. La marinería había embarcado a la salida del buque de El Ferrol en traje de paisano... y el viaje lo había verificado sin poder mandar al aparejo más que a los contra maestres y a un escasísimo número de individuos de traía...».

En cuanto al «Navarra», desde su entrada en servicio hacía un año, sólo había efectuado un ejercicio de tiro¹⁹.

La escuadra se concentró en Mahón, donde el celo de Antequera obró milagros en la preparación de sus buques y dotaciones. Esta medida iba destinada a evitar un golpe de mano alemán sobre las Baleares. En efecto, se temía que se utilizaran como moneda de cambio tras la contienda, algo mucho más peligroso que el que la escuadra alemana bloqueara o bombardeara las costas peninsulares.

18. CONDE DE SANTA POLA, *Apuntes para una biografía del Almirante Antequera*. Madrid, 1927. El marino, pese a conocer al gravedad de la situación de inferioridad y falta de preparación de la escuadra, solicitó su mando del que le eximia su alta graduación.

19. *Ibid.*, o.c. p. 45.

Pero esta decisión no parecía muy acertada al destacar a la escuadra lejos de sus bases, apoyos y refuerzos, abandonando la protección del resto del litoral y archipiélagos españoles²⁰.

Tal vez se pensaba al menos preservar la escuadra dentro del seguro puerto de Mahón, pero el juicio de Antequera sobre sus fortificaciones invalida dicha suposición:

«... es indudable que el juicio que necesariamente se forma de una visita como la verificada no es nada favorable al poder defensivo y ofensivo de tan importante fortificación, sus magníficas casamatas, el espesor inmenso de los muros de piedra de todas sus baterías amparan cañones de a 24, antiguos y de bronce, obuses de 21 cm. que han de tirar por elevación, y cañones de 15 cm. rayados, únicas piezas modernas montadas, cuyo calibre es relativamente pequeño para defenderse de una agresión de una escuadra, siquiera sea medianamente acorazada; si a estas circunstancias se agrega la de estar cubierto el artillado para la defensa por tierra y abandonada la parte que mira al mar y defiende la entrada del puerto, así como que en el arrumbamiento del Norte se puede causar desde mar afuera grandes estragos a las defensas de tierra con impunidad...»²¹. Por lo que Antequera consiguió del gobierno la autorización para una fortificación provisional, utilizando 2 piezas Krupp de 30,5 cm. y otras dos de 28 cm., que pese a no ser idóneas, cubrirían los sectores indefensos, al mismo tiempo que establecía puntos de vigilancia conectados por telégrafo y líneas defensivas de torpedos (minas).

No es de extrañar, por tanto, que al nombrar el 5 de Septiembre a Antequera el Gobierno confiase en la «decisión, celo y patriotismo que V.E. tiene tan acreditadas...» y no en «... medios materiales que no corresponden al objeto a que se destinan», dándole por tanto amplias facultades para disponer de y alistar los escasos medios de toda índole necesarios ante la crisis bélica que amenazaba, orillando toda clase de trabas legales y administrativas.

Por lo demás se intentaba denodadamente poner en servicio nuevas unidades, como el crucero «Castilla», se volvía a botar la modernizada batería «Duque de Tetuán» el 24 de Octubre y se habilitaban otros buques como baterías flotantes la fragata «Navas de Tolosa», el vapor «Liniers», probablemente se hizo lo mismo con la fragata acorazada «Méndez Núñez» y casi con toda seguridad con el monitor «Puigcerdá» entre otros buques.

Cuatro torpederos se concluían por entonces en el extranjero, los «Acevedo» y «Ordóñez» por la Thornicroft, y el «Retamosa» por la Yarrow británicas, así como el «Orión» de la alemana Germania.

20. La disposición fue acerbadamente criticada años después. Cfr. PÉREZ DE VARGAS, L. *El caño de Sancti-Petri*, R. G. de Marina. Vol. I. 1893. p. 136 y ss.

21. CONDE DE SANTA POLA. o.c., p. 45.

Los británicos podían ser detenidos en sus puertos de origen por el estallido de la guerra, pero el caso del «Orión», junto con el ya en servicio en la escuadra «Rigel», nos recuerda otro inquietante hecho: podía comenzar una guerra con uno de nuestros suministradores de material naval. Y ello, no sólo por estos dos pequeños buques, sino porque todo el material de torpedos de la armada era y siguió siendo alemán, de la *Schwarzkopf*²² y porque parte de la artillería de los cruceros clase «Castilla», y como hemos visto, la de costa, era de factura alemana.

INTENTOS DE COMPRA DE BUQUES

De cualquier modo, la situación era lo bastante grave como para arbitrar otro tipo de soluciones, y la más obvia era intentar comprar buques de guerra en el extranjero.

El 25 de agosto se enviaba una circular a los jefes de las Comisiones de Marina en el extranjero en los siguientes términos:

«Con todo sigilo y sin perder momento, sírvanse V. E. investigar los buques de combate, enteramente listos, cuya adquisición sea posible y conveniente; enviando con toda urgencia proposiciones de venta, y especificaciones de los mismos».

«Nunca, como en esta ocasión, el reconocido celo e inteligencia de V. S. podrá prestar un importante servicio a la Patria»²³.

Como puede verse, todo ello, sin aclarar qué tipos o buques se necesitan, que precio puede pagarse, etc...

El jefe de la Comisión de Francia contestaba señalando que sólo se encontraba a punto de terminarse (únicos buques que interesaban) el acorazado «Marceau», para la marina francesa y no disponible, así como varios torpederos y avisos. Un crucero protegido de 4.500 toneladas que se construía para Japón no estaría concluido antes de un año. En cuanto a vapores mercantes susceptibles de ser armados, los deseables estaban aún lejos de ser terminados, aunque no se descartaban otras posibilidades.

El de la Comisión de Alemania descartaba, por razones fáciles de comprender, la posibilidad de compra de cualquier material flotante en el Imperio, pero extendió sus contactos a astilleros italianos y al Imperio turco, (al parecer dispuesto a desprenderse de alguno de sus buques), así como a los astilleros rusos.

En Inglaterra, el jefe de la Comisión proponía la compra de dos vapo-

22. Cfr. en A.A.B. Comisiones de Marina en el Extranjero, especialmente los cinco legajos de la de Alemania. El mismo 24.XI.85 llegó a Vigo con material de dicha procedencia el vapor Pizarro.

23. A.A.B. Exp. Asuntos Particulares, 1885.

res mercantes de la «Cunard» entonces fletados por el gobierno inglés: el «Alaska», de hierro, construido en 1881, de 3.579 toneladas de registro, 10.600 cv. nominales que impulsaban una hélice que daba hasta 17,5 nudos, con cuatro palos, con capacidad para 186 tripulantes y más de 500 pasajeros por 175.000 libras, y el «Arizona», de hierro y de 1879, 10.600 cv. nominales, ruedas y misma velocidad de arboladura, 2.928 toneladas de registro, más de 300 pasajeros por 110.000 libras (el cambio oficial era de 25,2 Ptas. por esterlina). Ambos buques estaban preparados para llevar diez cañones de 40 libras y 4 ametralladoras. La compra, propuesta el 7 de septiembre fue rechazada por la Dirección del Material dos días después.

Otra compra pareció presentarse con mejor fortuna inicial se trataba de la de dos cruceros protegidos que la casa Armstrong construía en Newcastle para Japón. El 18 de septiembre el Ministro de Marina ordenaba al jefe de la comisión, Sr. Illescas, así como al Ingeniero de la comisión y al Teniente de Navío de 1.^a clase, D. Joaquín Bustamante, la inspección y juicio de los cruceros que se construían en Newcastle.

Los buques eran de 3.650 toneladas de desplazamiento, 2 pulgadas de protectriz máxima, 8.000 cv. y 18 millas, con una autonomía de 10.000 millas y un armamento de dos cañones de 28 toneladas (254 mm.), seis de 152 mm. todos Krupp, 2 de 7 cm. de tido rápido, 14 ametralladoras y 4 tubos lanzatorpedos en las bandas.

La comisión los juzgaba decididamente superiores a los cruceros de otras marinas, pero juzgaba su precio de 7,5 millones de pesetas cada uno como «exageradísimo» y recomendaba mejor la compra de blindados de mediano tonelaje y de avisos-torpederos, pretextando que el nuevo tipo aún no estaba probado y añadiendo que los torpederos se estaban mostrando como poco fiables.

Pero la compra estaba decidida, y el Ministro, D. Manuel de la Pezuela, consiguió que Alfonso XII firmara el 28 de septiembre el Real Decreto que autorizaba la compra de los buques en el extranjero «sin las formalidades de subasta».

Ya sólo faltaba la aceptación japonesa, pero ésta se denegó en 30 de septiembre, arguyendo desear disponer de los buques inmediatamente y encontrarse ya en Inglaterra sus dotaciones para recogerlos. Los dos cruceros fueron los famosos «Naniwa» y «Takachiho» de la flota nipona, y no cabe duda de que hubieran sido una buena adquisición.

Por otro lado, el Ingeniero D. Manuel Ginart cumplía análogas misiones en China, país que recién derrotado por Francia en el mar a raíz de la posesión de Tonkin, comenzaba a recibir varios buques protegidos y blindados encargados con anterioridad a Europa. Las gestiones fracasaron, en parte por lo poco adecuado de algunos de los buques, y en parte por la decisión del gobierno chino, inquieto con Japón a causa de una nueva crisis en Corea.

Pese a que en todas las negociaciones de los Ministerios de Marina y Estado se encomiaba especialmente la reserva, el asunto no tardó en hacerse público, y el 5 de septiembre los periódicos belgas daban la noticia de que España pensaba gastar nada menos que «300 millones de pesetas para comprar acorazados en donde quiera que los haya». El asunto generó una serie de propuestas, por lo general poco serias²⁴.

TEMORES, AUTOCONFIANZA Y SUSCRIPCIONES

En España, el temor crecía ante posibles desembarcos y bombardeos de las ciudades costeras por la flota alemana²⁵. Se creían ver a cada momento buques sospechosos y las autoridades, no sólo marítimas sino diplomáticas, enviaban constantes informes sobre movimientos de buques.

Un artículo del «Boletín de Comercio» de Santander puede servir de muestra; tras descartar una guerra por tierra o el desembarco en costas españolas de grandes contingentes de tropas alemanas, advertiría: «Debemos, en cambio, prever el caso de que una escuadra alemana intente destruir nuestras principales plazas y bloquear las costas para impedir todo tráfico, paralizar la industria y comercio y apoderarse de nuestros recursos y materiales en beneficio propio».

«Por las condiciones de las costas, las fuerzas navales alemanas de más importancia operarían seguramente en el Mediterráneo, enviando al Cantábrico buques ligeros de regular porte, cuya misión exclusiva sería el bloqueo de los puertos más importantes».

«Estos buques, cruzando constantemente por la costa, impedirían todo movimiento comercial, suprimiendo hasta la pesca, pero se verían apurados para reponer el combustible que consuman y desde luego sería muy difícil que encontrasen abrigo para rellenar sus carboneras, suponiendo que recibiesen auxilios de su país por medio de buques mercantes. Podrían correrse a las rías de Galicia y allí alternativamente hacer carbón para volcer a su crucero, y por último, podrían también forzar la entrada de los puertos, pues a excepción de Santoña y Ferrol, los demás no están hoy en disposición de ofrecer resistencia»²⁶.

Tras detallar de una forma tan autorizada los posibles planes del previsto agresor, el autor propone las medidas defensivas oportunas: desplazada la Escuadra de Instrucción al Mediterráneo; España carece de las fuerzas navales suficientes para resguardar la costa cantábrica y por mucho que se considera como un escenario secundario de la confrontación,

24. Para las gestiones de compra, la misma referencia anterior, carpetillas de Agosto a Octubre.

25. Diario «La Epoca». 12.XI.1885. *El bombardeo de las plazas*.

26. BOLETÍN DE COMERCIO DE SANTANDER. *La Cuestión del día* 11.IX.1885.

es indudable que el daño que pueden recibir estas provincias y España entera es como para tenerse en cuenta. Por ello propone se constituyan en los principales puertos cantábricos y del resto de las costas españolas, unas «juntas defensivas» constituidas por las principales autoridades, civiles y militares, así como por los grandes capitales comerciales, industriales y navieros para que se gestione la adquisición de los medios defensivos pertinentes, y que el autor considera se trata de un par de torpederos por puerto, minas submarinas para defender sus entradas y baluartes donde emplazar las piezas que puedan adquirirse o existentes en los parques de artillería. El gasto y la responsabilidad son evidentes, pero se considera la idea eficaz pues: «serán los puertos los primeros interesados en evitarse perjuicios enormes a cambio de este sacrificio».

La idea era propuesta como alternativa a las suscripciones populares para la adquisición de buques de guerra, no fructificando entonces aunque llegará a tener una plasmación real en una crisis naval posterior: la de 1898.

El autor no insiste especialmente en un temor ampliamente difundido, el de la posibilidad de bombardeos navales de las ciudades marítimas, pero no era necesario recalcarlo, estaba bien presente en la mente de todos con el recuerdo de la Guerra del Pacífico, con los bombardeos de Valparaíso y de El Callao, con los incidentes de la Revolución Cantonal, o de los propios alemanes con los carlistas en la última guerra, por no hablar del muy reciente de Alejandría por la escuadra británica en 1882.

Pero más inquietante que el rapidísimo desarrollo en potencia de la artillería naval, que haría ya de por sí que los efectos fueran mucho más devastadores que en el inmediato pasado, era el hecho de que progresivamente los estrategas navales considerasen tales bombardeos como una operación lícita y deseable de guerra que podía conducir de forma más efectiva que otras a la desmoralización y la ruina del país que sufriera esta nueva forma de «guerra total»²⁷. Y por palabras del propio Bismarck parece claro que la marina imperial consideró seriamente la cuestión²⁸.

Los temores estaban, pues, más que justificados, y todo parecía indicar que una nueva plaga bíblica se podría unir a la epidemia de cólera que entonces España padecía. Pero no faltaban ánimos decididos: «podemos defendernos en nuestra casa si vienen a atacarnos en ella; pero no podemos pelear con Alemania porque no tenemos marina. ¿Se comprende que los alemanes desembarquen en Manila o La Habana; y le digan a Europa: esto es mío porque lo necesito, y que Europa se calle? ¡Qué Aberración! y luego ¿qué habría adelantado el Imperio? En el mar, su comer-

27. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R. *Política naval de la Restauración*. Madrid 1988. Apartado 1.4.7. p. 75 y ss.

28. Véase nota número 37 de este artículo.

cio destruido por nuestros corsarios; en tierra... las Filipinas y las Antillas llenas de cuevas que pueden convertirse en Covadongas. Alemania no habría resistido diez años de guerra asoladora en Cuba como los resistió España»²⁹.

Si la frase de Concas parecía aplicable a 1898, haga el lector el esfuerzo de substituir «Alemania» por los «Estados Unidos» en el párrafo transcrito y le parecerá realmente un texto del Desastre. El mismo reconocimiento de inferioridad naval, la ingenua suposición de que el concierto de las naciones no permitirá una agresión y despojo semejantes, la no menos ingenua de ganar la guerra gracias a la resistencia desesperada en tierra y el corso en el mar, y por último, aunque no menos importante, la afirmación de las virtudes militares de la raza y de su capacidad para soportar contiendas prolongadas y adversas: el célebre general «No Importa» de la Guerra de la Independencia.

Otro elemento que no faltará en 1898 es la referencia al pasado; ya que el presente se anuncia oscuro, siempre se puede traer a colación algún hecho histórico favorable.

En esta ocasión, hay que reconocer que es afortunado: se trata de un combate naval en 1828, cuando la situación de la Armada Real era tal vez peor que en 1885, y sin embargo, se obtuvo la victoria. En ese año, el bergantín «Guerrero» armado en corso con patente mexicana y bajo el mando del estadounidense Porter atacó un convoy en aguas cubanas. Llegada la noticia a La Habana, se advirtió que sólo había dos fragatas disponibles, una era lenta para alcanzar al veloz corsario, y la otra, la «Lealtad» estaba desarmada y falta de tripulación. Gracias al concurso de la ciudad entera, la fragata se alistó en el increíble plazo de 24 horas, y tras encontrar al «Guerrero» lo batió y apresó. La anécdota, rigurosamente histórica, tal vez se consideraba de aplicación en las circunstancias de 1885³⁰. El caso no era ese, a finales de siglo resultaba mucho más dificultoso y prolijo alistar y tripular un buque de guerra.

Sin embargo, la reacción fue la misma, y también muy típica: la de abrir suscripciones nacionales para la compra de buques de guerra. «La Gaceta Universal» pedía un empréstito forzoso de dos mil millones de reales, el diario «El Liberal» recaudaba fondos para un buque que se llamaría «Patria», «El Imparcial» proponía que cada región sufragase un buque, y «La América Española» otra que se llamase «Cervantes», «El Resumen» otro que se llamara «Prensa», «La Gaceta Universal» abría con 10.000 reales otra suscripción, etc...

Todo ello quedó en nada, salvo la iniciativa, más seria, del Centro del

29. «La Epoca» de 24.VIII.1885. Reunión de la Sociedad Española de Geografía Comercial.

30. Mismo diario. 2.X. 1885. *Un hecho glorioso de nuestra Marina.*

Ejército y de la Armada, entidad que sufragó la construcción del torpedero «Ejército» en los astilleros de Otero, Gil y Cía. de la Graña, buque que, evidentemente, no podía llegar a prestar servicio en la peligrosa coyuntura.

Por lo demás, los grandes capitales no se quedaron atrás, el Marqués de Comillas ofreció al gobierno su flota, y sus servicios el Banco Hispano Colonial, el Crédito Mercantil, los Ferrocarriles del Norte de España y muchas otras entidades, sobresalieron las empresas industriales con alguna relación con lo naval³¹.

LA MARINA IMPERIAL ALEMANA

El peligroso adversario que así alteraba la vida española era una armada de reciente constitución y que había heredado de la real prusiana una escasa tradición tanto de navegación como de combate.

El almirante Tirpitz recordaba de sus años de joven oficial cómo su pequeña marina era tenida en poco en España; al visitar una comisión los arsenales españoles en 1866: «Un día, en Cádiz, nos habíamos sentido humillados al comprobar que se nos miraba de arriba a abajo; el oficial español encargado de mostrarnos el astillero nos había hecho esperar»³².

Realmente los comienzos de la marina alemana fueron muy difíciles en un país donde la tradición militar terrestre era avasalladora desde el siglo XVIII, de Federico de Prusia a Moltke³³.

Esto se concretaba en aquella época en que el Ministro de Marina solía ser un militar del ejército de tierra, que imponía la costumbre de navegar sólo en los meses de buen tiempo, para, llegado el otoño, desembarcar las dotaciones y ejercitarlas en combate terrestre.

Algún desgraciado accidente, como el de la pérdida del acorazado «Grosser Kurfurst» embestido por el «Konig Wilhem» en unas maniobras en 1878, no contribuyeron especialmente a aumentar el crédito de la marina.

Falto de tradición marítima y con la dirección de un político de miras esencialmente continentales como Bismarck, fue una labor gradual la de que el Imperio construyera una potente flota y adquiriera apetencias coloniales.

En 1885, pese a no disponer de buques realmente modernos, y apega-

31. Otra forma de guerra, el boicot comercial propuesto por navieros y comerciantes catalanes es criticado por COSTA, J. *Alemania contra España*. Madrid, 1915, p. 60.

32. *Memoires du Grand Amiral Von Tirpitz*. Paris. Payot, 1922, p. 19.

33. Un hecho vital es que la Armada tuvo un insignificante papel en las guerras que llevaron a la unidad alemana y el Imperio.

da todavía a una mentalidad defensiva y esencialmente continental, la marina imperial era muy superior a la española por varios motivos: uno era el de la calidad y cantidad de buques; otro el de la organización de los arsenales para el rápido alistamiento de los buques, y no era el menor el ya considerable despliegue de su industria pesada, que proporcionaba, entre otros, el excelente material de artillería de Krupp, cuyas piezas a retrocarga eran superiores a las británicas de avancarga comunes por entonces en nuestra armada.

Pese a ser todavía una marina de segundo rango, basta una somera exposición de su orden de batalla para mostrar su superioridad sobre la española. En 1885, la flota imperial disponía de:

Ocho fragatas acorazadas de arboladura completa, semejantes a las españolas, pero de mayor tamaño, velocidad, armamento y modernidad, botadas entre 1867 y 1874, de 6.197 toneladas a 10.591: «Friedrich Karl», «Kronprinz», «Konig Wilhem», «Hansa», «Friedrich der Grosse», «Preussen», «Kaiser» y «Deutschland».

Cuatro acorazados más modernos, pero de limitado radio de acción y 7.677 toneladas: «Sachsen», «Bayern», «Wurtemberg» y «Baden» botados entre 1877 y 1870.

Doce corbetas de hierro (y tres más alistándose) botadas entre 1875 y 1881, de 4.553 y 2.387 toneladas, superiores tanto a las fragatas de hélice españolas como a los cruceros.

Seis fragatas y corbetas de hélice y casco de madera de ya escaso valor militar.

Diez grandes cañoneros (incluido el «Iltis»).

Catorce guardacostas acorazados de pequeño tamaño entre las 1.800 toneladas del mayor y las 914 de los más pequeños.

Una treintena de torpederos, número en rápida expansión con modelos de prestigio internacional.

Este balance de fuerzas era conocido en España, tanto por la prensa especializada como por la diaria³⁴.

El jefe de la Comisión en Alemania, D. Segismundo Bermejo (Ministro de Marina en 1898) señalaba, el 19 de septiembre que la escuadra de intrucción alemana en vez de desarmarse según costumbre el 1.º de Octubre, había recibido orden de concentrarse en Wilhelmshaven, estando lista para recibir comisión, ocupándose en ejercicios de artillería y desembarco, y recibiendo víveres para seis meses.

La escuadra la componían los acorazados «Friedrich Karl» «Hansa» y «Bayern», así como las corbetas de hierro «Stein», «Sophie» y «Olga» y el pequeño aviso «Sperber».

Pero lo peor era que el resto de los acorazados alemanes podían alis-

34. «Memoria sobre la Marina Militar de Alemania». *R. G. de Marina*. Vol. I de 1883, p. 749 y ss. Diario «La Epoca» de 23.VIII.1885 y 6.IX.1885.

tarse con bastante protitud, al no haber ninguno en carena y tener todos sus armamentos, pertrechos y municiones en perfecto estado guardados en parques y almacenes propios de cada buque³⁵.

Además todos los acorazados germanos disponían de armamento torpedero. Y la generalidad de los buques montaban piezas de tiro rápido de 37 mm. de efectos devastadores sobre superestructuras y buques menores.

La escuadra española, por su parte, no podía confiar en sustanciales esfuerzos, salvo el del crucero «Castilla», análogo al «Navarra». Las fragatas acorazadas «Sagunto» y «Zaragoza» precisaban, al parecer el someterse a grandes carenas.

LA RESOLUCIÓN

Afortunadamente para todos la situación no degeneró en un conflicto abierto. Propuesto por España el arbitraje Papal, el pontífice emitió un laudo, firmado como Protocolo en Roma por ambas potencias el 17. XII.1885. Según éste, España conseguía la soberanía sobre el archipiélago pero concedía al Imperio Alemán la libertad de comercio, navegación y pesca, así como de establecimientos agrícolas. Por otra parte se concedía una estación naval y un depósito de carbón a la marina alemana. Estos beneficios fueron ampliados a Gran Bretaña el 6 de enero de 1886.

De manera aún más satisfactoria para el orgullo español, Alemania renunció a la estación naval y depósito el carbón el 20 de Agosto de 1886³⁶.

Tal arreglo se debió fundamentalmente a la visión de Bismarck; éste se expresó después de los acontecimientos de forma clara: «¿Qué hacer?... ¿Bombardear las fortalezas marítimas españolas? Muchos me impulsaban a hacerlo, pero yo pensaba que sería preciso gastar quizá unos 100 millones en nuevos odios y en nuevas discordias...»³⁷. Evidentemente, para Bismarck, las islas no merecían una guerra y la enemistad de España, quien pudiera aproximarse a Francia, comprometiendo buena parte de la labor del canciller por aislarla.

En España y tanto en el propio protagonista como por buena parte de la historiografía posterior, se ha alabado la gestión de Cánovas, gestión de la que se afirma contribuyó decisivamente a evitar el conflicto.

Parece, más bien, que el político español fue un tanto a remolque de los hechos; tras ceder Borneo en marzo y sentar un precedente, fue sor-

35. A.A.B. Expediciones. As. Particulares. Movimientos de Buques Extranjeros.

36. BECKER, o.c. p. 637.

37. FERNÁNDEZ ALMAGRO, M. *Cánovas, su vida y su política*, Madrid. 1951, p. 413.

prendido por la nota alemana en agosto (y si no lo fue, no tiene disculpa el que no se adelantase la expedición española); tras ésta, la resolución del incidente se le escapó de las manos, debido a las comunicaciones de la época, el principal mérito de que se evitara un conflicto armado con el «Iltis» correspondió al Capitán de Fragata España, quien se impuso sobre el más joven e impetuoso Capriles.

Desencadenada la crisis, las medidas defensivas tomadas por Cánovas resultaron casi totalmente ineficaces, al mismo tiempo que elevaban la tensión. Las inútiles gestiones de compra de buques de guerra en el extranjero, el envío de la escuadra a Balcares, y el de la «María de Molina» a Filipinas, prácticamente en pie de guerra, apenas reforzaron el potencial defensivo español y, divulgados por la misma prensa, no debieron resultar muy atractivos para el gobierno alemán.

Si como el propio Cánovas dijo, las Carolinas no eran un trozo de la Patria y no merecían una guerra para la que España no estaba preparada³⁸, tales gestiones defensivas estaban fuera de lugar: con reconocer el acto del comandante del «Iltis» desaparecía el «casus belli».

Tal vez Cánovas se sintió presionado por el estallido de la opinión en España, y probablemente utilizara ese mismo estallido frente a Alemania para justificar una postura de repentina dureza en la cuestión. Cuando Bismarck, quien probablemente creía que el archipiélago era «res nullius», observó que le podía costar una guerra, por muy victoriosa que fuera, su claro pragmatismo le indicó ceder. Sólo así se entiende que aceptara del gobierno español, como última instancia, un arbitraje del Pontífice católico, arbitraje que más que habilidad de Cánovas parece fruto en su aceptación de la flexibilidad del protestante Bismarck³⁹.

La principal arma que tuvo Cánovas en sus manos, la explosión callejera, era algo que despreciaba y le disgustaba profundamente. Tras las duras críticas que había soportado por la cesión de Borneo y las concesiones en Joló, sorprendido por el incidente de Yap, tal vez no le quedara otro camino que mostrar una firmeza que, probablemente, en el fondo no sentía.

En cuanto al régimen político, debió soportar la desaparición de Alfonso XII que falleció en aquel crítico otoño, y la última seria intentona republicana del XIX, la del general Villacampa en 1886. De haberse añadido un desastre militar y la pérdida de territorios, tal vez las cosas hubiera podido ser mucho más graves para el sistema de la Restauración.

En el aspecto naval, la crisis de las Carolinas presenta sorprendentes paralelismos con la de 1898.

Ante una situación de indefensión, la opinión cree ingenuamente po-

38. Diario de Sesiones del Congreso. Sesión 31.I.1886, p. 945 y ss.

39. Opinión de MELÉNDEZ, L. *Cánovas y la política exterior española*. Madrid. Instituto de Estudios Políticos. 1944, p. 402 y ss.

derla afrontar con el recurso al corso y a defensas numantinas en tierra, con las suscripciones para la compra de buques o el recuerdo de glorias pasadas.

La escuadra debe de ponerse a punto improvisada y rápidamente, uniendo estas deficiencias a las ya impuestas por la inferioridad o antigüedad de los buques. Faltan defensas costeras que amparen tanto a la fuerza naval como al litoral mismo. Y, de nuevo, se carga la responsabilidad tanto política como militar en los marinos; mientras se decretan puntos de concentración distantes de las bases reales de la escuadra.

También, y del mismo modo que en 1898, se inician unas precipitadas y poco exitosas negociaciones de última hora para adquirir buques de cualquier clase en el extranjero.

Poco o nada se aprendió en 1885, cuando trece años después, y de forma entonces trágica, se repitieron muchos de los mismos errores.

RESUMEN

La crisis que enfrentó a España con el Imperio Alemán en 1885 por la posesión del archipiélago de las Carolinas, ha sido estudiada frecuentemente en los planos políticos y diplomático, pero escasamente en el naval.

En esta ocasión, y pese a sucesivos intentos de reconstruir sus fuerzas navales, España se hallaba en una situación de clara inferioridad ante una escuadra germana que aún no había comenzado el espectacular desarrollo que la llevó a competir con la británica a comienzos del XX.

Aunque esa situación de casi indefensión frente a un mediocre enemigo no era desconocida, los que consideraban herido el honor español eran partidarios de una respuesta bélica argumentando que el «concierto europeo» impedirá la agresión y que, si ésta se produjera, las virtudes marciales de la raza subsanarán la falta de medios de lucha. También se manifestará el temor a que la escuadra enemiga bloquee las costas o incluso bombardee las ciudades portuarias. El que dichas respuestas se repitan trece años después, en la crítica coyuntura de 1898, pone de manifiesto la incapacidad del régimen de la Restauración en extraer las oportunas enseñanzas de la incruenta crisis de 1885.

* * *

ABSTRACT

In 1885 Spain encountered the German Empire because of possession of the Archipelago of Carolinas. The political or diplomatic aspects of this subject have studied very often, but not the naval one.

At this time, in spite of several efforts to rebuilt the Spanish navy, Spain was in a clear situation of inferiority in front of the German squad that had not begun the great development because came a rival of the English one since the beginning of twentieth century.

Although this defenceless in front a mediocre enemy was not unknown, persons who considered the Spanish honour wounded were in favour of a warlike reaction saving the «European Concert» would prevent the aggression, and that in case it could take place, the military qualities of the race would make up for the lacking in means of war.

Also the fear of the enemy squad would block the coast or even, would bomb the towns of the hardbours was showed. These answers were repeated thirteen years latter, in 1898; this fact means that the Restoration Régime was incapable of extract the lessons of the crisis of 1885.