

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

SUPLEMENTO NÚM. 28



UNIDADES NAVALES EN LA LAGUNA DE LANAO
(MINDANAO, ISLAS FILIPINAS)

Año XXXVI

2018

Núm. 142

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

UNIDADES NAVALES EN LA LAGUNA DE LANAO
(MINDANAO, ISLAS FILIPINAS)

Francisco Javier Álvarez Laita
Ingeniero Industrial





CONSEJO RECTOR:

Presidente: Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Director: José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, jefe del Departamento de Cultura Naval.

Redactor Jefe: José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R).

Vocales: Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid; Federico de la Puente Maroto, capitán de navío, subdirector del Instituto; Eduardo Brinquis Crespo, coronel de Infantería de Marina, jefe del Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío, jefe del Departamento de Historia Naval; Pedro Ramírez Quevedo, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval.

Secretario de Redacción: Carlos Feito Martín de Vizán, alférez de navío.

Redacción, Difusión y

Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración: Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Manuel Ángel Gómez Méndez

Dirección postal, tfnos. y C/e:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena 1, 1.ª planta.
28014 Madrid (España).
Teléfono: 913 12 44 27.
c/e: ihcn@fn.mde.es

IMPRIME:

Ministerio de Defensa.



<https://publicaciones.defensa.gob.es/>

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2018.

Precio del ejemplar con suplemento: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN: 0212-467-X (edición en papel).
ISSN: 2530-0873 (edición en línea).
NIPO: 083-15-091-7 (edición en papel).
NIPO: 083-15-092-2 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de sus autores.

Francisco Javier Álvarez Laita es ingeniero industrial por la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid. Ha centrado su labor profesional en empresas de consultoría, sector en el que acumula más de veinte años de experiencia, trabajando especialmente con la Administración Pública. También ha realizado y gestionado proyectos en Argentina, Perú y Marruecos. En la actualidad es colaborador habitual de *Infodefensa*, *Revista Española de Defensa y Marina Civil* y de numerosas revistas centradas en esta temática, como la *Revista General de Marina*, *Fuerza Naval*, *War Heat* y otras. Ha publicado más de un centenar de artículos sobre temas navales y de artillería de costa, tanto históricos como de actualidad. Es director del Archivo MdR Almirante de Castilla y autor de los informes «Necesidades de control del espacio marítimo español. Hacia un servicio de guardacostas» y «Perfiles IDS. Producción en España de buques y embarcaciones de vigilancia y patrulla», así como de varios monográficos sobre buques no militares al servicio del Estado y sobre la historia de la artillería de costa en España.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación trimestral del Ministerio de Defensa, editada por el Instituto de Historia y Cultura Naval —centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid—, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras Armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació, pues, de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros: ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales e investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente, la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras marinas: mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos, siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad, fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

**UNIDADES NAVALES EN LA LAGUNA DE LANA O
(MINDANAO, ISLAS FILIPINAS)**

ÍNDICE

	Págs.
Introducción	9
Un poco de geografía	10
Antecedentes históricos.....	14
1894-1898. La Armada en la laguna de Lanao	15
La Sección de Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao	15
Instalaciones.....	16
Cañoneras Lanao y General Blanco.....	16
Cañoneras Almonte y Corcuera	17
Botes cañoneros 1, 2, 3 y 4	18
Botes 1, 2 y 3	20
Chalanas 1, 2 y 3	20
El transporte.....	21
Personal.....	22
Desde el combate de Cavite hasta el final.....	24
Armamento de los buques y embarcaciones	27
La infantería del Ejército norteamericano en la laguna de Lanao.....	34
En la vida civil	41
La lancha cañonera que no se construyó.....	42
Fuentes y bibliografía.....	47

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como sobre otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena 1, 1.º, 28014 Madrid
Teléfono: (913) 12 44 27
C/e: ihcn@fn.mde.es

Resumen

Situada en mitad de Mindanao, la laguna de Lanao ha sido escenario de combates para el control de la citada isla. Para colaborar en la acción de las fuerzas terrestres se vio la necesidad de disponer de una pequeña fuerza naval que facilitará el control de la laguna y de sus riberas. A lo largo de los años han navegado en sus aguas embarcaciones dependientes del Ejército y de la Armada de España y del Ejército norteamericano. Este artículo está escrito con la idea de contribuir a la poco conocida historia de las fuerzas de la Armada española en el archipiélago de las Filipinas.

Palabras clave: cañoneras, Ejército, Armada, Guerra del 98, Filipinas, isla de Mindanao, laguna de Lanao.

Abstract

Located in the middle of the island of Mindanao, the lake of Lanao has been the scene of battles for the control of the aforementioned island. To collaborate in the action of the land forces, it was necessary to have a small naval force that would help in the control of the lagoon and its banks. Over the years, vessels dependent on the Spanish Army and Navy and the American Army, have sailed in their waters. This article is written with the idea of contributing to the writing of the little-known history of the forces of the Spanish Navy in the archipelago of the Philippines.

Key words: Gunships, Army, Navy, War of the 98, Philippines, Island of Mindanao, Lagoon of Lanao.

Introducción (1)

ES un hecho poco conocido que, entre 1894 y el 16 de diciembre de 1898, la Armada mantuvo operativa, en un lugar perdido del interior de la isla de Mindanao, en las Filipinas, una pequeña fuerza naval que actuaba en aguas interiores. El final desastroso del combate de Cavite con la Marina norteamericana (1 de mayo de 1898) no implicó su final, puesto que siguió combatiendo siete meses y medio más, hasta que se tomó la decisión de zambordar sus pequeñas unidades.

El archipiélago de las Filipinas fue descubierta para el mundo occidental por el navegante hispanoportugués Fernando de Magallanes, al servicio del rey de España, en el año de 1521.

(1) El autor quiere expresar su agradecimiento a Fernando González Magán por su magnífica colaboración, aportando documentos, datos, fotos y consejos, para la realización de este trabajo.

La colonización española se fue extendiendo fundamentalmente por la isla de Luzón y en asentamientos costeros por la mayor parte de las islas, quedando el interior de muchas de ellas no ya sin colonizar, sino sin la menor presencia española. Esta situación se mantuvo hasta el final del dominio español, tras la guerra de 1898 con Estados Unidos, momento en el que el archipiélago fue cedido a la potencia americana.

Es el caso de la isla de Mindanao, donde existían asentamientos españoles en distintos puntos de la costa, había habido repoblaciones, siempre en zonas próximas al mar, con tagalos y donde eran continuos los ataques por tierra y por mar de los temidos moros.

Este trabajo está dedicado a las embarcaciones, fundamentalmente lanchas cañoneras, utilizadas por el Ejército, la Armada española y el Ejército norteamericano en la laguna de Lanao.

Entendemos que se pueden distinguir claramente cuatro épocas:

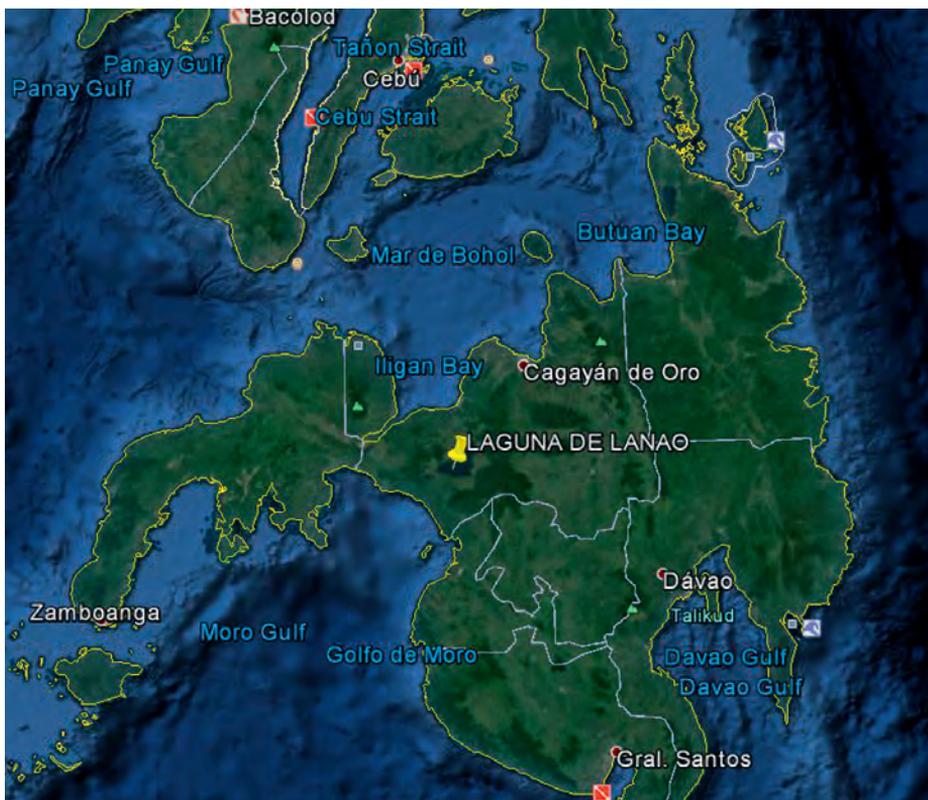
- expedición de Corcuera y Almonte, en 1639;
- entre 1894 y 1898, con una interesante actividad de la Armada;
- desde 1903 hasta 1913-1918, con la presencia de unidades del Ejército norteamericano;
- desde 1913-1918, utilización de las embarcaciones como transportes por el gobierno local.

En general, se ha escrito muy poco sobre las acciones y unidades de la Armada en Filipinas, y cuando un trabajo, como es el caso del actual, se centra en un remoto paraje tierra adentro, ya es casi imposible encontrar referencias. Aquí voy a tratar de contar una historia poco conocida y a romper una serie de mitos largamente aceptados.

Un poco de geografía

La isla de Mindanao es, en tamaño, la segunda de las que componen el archipiélago de las Filipinas. Está situada al sureste de Luzón y de los subarchipiélagos ubicados más al sur. Está formada por dos partes diferenciadas, encontrándose la laguna de Lanao en mitad de la zona que las une. El lago Lanao, relativamente próximo a la costa, está a una altitud de 700 metros sobre el nivel del mar, debiendo superarse para llegar a él una cota máxima de 730 metros. Es de tipo volcánico y tiene en su interior cuatro islas.

En lo referente a sus dimensiones, tiene una superficie de 340 km² y el perímetro de sus orillas es de 115 kilómetros. La longitud máxima es de 33 km y la anchura máxima de 20 kilómetros. La profundidad media de la laguna es de 60,3 metros con fondos máximos de 122 metros. En lo relativo a la navegación, es un área con fuertes turbonadas de aire y agua y, en ocasiones, con fuerte oleaje. Había zonas de su costa que solo eran accesibles para el Ejército desde la laguna.

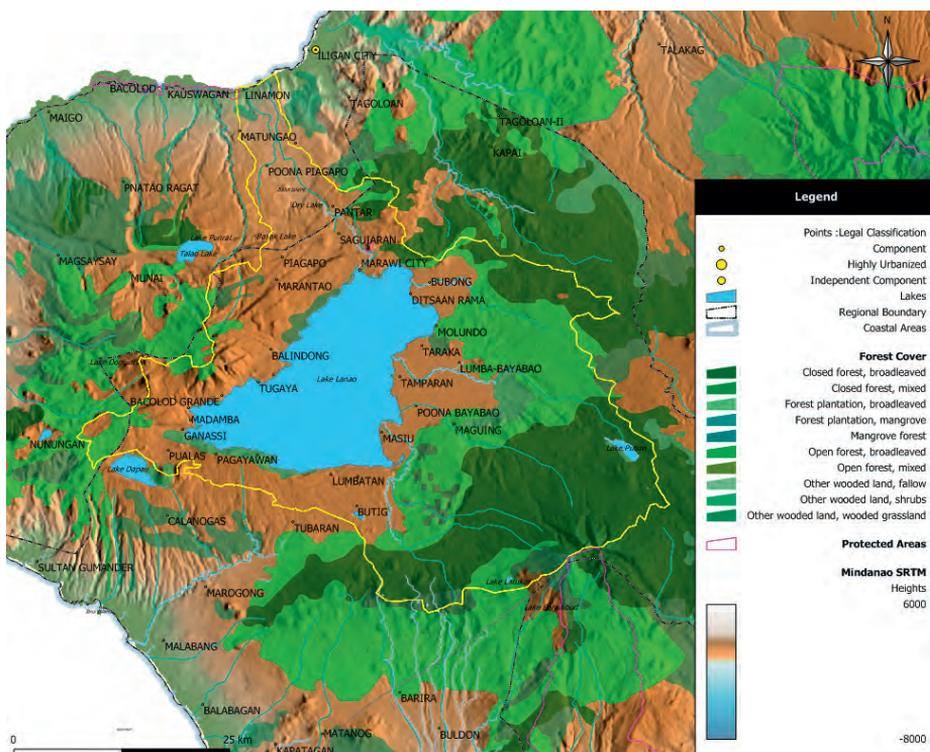


Isla de Mindanao, con indicación de la ubicación de la laguna de Lanao. (Foto Google Earth)

Está alimentado por cuatro ríos y numerosos arroyos, siendo su única vía de desagüe el río Agus, que desde la parte noreste del lago va a desembocar en la bahía de Iligan. El río Agus tiene 40 kilómetros de longitud, desde su nacimiento en la laguna de Lanao hasta su desembocadura en el mar, en la bahía de Iligan, y es de aguas muy impetuosas. En su corto recorrido desciende 700 metros de altitud, con fuerte corriente, rápidos, saltos y cascadas, alguna de hasta 30 metros de altura. Solo es navegable en algunas zonas de remanso y con embarcaciones de pequeño tamaño.

La principal localidad en las orillas del lago es Marahui, también escrito como «Marauí» o «Marahuit», y en muchos textos de origen norteamericano denominada «Marawi» o «Marawit». Allí estaba situado desde 1861 uno de los principales campamentos del Ejército durante las campañas de Mindanao.

Los ingenieros del Ejército abrieron la pista militar que enlaza Iligan con Marahui. El camino, que contaba con varios ensanchamientos para poder cruzarse, tenía tres metros de ancho, curvas cerradas y fuertes pendientes. El clima y las condiciones de la ruta hacían imposible utilizar animales de tiro

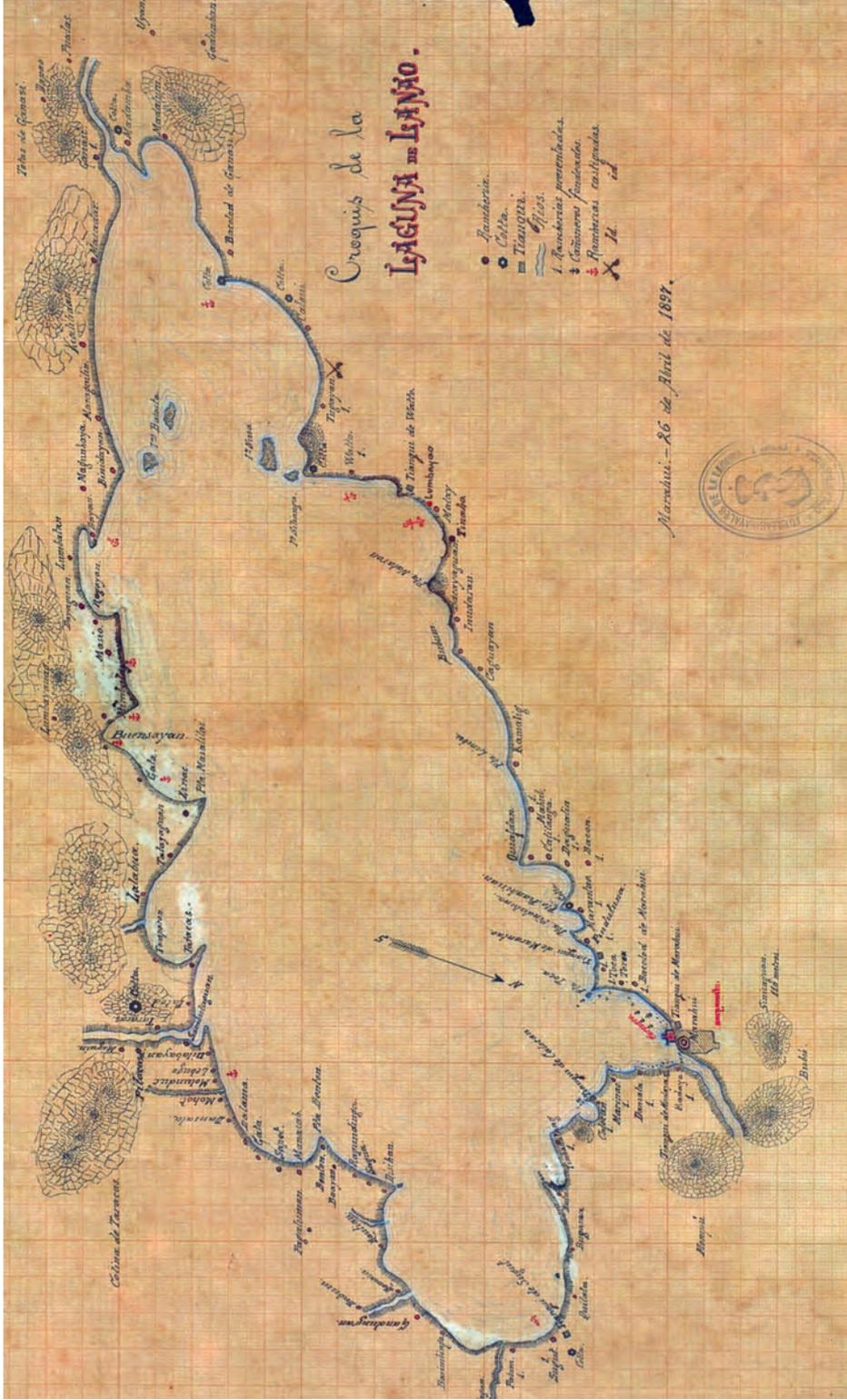


Plano de la zona de la laguna de Lanao. (Foto: Mindanao SRTM)

(caballos, mulas o carabaos), debiendo ser tiradas las carretas por personal nativo (civiles o soldados). Para facilitar la comunicación entre Iligan y Marahui se empezó la construcción de un ferrocarril de vía estrecha que no se llegó a terminar.

En 1897 existían en las riberas del lago casi un centenar de poblados: siete «cottas» (2) y ochenta y cuatro «rancherías» (3). Los habitantes de esta zona son de etnia malayo-indostana y de religión musulmana, los denominados «moros», que se caracterizaban por su carácter belicoso y por la fiereza con que defendían su territorio. Eran tribus que se dedicaban a la piratería y a la captura de prisioneros para convertirlos en esclavos.

-
- (2) Poblaciones fortificadas, normalmente capitales de algún pequeño sultanato local.
 - (3) Poblados o aldeas que contaban con algún sistema defensivo.



Plano de la laguna de Lanao, en la isla de Mindanao (Filipinas). En la ensenada de Marahui se puede ver indicado el fondeadero con el título en rojo de «carenero». En tierra, y en el mismo color, se indica «campamento». Obsérvese que, contra lo que es usual, el plano está orientado casi en dirección sur (Foto: Fondo Sánchez de Ibañeta, Archivo General de Andalucía)

Antecedentes históricos

En 1577, bajo la gobernación de Francisco de Sande, los españoles llevaron a cabo el primer intento, que resultó baldío, para poder ocupar la isla de Mindanao. Hasta unos sesenta años más tarde, en 1639, no se volvieron a realizar esfuerzos serios para conseguir dominar esta isla. En el año citado, Sebastián Hurtado de Corcuera, gobernador general de Filipinas entre 1635 y 1644, con Pedro de Almonte y Verástegui, segundo en el mando y gobernador de Zamboanga, inició una importante campaña para la conquista de Mindanao.

En la citada expedición, un grupo de unos cien soldados capitaneados por Francisco Atienza y fray Agustín de San Pedro se dirigieron a la laguna de Lanao. Portaban con ellos seis lanchas de tipo desconocido, que no debían de ser de gran tamaño y estaban descompuestas en cuatro partes fáciles de montar una vez llegadas a la laguna. Probablemente fueron construidas en madera en el astillero existente en Cavite, antecesor del arsenal. Poco tiempo después, la guarnición que había quedado en el lago debió ser rescatada por una nueva expedición mandada por fray Agustín de San Pedro. De acuerdo con los datos consultados, las lanchas que quedaban fueron destruidas en el momento de la retirada de las fuerzas españolas del interior de la isla de Mindanao.

En 1663, ante los ataques de los holandeses en la zona de Manila, hubo que concentrar los recursos y Mindanao fue abandonada por las fuerzas españolas.

A lo largo de los siglos XVIII y XIX se producen una sucesión de expediciones militares para combatir la incidencia de los ataques piráticos desde Mindanao. Como ejemplo se pueden citar:

- 1718. Ocupación de Zamboanga. José Basco Vargas (1778-1787);
- 1849. Narciso Clavería Zaldúa (1844-1849);
- 1851. Antonio de Urbistondo Eguía (1850-1853);
- A partir de 1860 el gobierno de la isla de Mindanao quedó al mando de un general de división con dos brigadas, una de las cuales tenía su cabecera, y principal campamento, en Marahui;
- 1880 Se refuerza la política de colonización de la costa con filipinos tagalos cristianos;
- 1883. Joaquín Jovellar Soler (1883-1885);
- 1887. Emilio Terrero y Perinat (1885-1888);
- 1891. Valeriano Weyler y Nicolau (1888-1891);
- 1894. Ramón Blanco y Erenas (1893-1896).

Los años indicados entre paréntesis corresponden al periodo en que los citados ocuparon el cargo de gobernador general (capitán general) de Filipinas.

Algunas de las expediciones se limitaron a las zonas costeras, buscando el asentamiento de tagalos cristianos procedentes de la isla de Luzón como forma de colonización del territorio. Había continuos ataques de moros a las poblaciones costeras. Para combatirlos se realizaban incursiones de castigo al interior de la isla. Desde mediados del siglo XIX se comenzó la dominación de

esa área isleña, y todas las expediciones que se dirigían hacia el interior de Mindanao sentían la necesidad de dominar la laguna de Lanao para poder obtener un mejor control de la isla.

1894-1898. La Armada en la laguna de Lanao

En el año 1893, con la llegada del general Ramón Blanco al puesto de gobernador general de Filipinas, se decidió reiniciar la campaña para someter el interior de la isla de Mindanao. Marahui fue tomado por el Ejército el 10 de marzo de 1895, y para apoyar las acciones en la zona se vio la necesidad de disponer de unidades navales para controlar la laguna.

La Sección de Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao

La Sección de Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao dependía orgánicamente de la División Naval del Sur, que tenía su cabecera en Zamboanga. En lo relativo al servicio operativo y de campaña, todas las unidades estaban subordinadas al general de brigada del Ejército, quien ejercía el mando del sector.

En su momento álgido, la Sección de las Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao llegó a estar compuesta por una pequeña plana mayor, un grupo de maestranza y

- 2 lanchas cañoneras grandes: *Lanao* y *General Blanco* (ex-*Almonte*);
- 2 lanchas cañoneras pequeñas: *Almonte* y *Corcuera*;
- 4 botes cañoneros: sin nombre, numerados del 1 al 4;
- 3 botes: sin nombre, numerados del 1 al 3;
- 3 chalanas: sin nombre, numeradas del 1 al 3;
- 1 bote auxiliar.

Se contaba además con una batería de desembarco integrada por marineros e infantería de marina. Se disolvió el 14 de junio de 1897, aunque siguió existiendo una batería de morteros, posiblemente para la protección de las instalaciones de la Armada en Marahui.

La Armada clasificó oficialmente a las cuatro unidades propulsadas a vapor como cañoneros de 3.^a clase. Sin embargo, en distintas publicaciones oficiales de la época aparecen como lanchas, cañoneros, etc. A lo largo de este trabajo hemos denominado a los cuatro buques construidos para la laguna indistintamente como cañoneros, cañoneras y lanchas cañoneras.

Los tipos de acciones que realizaba esta pequeña fuerza naval eran:

- vigilancia del lago y control de las embarcaciones locales que navegaban por él;
- control de la laguna;

- apoyo desde las aguas a operaciones del Ejército y acciones de flaqueo;
- operaciones anfibia en colaboración con tropas del Ejército embarcadas;
- bombardeo de cottas y rancherías rebeldes;
- transporte de hombres, armamento, materiales y carga.

Instalaciones

Marahui era una ranchería ubicada en la esquina noroeste de la laguna, en una ensenada cercana al punto donde el río Agus inicia su andadura hacia el mar. También estaba situado allí un importante campamento del Ejército, cabecera de una de las dos brigadas que guarnecían la isla de Mindanao, con capacidad para unos 4.000 soldados.

Toda la flotilla estaba basada en una pequeña estación naval que se fue construyendo en Marahui. Las instalaciones incluían el varadero utilizado para el montaje de las lanchas cañoneras y de las chalanas, un carenero y una dársena con un espigón para la protección de las instalaciones. En tierra se disponía de alojamientos, cuarteles, almacenes, talleres, depósitos de carbón..., y se comenzó la construcción de una enfermería.

Cañoneras Lanao y General Blanco

Adquiridas con presupuesto del Ministerio de Ultramar por real orden de 22 de agosto de 1895, fueron encargadas al astillero Hong Kong & Whampoa Docks, Co., situado en la colonia inglesa de Hong Kong. Disponían de casco de acero y estaban propulsadas por máquinas de vapor.

Costaron 48.000 pesos filipinos, a pagar en cuatro plazos, sin el armamento, por considerarse excesivos los 10.000 pesos pedidos por el astillero. Al final, el artillado se gestionó por adquisición directa al fabricante con un precio de 6.600 pesos, es decir con un ahorro de 3.400 pesos filipinos. Todas estas cantidades fueron con cargo al presupuesto del Ministerio de Ultramar. La compra fue por gestión directa, sin subasta o concurso, para agilizar la obtención de las unidades. Estaban construidas en secciones, para poder ser conducidas hasta la laguna de Lanao. Podían transportar 80 soldados.

El 28 de abril de 1895, el transporte *Manila* salió, probablemente desde Cavite, rumbo a Iligan, adonde llegó el día 30 del mismo mes.

El montaje de estas unidades en Marahui era responsabilidad del astillero de Whampoa, que desplazó hasta allí un ingeniero y un centenar de trabajadores de origen chino. Se realizó en el picadero o grada de madera, construido en las instalaciones de la Sección de las Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao. El proceso de montaje y las pruebas de la *Lanao* y la *General Blanco* fue supervisado por un ingeniero de la Armada apellidado Bringas, procedente del arsenal de Cavite.



Lancha cañonera *Lanao* fondeada, después de ser reflatada y puesta en servicio por los norteamericanos. En un pie de foto decía en inglés: «Cañonero *Lanao*, construido por los españoles y hundido por ellos en 1898 en la laguna de Lanao, Filipinas. Reflatado por los americanos en 1905». (Foto: del Ejército norteamericano)

La *Lanao* fue botada el 18 de agosto de 1895, con asistencia del gobernador general, y realizó su primer servicio de guerra en la laguna de Lanao el 16 de octubre de 1895. Por su parte, la *General Blanco* se botó el 22 de septiembre, contando también con la asistencia del gobernador general.

Respecto a los nombres de estas dos unidades:

- *Lanao*, se corresponde con el nombre de la laguna en que actuaba la cañonera;
- la *General Blanco* recibió esta denominación en honor del gobernador militar de Filipinas (capitán general) entre 1893 y 1896, Ramón Blanco y Erenas, marqués de Peña Plata. Esta cañonera se iba a denominar inicialmente *Almonte*.

Cañoneras Almonte y Corcuera

El 1 de julio de 1895 la prensa afirmaba que el gobernador general había pedido autorización para la construcción de otras dos cañoneras. La contratación de estas dos embarcaciones y de tres chalanas se realizó a lo largo del verano de 1895. Pagadas con el presupuesto del Ministerio de la Guerra, también se encargaron al astillero Hong Kong & Whampoa Docks, Co., en Hong Kong, conjuntamente con las tres chalanas. Con casco de acero y

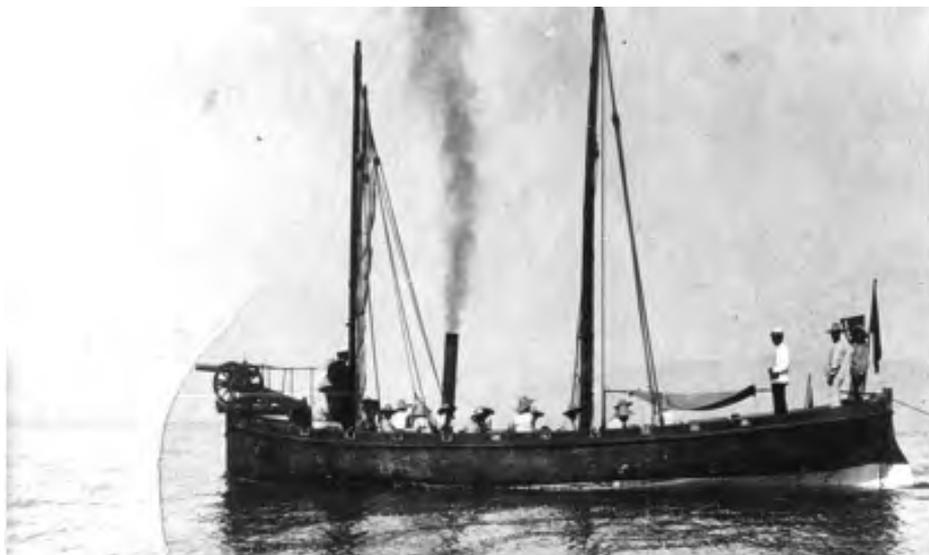
propulsadas a vapor, se consideraban poco estables. Según algunas fuentes, disponían de un espolón de bronce. Construidas en secciones, para poder ser transportadas hasta Marahui, tenían capacidad para 65 soldados.

El crucero *María Cristina* realizó el traslado desde Hong Kong hasta Cavite de las dos cañoneras y las tres chalanas, y posteriormente el transporte *General Álava* realizó el traslado hasta Iligan, adonde llegaron en fecha próxima al 25 de febrero de 1896.

El montaje de estas unidades en Marahui también fue responsabilidad del astillero de Whampoa. Ambas cañoneras se botaron en el verano de 1896; sin embargo, la instalación de la artillería en la *Almonte* y la *Corcuera* se retrasó, no terminándose hasta el 30 de diciembre de 1897. La razón fue que desde Cavite no se enviaban las piezas González Hontoria que debían ser instaladas (4).

Botes cañoneros 1, 2, 3 y 4

Estas cuatro unidades se encargaron en noviembre de 1895 al arsenal de Cavite. Estaban construidas en madera y en secciones, para ser más fácilmente transportables. Lo más probable es que se realizaran con presupuesto



Bote a vapor del crucero *Carlos V* portando a proa una de las piezas de desembarco asignadas al buque. Los botes cañoneros de la laguna de Lanao debían de ser similares, pero sin la máquina de vapor que este de la ilustración portaba. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

(4) *Almonte*. En recuerdo de Pedro de Almonte y Verástegui, segundo en el mando de Corcuera y gobernador de Zamboanga, capital de Mindanao en aquella época.

Corcuera. En recuerdo de Sebastián Hurtado de Corcuera, gobernador general de Filipinas.

del Ministerio de Marina o del de Ultramar. Su propulsión era a remo, a vela y, en bastantes ocasiones, a remolque de las lanchas cañoneras. Frente a las cañoneras a vapor, los botes cañoneros aportaban la ventaja de su menor calado y, en consecuencia, de poder operar más cerca de la costa para batir mejor al enemigo.

A 10 de febrero de 1897 no se podían seguir los trabajos en los botes cañoneros 3 y 4, que se encontraban en Marahui por falta de materiales, los cuales todavía no habían podido ser transportados desde Iligan.

Cuadro 1. EMBARCACIONES DE LAS FUERZAS NAVALES DE LA LAGUNA DE LANAO

	<i>Clase Lanao</i>	<i>Clase Almonte</i>	<i>Botes cañoneros</i>	<i>Botes</i>	<i>Chalanas</i>
Astillero	Hong Kong & Whampoa Docks, Co.	Hong Kong & Whampoa Docks, Co.	Arsenal de Cavite	Dos, podían ser los 3 y 4 del <i>Castilla</i>	Hong Kong & Whampoa Docks, Co.
Fecha botadura	18-VIII-1895 y 22-IX-1895	14-VII-1896 y 12-XI-1898	4-IX-1897	—	VII-IX-1896, 24-V-1896 y 13-VI-1896
Fecha de baja	16-XII-1898	16-XII-1898	16-XII-1898	16-XII-1898	16-XII-1898
Desplazamiento	45 toneladas	35 toneladas	—	—	—
Casco	Acero	Acero	Madera	Madera	Acero
Eslora	25,00 metros	18,75 metros	13-14 metros	—	12,19 metros
Manga	4,45 metros	—	—	—	3,36 metros
Puntal	2,00 metros	1,67 metros	—	—	—
Calado	1,30 metros	1,00 metros	—	—	—
Máquinas	2 de vapor	1 de vapor	Propulsión a remo y vela	Propulsión a remo y vela	Propulsión a remo o remolcadas
Calderas	3	2			
Hélices	2	1			
Velocidad	10 nudos	10 nudos	No consta	No consta	No consta
Carbón	7 toneladas	5 toneladas	—	—	—
Autonomía	1.000 millas	1.225 millas	Limitada	Limitada	Limitada
Dotación	29 (+80 soldados)	21 (+65 soldados)	23	14	3 (+200 soldados)
Armamento	1 cañón de 42 mm, 1 amt. de 25 mm, 2 amt. de 11 mm Nordenfelt	1 cañón de 7 cm González Hontoria (GM)	Botes 1 y 2: 1 GH de 7 cm. Botes 3 y 4: 1 Krupp de 75 mm	—	—

El 19 de octubre de 1897 arribó a Iligan el transporte *General Álava* con la artillería de los botes cañoneros 1 y 2. El 4 de noviembre de 1897 se botan estos cañoneros, que se encontraban en grada, terminados, a falta del arma-

mento. Podían haberse botado antes, pero se consideraba que sin el armamento no eran operativos y estaban mejor en la grada que a flote. La artillería de ambos botes se terminó de instalar el 30 de diciembre de 1897. La construcción y montaje de estas unidades y de su armamento debió de ser una odisea que se prolongó demasiado en el tiempo. Por otra parte, los 1 y 2 portaban distinto armamento que los 3 y 4.

Botes 1, 2 y 3

Simultáneamente con el encargo de los cuatro botes cañoneros, se dio orden de subir a Lanao dos botes de remo existentes en el arsenal de Cavite. Se consideraba una solución provisional hasta que se entregaran las otras dos cañoneras y las tres chalanas. No consta cuándo se ordenó subir el tercero.

Eran unidades auxiliares de buques de la Armada que se debían de encontrar almacenadas en situación de reserva en el arsenal de Cavite. Dos podían ser los botes 3 y 4 del crucero *Castilla*, que en esa época estaba fondeado en Cavite sin navegar, casi como pontón. No se conoce el origen. Construidos en madera, eran propulsados a remo y vela. No debían de ser de gran tamaño y presumiblemente fueron transportados enteros desde Iligan hasta Marahui.

Chalanas 1, 2 y 3

Construidas con presupuesto del Ministerio de la Guerra. También encargadas al astillero Whampoa, en Hong Kong, en el mismo contrato que las cañoneras de la clase Almonte. Con casco de acero. Estas chalanas fueron las obras 216 (la núm. 1), 217 (la núm. 2) y 218 (la núm. 3) del astillero.

El crucero *María Cristina* las transportó desmontadas desde Hong Kong hasta Cavite con las dos cañoneras de la clase Almonte. El transporte *General Alava* las trasladó hasta Iligan, adonde llegaron hacia el 25 de febrero de 1896.

El montaje de estas unidades en Marahui también fue responsabilidad del astillero de Hong Kong. La chalana núm. 2 se botó el 24 de mayo de 1896; la núm. 3, el 14 de junio del mismo año, y la núm. 1, entre julio y septiembre de 1896.

Fueron construidas en secciones, para poder ser transportadas hasta Marahui. Estaban pensadas para el traslado de tropas, material de guerra o cargas. Con capacidad para transportar hasta 200 soldados, disponían de bancos desmontables y de remos, aunque la idea era que fueran remolcadas por los cañoneros. Dotaban a la Sección de las Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao de una interesante capacidad anfibia utilizando unidades del Ejército.

No contaban con armamento, si bien en la chalana núm. 3 se probó, el 5 de mayo de 1897, la utilización de un mortero. Aunque el ensayo fue exitoso, en último término se decidió no instalar esta pieza.

Las características más significativas de todas las unidades relacionadas anteriormente se han recogido en el cuadro 1. El bote citado al final de la rela-

ción de buques y embarcaciones fue construido localmente, en el apostadero de Marahui, para el servicio del fondeadero de la flotilla. Tenía una eslora de 4 metros, una manga de 1,5 y su casco era de madera. Su quilla, comienzo de la construcción, se puso el 30 de septiembre de 1897.

El transporte

El abastecimiento habitual de Marahui, para el Ejército y la Armada, era una verdadera odisea. Había que salvar una distancia de treinta kilómetros y una altitud algo superior a los 700 metros. Se intentó realizar el transporte con carros tirados por carabaos, bueyes, caballos y mulas, pero el método fue completamente ineficaz. Se consideró que la mejor manera era formar convoyes de unos veinte o treinta carros, tirados por treinta o cuarenta soldados.

Cada convoy estaba integrado por unos 1.000 soldados de las unidades de la zona con su armamento, doscientos de ellos formando la fuerza de protección. A lo largo del camino se realizaban etapas coincidiendo con los lugares en que existían puntos fortificados para la defensa del camino. Así se subían también víveres, repuestos, munición y el carbón preciso para las calderas. La Armada disponía de un depósito en la costa, en Iligan, para todos los materiales que provenían de Manila y Cavite.

En cuanto al transporte de los botes y de las secciones de los cañoneros, botes cañoneros y chalanas, el trabajo fue muy superior al de los convoyes de



Un día de mercado en Marahui, en la orilla del lago Lanao. (Foto: Parker Hitt Photographic Collection, University of Michigan)

abastecimiento habituales. Para hacerse una idea, puede ser indicativo señalar que, cuando se subieron los trozos que debían formar las dos cañoneras de la clase Lanao, se trasladaron unas 250 toneladas, en las que se incluían las secciones de los dos barcos, repuestos, herramientas, armamento, munición, cargos, pertrechos, carbón, etc. Para ello se contrataron 2.000 porteadores locales, pagados para arrastrar desde Iligan hasta Marahui todas las cargas.

Cuadro 2. FECHAS MÁS SIGNIFICATIVAS DE LAS UNIDADES DE LA LAGUNA DE LANA O

	Contrato	Botadura en Lanao
<i>Lanao</i>	22 de septiembre de 1894	18 de agosto de 1895
<i>General Blanco</i>	22 de septiembre de 1894	22 de septiembre de 1895
<i>Almonte</i>	Verano de 1895	14 de julio de 1896
<i>Corcuera</i>	Verano de 1895	12 de septiembre de 1896
Chalana 1	Verano de 1895	Entre julio y septiembre de 1896
Chalana 2	Verano de 1895	24 de junio de 1896
Chalana 3	Verano de 1895	13 de junio de 1896
Bote cañonero 1	1896	4 de noviembre de 1897
Bote cañonero 2	1896	4 de noviembre de 1897
Bote cañonero 3	1896	Operativo 16 de noviembre de 1897
Bote cañonero 4	1896	Operativo 16 de noviembre de 1897

Personal

Para manejar todas las unidades destacadas en la laguna de Lanao se hizo previsión de una plantilla de 320 personas, de ellas 15 oficiales, 17 suboficiales, 276 cabos y marineros y 12 cabos y soldados de Infantería de Marina. Como nota aclaratoria es preciso citar que la plana mayor estaba compuesta por 1 teniente de navío, 1 médico y 1 contador; que la maestranza la formaban 7 suboficiales y 23 marineros con distintas especialidades (carpinteros, herreros...) y que la batería de desembarco estaba compuesta por 2 oficiales, 2 suboficiales, 28 cabos y marineros y 12 cabos y soldados de Infantería de Marina. El resto, la mayor parte de la plantilla, eran las dotaciones de las unidades navales: lanchas cañoneras, botes cañoneros, botes y chalanas. Una parte importante de los marineros y soldados eran nativos. El detalle de esta plantilla, aprobada el 25 de enero de 1897, se ha recogido en el cuadro 3.

Los datos, tanto los anteriores como los incluidos en el cuadro 3, se corresponden con la plantilla teórica. No siempre estaban cubiertas todas las plazas. A título de ejemplo se puede citar que los botes cañoneros 1 y 2 estuvieron habitualmente bajo el mando de suboficiales.

Como recordatorio de todos los componentes de la Sección de las Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao, es interesante aportar los nombres de algunos de los oficiales que ocuparon en ella puestos de mando. El primer comandante de la Sección fue el teniente de navío de 1.^a clase (5) Miguel Pérez Moreno.

(5) La graduación de teniente de navío de 1.^a clase equivale a la actual de capitán de corbeta.

Anteriormente había actuado como tal, de forma interina, el teniente de navío Mariano Sbert y Canals, comandante de la cañonera *Lanao*. El 5 de marzo de 1897 Pérez Moreno cesó en su cargo, siendo nombrado, con igual fecha, el teniente de navío de 1.^a clase José Sánchez de Ibarguien y Corbacho, que mandó la Sección hasta que esta fue disuelta.

A lo largo de su vida operativa, la cañonera *Lanao* tuvo cuatro comandantes, uno de ellos interino. Fueron estos:

- teniente de navío Mariano Sbert y Canals, desde su botadura hasta el 5 de febrero de 1897;
- teniente de navío José María Patero, desde el 5 de febrero de 1897 hasta el 15 de noviembre del mismo año;
- alférez de navío Aquiles Vial y Pérez Bustillo, de forma interina, compaginando el mando con el de la *Almonte*, desde el 15 de diciembre 1897 hasta el 4 de febrero de 1898;
- teniente de navío Joaquín Aguirre y Martínez. Desde el 4 de febrero de 1898 hasta el hundimiento del buque.

La segunda de las cañoneras de mayor tamaño, la *General Blanco*, contó sucesivamente con dos comandantes:

- alférez de navío Fernando de Reguera y Carranza, desde su botadura hasta el 5 de febrero de 1897;
- alférez de navío Alfredo Pardo y Pardo, desde el 5 de febrero de 1897 hasta el hundimiento del buque.

La cañonera *Corcuera* tuvo un único comandante a lo largo de su vida operativa. Fue el alférez de navío Ángel Pardo y Pozo, que ocupó el cargo desde el 14 de julio de 1896 hasta el hundimiento del buque, en diciembre de 1898.

Por su parte, la *Almonte* tuvo tres comandantes:

- alférez de navío Eladio Ceano Vidal, desde el 12 de septiembre de 1896 hasta el 13 de mayo de 1897;
- teniente de navío José María Patero, de forma interina, compaginando el mando con el de la *Lanao*, desde el 13 de mayo de 1897 hasta el 18 de agosto de 1897;
- alférez de navío Aquiles Vial y Pérez Bustillo, desde 18 de agosto de 1897 hasta el hundimiento del buque.

Respecto a la batería de desembarco, tuvo tres comandantes, uno de ellos de forma interina:

- teniente de navío Gerardo Lengo, hasta el 30 de mayo de 1896;
- teniente de navío Ángel González Allo, desde el 30 de mayo de 1896 hasta el 11 de febrero de 1897;

- alférez de Infantería de Marina Bernardo Sanz López, mando interino, desde el 11 de febrero de 1897 hasta la disolución de la batería.

Sus segundos comandantes fueron tan solo dos:

- alférez de Infantería de Marina Ángel Pardo, hasta el 30 de mayo de 1896;
- alférez de Infantería de Marina Bernardo Sanz López, desde el 30 de mayo de 1896 hasta la disolución de la batería.

Cerramos la relación, forzosamente incompleta, de los oficiales destinados en la Sección de Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao con los nombres de los cinco contadores que tuvo:

- contador de navío Joaquín Fernández Jabre, hasta su fallecimiento, sobrevenido el 29 de septiembre de 1896;
- contador de fragata Tomás Martín Barbadillo, desde el 30 de septiembre de 1896 hasta el 10 de febrero de 1897;
- contador de fragata Emilio Peláez y Rodríguez, desde el 10 de febrero de 1897 hasta el 11 de diciembre de 1897;
- alférez de navío Alfredo Pardo y Pardo, mando interino y compartido con el de la cañonera *General Blanco*, desde el 11 de diciembre de 1897 hasta el 11 de febrero de 1898;
- contador de fragata Ángel María Brandariz y Millán, desde el 11 de febrero de 1898 hasta el final.

Desde el combate de Cavite hasta el final

El 1 de mayo de 1898 tuvo lugar el desastre de Cavite, con la destrucción de la escuadra mandada por el almirante Montojo. Pero en la laguna de Lanao la actividad militar y naval no se interrumpió, sino que siguió su curso y los cañoneros continuaron con sus tareas habituales: las acciones contra las cottas, los cruceros diarios de vigilancia de la laguna, la captura de vintas, etc. En tierra también prosiguieron las obras en las instalaciones de la estación naval de Marahui. Es obligado reseñar que estas tareas eran realizadas por el personal de la Sección, marineros e infantes de marina.

Es cierto que desde ese momento empezó a deteriorarse el escenario de la Sección. Por falta de fondos, no se podía pagar a las dotaciones, que llegaron a acumular retrasos en sus pagas de hasta nueve meses, y había problemas para adquirir los víveres para su alimentación. Faltaba también personal; sirva como ejemplo que en mayo de 1898 los botes cañoneros quedaron sin dotación fija, y solo se les asignaba personal para operaciones específicas. Todo esto se acentuó a partir del 13 de agosto de 1898, cuando Manila se rindió a las fuerzas norteamericanas. Ello provocó que empezara a haber

Cuadro 3. PLANTILLA DE LA SECCIÓN DE FUERZAS NAVALES DE LA LAGUNA DE LANAO

	Oficiales	Suboficiales	Cabos y marineros	Infantería de Marina	TOTAL
Plana Mayor	3	—	—	—	3
Maestranza	—	7	23	—	30
Batería desembarco	2	2	28	12	44
<i>Lanao</i>	2	2	25	—	29
<i>General Blanco</i>	2	2	25	—	29
<i>Almonte</i>	2	1	18	—	21
<i>Corcuera</i>	2	1	18	—	21
Bote cañonero núm. 1	1	—	22	—	23
Bote cañonero núm. 2	1	—	22	—	23
Bote cañonero núm. 3	—	1	22	—	23
Bote cañonero núm. 4	—	1	22	—	23
Bote núm. 1	—	—	14	—	14
Bote núm. 2	—	—	14	—	14
Bote núm. 3	—	—	14	—	14
Chalana núm. 1	—	—	3	—	3
Chalana núm. 2	—	—	3	—	3
Chalana núm. 3	—	—	3	—	3
TOTALES	15	17	276	12	320

deserciones de personal indígena, robo de armas e incluso dos conatos de motín, circunstancia que obligó a recurrir al uso de tropas del Ejército para contener la situación.

Es relevante indicar que la marinería y la infantería de marina de la Sección de las Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao eran de origen filipino, principalmente de etnia tagala. Solo los oficiales y una parte de los suboficiales y clases eran europeos.

El 24 de noviembre de 1898 se ordenó preparar la evacuación de Marahui por el Ejército y la Armada. Esto incluía retirar de los cañoneros la artillería, la munición y todo aquello que pudiera ser de utilidad y fácilmente transportable hasta Iligan. En ese mismo mes, y ante la poca fiabilidad de las dotaciones indígenas, se tomó la decisión de que en cada cañonero, para tareas de protección, embarcaran cuatro soldados del Ejército.

El 5 de diciembre ya había comenzado la operación de licenciar a las dotaciones indígenas de los cañoneros y demás embarcaciones. Una orden de la División Naval del Sur, con cabecera en Zamboanga, recomendaba hundir los cañoneros abriendo los grifos o válvulas de fondo, y destruir por fuego las embarcaciones de madera.

La intervención de Estados Unidos en Filipinas durante la Guerra del 98 implicó que se desarmaran los cañoneros y lanchas y se recogiera todo el material que pudiera ser útil y transportable para la División Naval del Sur, con cabecera en Zamboanga. Se trataba de que dicho material no pudiera caer en manos de los independentistas filipinos, de los norteamericanos o, en el

peor de los casos, de los moros. En tres días se embarcaron en las tres gabarras y en los botes todos los materiales no inflamables que estaban en los almacenes y en el taller de la estación naval de Marahui, incluidas herramientas y maquinaria, repuestos, etc.

Para facilitar el hundimiento de las chalanas, en cada una se abrieron dos orificios de unos 25 cm² bajo la flotación y se instalaron tapones provisionales. Se consideró que destruir por fuego los botes cañoneros y las demás embarcaciones podría alertar a los moros de la intención de abandonar Marahui y, en consecuencia, se prefirió desfondarlos y hundirlos.

Según testimonio de los habitantes de Marahui, recogido por los norteamericanos en 1903-1904, al amanecer del día 21 de diciembre de 1898 uno de los cañoneros remolcó al resto de las embarcaciones (chalanas y botes) hacia el interior de la laguna. Allí fueron hundidos los cuatro cañoneros con las carboneras llenas, y las tres chalanas y los botes con la carga descrita. Pasado un tiempo volvieron a tierra, en un bote auxiliar, las seis personas que habían conducido la flotilla a su final. A continuación se quemaron las instalaciones de Marahui, y el resto de las unidades navales y los marinos partieron para Iligan. Era el fin de la Sección de las Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao.

Los cañones y ametralladoras desmontados se transportaron hasta la costa y se utilizaron para reforzar el armamento del transporte *General Álava*, el de otras unidades de la División Naval del Sur y las defensas de la ensenada de La Isabela, base principal de la flotilla.

A lo largo de sus operaciones, las unidades navales españolas de la laguna fueron alcanzadas varias veces por proyectiles de lantaka (6) y fusil, con resultado de daños en los buques, y de heridos y algún fallecimiento en las dotaciones.

En el tiempo que estuvo activa la Sección, esta pequeña fuerza naval operó tanto de día como de noche y tuvo que soportar un terremoto y un par de tifones, así como temporales y fuertes turbonadas en la laguna.

Otro aspecto importante fue el esfuerzo que hubo que realizar para mantener operativas las unidades. Era una tarea difícil arreglar localmente, con pocos medios, las averías que surgían en los buques y en su armamento artillero. La construcción del varadero permitió el mantenimiento y limpieza de los cascos de los cañoneros, de las chalanas y de los botes y, en consecuencia, el sostenimiento de la operatividad de la fuerza.

Dado que el carbón para las calderas de las cañoneras había que transportarlo desde Iligan, adonde a su vez llegaba desde la isla de Luzón, se intentó probar el uso de leña como combustible. Aunque las maderas de la zona se consideraban blandas, se hicieron cortas, se puso a secar la madera y se probó en las calderas. El resultado fue malo, ya que la velocidad de los buques se reducía a la mitad.

Aunque en general las relaciones con el Ejército fueron buenas, hubo varios incidentes relevantes entre el mando de la Sección de las Fuerzas Nava-

(6) Las *lantakas* eran cañones de avancarga, contruidos localmente en bronce y de pequeño calibre, utilizados en embarcaciones y en las defensas de poblados fortificados.

les y el general jefe político militar del distrito, así como con algún otro jefe del Ejército. En ciertos momentos incluso se llega a hablar de hostilidad de algunos jefes del Ejército contra la Armada. (Siempre hay que considerar que las fuentes utilizadas en este trabajo proceden exclusivamente de esta última.) Las razones de esto pueden ser varias. En primer lugar, los marinos eran un núcleo pequeño en el campamento de Marahui, en el que primaba el Ejército. Un segundo aspecto es la doble dependencia de la Sección, que por una parte se hallaba a las órdenes del general jefe de la brigada con cabecera en Marahui, y por otra, a las de la División Naval del Sur y del mando de la escuadra en Cavite. También hay que considerar el deseo de los marinos, cuando no se encontraban en una operación dispuesta por el mando de la brigada, de mantener su independencia de mando y disciplina.

Armamento de los buques y embarcaciones

El armamento de las dos cañoneras de la clase Lanao era muy avanzado para su época y estaba compuesto en cada buque por un cañón Maxim Nordenfelt y tres ametralladoras del mismo fabricante. Todas estas armas



Vista lateral de un cañón de tiro rápido Maxim Nordenfelt de 42 mm (2,5 libras). (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)



Un cañón de tiro rápido Maxim Nordenfelt de 42 mm, capturado a un buque español tras el combate de Cavite, montado en el crucero protegido USS *Raleigh*. (Foto: Biblioteca del Congreso, EE.UU.)

fueron construidas en el Reino Unido. Se puede afirmar que tales piezas dotaban a estas unidades de una capacidad de combate elevada.

Ya se ha comentado que la pieza de artillería principal de los *Lanao* era el cañón de tiro rápido Maxim Nordenfelt de 42 mm (2,5 libras), diseñado y construido en el Reino Unido. En la Armada era reglamentario en aquella época el modelo A. Según la costumbre inglesa de clasificar las piezas por el peso de la munición, era conocida también como cañón de tiro rápido de 2,5 libras (1,13 kg), y el tubo de 42 calibres contaba en su interior con 18 rayas *dextrorsum*. Era un buen cañón en su momento, y prueba de ello es que la Marina norteamericana montó en unidades de la escuadra de Dewey piezas de este tipo capturadas a los buques de la flotilla de Montojo.

Las ametralladoras que montaban las cañoneras de la clase *Lanao* eran tres. En popa, una Maxim Nordenfelt de 25 mm (modelo 1886) y de cuatro tubos. En el puente superior, en ambas bandas, tras la caseta de gobierno, otras dos Maxim Nordenfelt, de 11 mm (modelo 1886) y de cinco tubos. Era un armamento moderno para su época y dotaba a estos pequeños buques de una magnífica capacidad de combate.

Las ametralladoras estaban basadas en un diseño del ingeniero sueco Helge Palmcrantz, en conjunción con el constructor de armamento de la misma nacionalidad Thorsten Nordenfelt. En 1888 se creó en el Reino Unido la empresa Maxim Nordenfelt Guns & Ammunition Company Limited, que unía las actividades de los dos grandes diseñadores: cañones de tiro rápido y ametralladoras.



Tres vistas de una ametralladora Maxim Nordenfelt de 25 mmn (modelo 1886). En las dos superiores no existe el pedestal sobre el que habitualmente se montaba. (Fotos: Archivo MDR Almirante de Castilla)

La ametralladora de 25 mm (1 pulgada en medidas inglesas) estaba dispuesta en un montaje de cuatro cañones en línea y su alimentación se realizaba mediante un único cargador situado sobre la pieza. Los cañones tenían 25,4 mm de diámetro y 11 rayas en el interior del tubo.

Por su parte, la ametralladora Maxim Nordenfelt de 11 mm derivaba del diseño del modelo 1886 y contaba con cinco tubos situados en el mismo plano horizontal. Su calibre era 0,45 pulgadas, lo que equivale a 11,43 mm. El conjunto del montaje alcanzaba unos 170 kg. Disponía de un único cargador para cincuenta balas, que se instalaba sobre el conjunto de tubos y pesaba 7,25 kg. Podía alcanzar los 600 disparos por minuto.

Para completar lo referente al armamento individual, hay que decir que los marineros contaban con carabinas Remington, reglamentarias en ese momento en los buques de la Armada, y que los soldados de Infantería de Marina disponían de fusiles máuser.

La Sección de Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao utilizó el cañón de acero de 7 cm modelo 1879, con proyecto de González Hontoria, para armar la batería de desembarco, los dos cañoneros de la clase Almonte y dos de los botes cañoneros. Las características de esta arma son: tubo en acero de 70 mm



Dos vistas de una ametralladora Maxim Nordenfelt de 11 mm y cinco tubos. En la imagen falta el pedestal metálico sobre el que estaba montada, aquí sustituido por un cajón de madera. (Fotos: Archivo MdR Almirante de Castilla)

de diámetro y 15 calibres, con 18 rayas *dextrorsum* y un peso de unos 100 kg. Utilizaba proyectiles de 3,6 y 3,8 kg. Fue construido dentro del sistema de artillería González Hontoria y normalizado por la Armada en 1879. En 1893, Antonio Sarmiento modificó el diseño reformando las piezas para carga simultánea. No consta si las utilizadas en Mindanao fueron de las modificadas.



Cañón González Hontoria de 7 cm, con montaje de corredera, existente en el Museo Naval de Cartagena. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

De estas piezas existía un modelo con montaje de corredera, especialmente concebido para ser instalado en cañoneros de pequeño porte o en unidades auxiliares. También había una versión montada en un afuste con ruedas, para ser utilizada como pieza de artillería a fin de armar a los trozos de desembarco de acorazados y cruceros. Pese a la experiencia de la Armada con estas piezas y los citados montajes, las instaladas en los dos Almonte tenían un montaje Albini,

construido en Cavite, instalado sobre el pivote que había aportado Whampoa. Todo parece indicar que para los Almonte, a diferencia del armamento de los dos Lanao, no había intención de realizar un desembolso importante y que se optó por una solución de circunstancias.

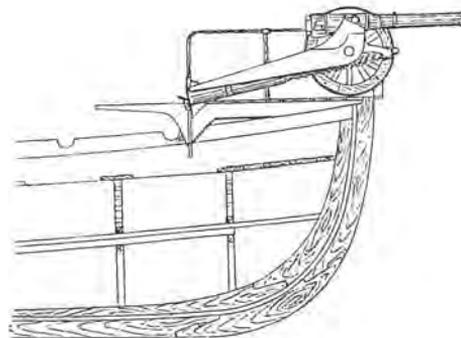


Cañón González Hontoria sobre un montaje Albini. El modelo está en el Museo Naval de Madrid y fue construido en el arsenal de Cavite. (Foto: Enrique García-Torrallba Pérez)

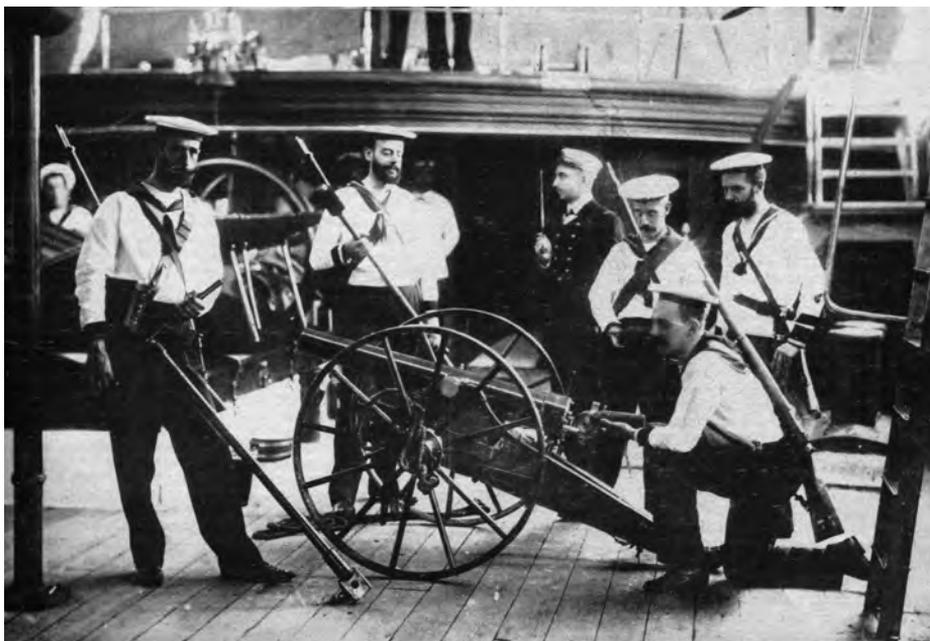
En lo referente a los botes cañoneros núms. 1 y 2, se desconoce el tipo de montaje que portaban, aunque cabe pensar que pudieran ser afustes con rueda de desembarco, el cual era el que habitualmente armaban las embarcaciones auxiliares de los buques mayores.

Los botes 3 y 4 llevaban cañones de acero Krupp de 75 mm de largo. El tubo con el cierre pesaba 300 kg y tenía 24 rayas. Estas piezas procedían del crucero *Castilla*, en el que habían sido instaladas en una de las modernizaciones a que fue sometido. Este crucero, además, portaba otras dos piezas del mismo constructor y calibre, pero con tubos de menor longitud. Uno de los Krupp de 75 mm estuvo montado en el *Almonte* hasta que llegó la pieza González Hontoria que tenía asignada.

Respecto al mortero probado en la chalana núm. 2 el 5 de mayo de 1897,



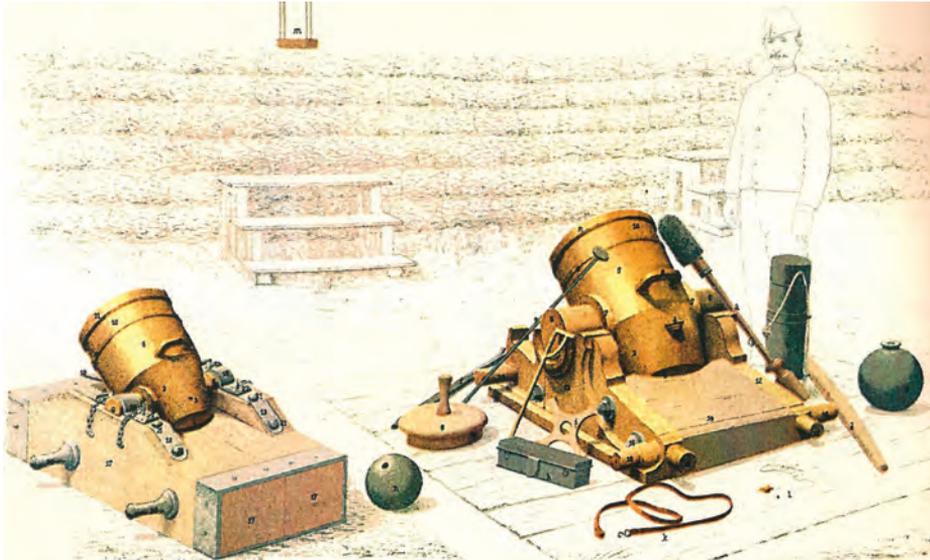
Dibujo donde se muestra la forma en que se instalaban los cañones de desembarco en la plataforma de proa de los botes. En los botes cañoneros 1 y 2, probablemente la instalación sería similar. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)



Vista de un ejercicio con un cañón de desembarco González Hontoria de 7 cm, en la cubierta de un buque de la Armada. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)



Otra vista de un ejercicio de artillería, en la cubierta de un buque de la Armada, con un cañón de desembarco González Hontoria de 7 cm. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)



A la izquierda de esta lámina de Govantes se muestra un mortero cónico de bronce de 15 cm. Es interesante observar igualmente el afuste. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

se sabe que pertenecía a uno de los asignados a la brigada del Ejército acuartelada en Marahui y que era de 15 cm. Se realizaron con él tres disparos con éxito, sin que ello sirviera para que se siguiera utilizando.

En principio cabría pensar que pudiera tratarse de un mortero Mata de bronce comprimido, de 15 cm y modelo 1891. Era una pieza rayada, de retrocarga y con un calibre de 149,1 mm. El peso (437 kg el tubo con el cierre y 320 kg el afuste, 757 kg en total), así como el tamaño de esta pieza, hacen impensable que se pudiera utilizar en la chalana.

La otra posibilidad, que consideramos más probable, es que se tratara de un mortero cónico de bronce de 15 cm, de construcción más antigua. Esta pieza era de ánima lisa y avancarga, con un calibre de 152,8 mm, y estaba montada sobre un afuste de madera reforzado con pletinas. En la época que nos ocupa era un arma en obsolescencia, pero aún útil para la defensa de posiciones. Probablemente la aquí tratada formara parte de las defensas fijas organizadas por el Ejército en torno a su campamento en Marahui.

A lo largo de su servicio en el Ejército, esta pieza recibió distintas denominaciones:

- mortero de bronce cónico de 6 ½ (1857)
- mortero de bronce de 6 ½ (pulgadas)
- mortero de bronce cónico de 15 cm.

Las piezas de tiro curvo comentadas anteriormente pertenecían a lo que se llamaba «artillería de sitio y posición».

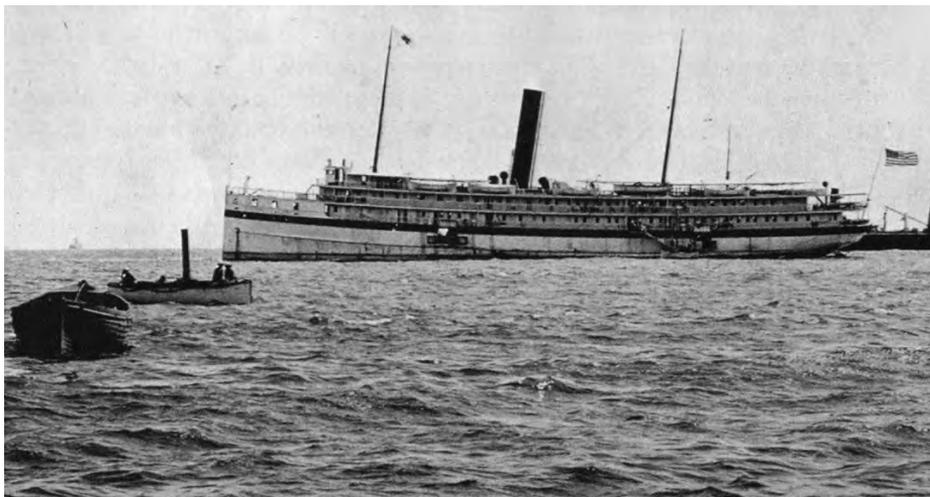
A la chalana con la que se probó el mortero se le instaló una basada (explañada) de madera, para distribuir los esfuerzos del retroceso, y un mantelete con dos planchas de acero, para proteger a la dotación. Este ensayo se realizó a petición del general de la brigada con cabecera en Marahui. Se llegó a pensar en montar un segundo mortero, para mantener una cadencia de tiro más elevada. El mortero fue operado por personal del Ejército.

Las informaciones disponibles indican que se suscitó una fuerte discusión sobre si el personal que debía operar la pieza tenía que ser del Ejército o de la Armada. El asunto acabó con una disposición del general al mando del distrito ordenando que se desmontara la pieza. Se devolvió al Ejército el 20 de junio de 1897.

La infantería del Ejército norteamericano en la laguna de Lanao

Parece que estamos de broma con el título de este capítulo de la historia de las Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao. La realidad, casi siempre absolutamente seria, es que las fuerzas del Ejército norteamericano que ocuparon, en combate, la zona de Lanao se encontraron con los mismos problemas con que se tropezó España. La solución fue la misma que ya había puesto en marcha esta: disponer de una pequeña fuerza naval en el lago, que se creó bajo el mando del 1.º teniente Parker Hitt, del 22.º Regimiento de Infantería del Ejército norteamericano.

Las primeras unidades de este Ejército que llegaron a la isla de Mindanao lo hicieron en el año 1902, y hasta 1903 no llegaron a Marahui diversas fuer-



El buque hospital USS *Relief* fondeado en la bahía de Manila. La lancha a vapor que se ve a la izquierda de la foto es similar a la utilizada en la laguna de Lanao. (Foto: marina norteamericana)



Probablemente esta foto corresponda a la *Relief* antes de su entrega al Ejército norteamericano. Obsérvese la ametralladora instalada a proa. (Foto: de la marina norteamericana)

zas de caballería e infantería. Una de las primeras agrupaciones del Ejército que llegó al área de la laguna, el 28.º Regimiento de Infantería, ya observó la necesidad de contar con medios para poder desplazarse por aquellas aguas. Por ello se construyeron diez lanchas de fondo plano con capacidad para transportar unos doce soldados, contando solo con las armas que tenían asignadas. Pronto se vio que estas embarcaciones tenían unas condiciones de navegabilidad poco adecuadas para las características de la laguna, lo que las hacía casi inútiles. Aun así, en enero de 1904 se utilizaron en una operación anfibia conjuntamente con seis canoas de los moros.

A mediados de abril de 1903, el Ejército norteamericano consiguió que su Marina le cediera una lancha de vapor, la *Relief*, para ser utilizada en la laguna. Era un bote a vapor, con casco de madera, procedente del buque hospital *Relief*, que se encontraba fondeado en la bahía de Manila. Pertenecía al tipo *28-Foot Steam Launch* (lancha de vapor de 28 pies) de la Marina estadounidense. Para el transporte se dejó el casco desnudo, se montó sobre unas ruedas y fue arrastrado hasta la laguna por un tiro de ocho mulas. La máquina y el resto de los elementos se transportaron en cargas independientes. Como armamento contaba con una ametralladora, de calibre no conocido, situada a proa. Había sido dada de baja en la Marina estadounidense por no estar en buen estado.

La *Relief* se mantuvo tres años en servicio. Al final, encontrándose en navegación, tuvo una importante avería en su máquina, lo que provocó que se fuera contra las rocas cerca del nacimiento del río Agus, resultando hundida.

En mayo de 1904, el Ejército norteamericano ordenó la construcción de una lancha cañonera para actuar en la laguna de Lanao. Se decidió asignarle el nombre de *Flake*, en honor del teniente Campbell W. Flake, del 22.º Regimiento de Infantería del mismo Ejército, fallecido en un combate con los moros en el río Ramaian el 22 de enero de 1904.

El Ejército norteamericano la encargó a un astillero de Shanghái, en China, gestionado por una firma inglesa. Estaba capacitada para remolcar lanchones



La lancha cañonera *Flake*, que actuó en la laguna de Lanao encuadrada en las fuerzas del 22.º Regimiento de Infantería de la Marina norteamericana. (Foto: Parker Hitt Photographic Collection, University of Michigan)

y balsas. Tenía 19,81 metros de eslora (65 pies), 3,66 metros de manga (12 pies) y un calado de 1,22 metros (4 pies). La propulsión estaba asegurada por una caldera Scotch, con una máquina de vapor Compound y una hélice. Su armamento estaba constituido por una ametralladora Vickers Maxim de 37 mm en proa, y una Gatling de 7,62 mm en popa. La tripulación para el manejo de la lancha la componían, como patrón, un teniente, auxiliado por cinco marineros filipinos y por soldados del Ejército norteamericano, en función de las operaciones a realizar.

Fue botada en Shanghái el 15 de junio de 1904, realizando las correspondientes pruebas de mar y siendo posteriormente desmontada. Llegó en cajones hasta el puerto de Iligan y desde allí fue trasladada hasta la laguna. Fue montada en Marahui, en el varadero construido por los españoles, con la ayuda de un ingeniero inglés, Mr. Turmbull, de y un centenar de trabajadores chinos. Fue botada en el lago el 20 de julio de 1904.

Con estas dos embarcaciones se facilitaron en gran manera las operaciones de la Marina norteamericana en la zona de la laguna de Lanao; aun así, algunos incidentes con los moros demostraron a los estadounidenses que los medios eran insuficientes.

En 1902 y 1903, las fuerzas de la US Navy ya habían localizado los lugares del hundimiento de la flotilla española. El lugar exacto, unos tres kilómetros al sur del fondeadero y en una profundidad aproximada de 29 metros, fue determinado el 23 de febrero de 1904. Recuperar las embarcaciones españolas era una solución rápida y barata frente a la construcción y traslado de nuevas cañoneras.

Para ello se contrató a un buzo inglés con experiencia en operaciones de salvamento, al que se unieron dos soldados del Ejército, uno de ellos con experiencia como buzo portuario, y trabajadores filipinos. Los trabajos de salvamento comenzaron por la construcción en el varadero de Marahui de dos pontones de madera, para usar como elementos de flotación en las operaciones de rescate. Simultáneamente se llevó a cabo la obtención de todo el material necesario para el reflotamiento: anclas, cadenas, bombas, chigres...

El 26 de abril de 1904 todo estaba listo y, tras los correspondientes trabajos, el 19 de julio comenzó el reflotamiento de la *Almonte*, que salió a la superficie el 3 de agosto del citado año. El 31 de diciembre ya estaba realizando sus pruebas de mar.

Para intentar reflotar la *Lanao* hubo que realizar antes el rescate de una de las tres chalanas —recordemos que estaban cargadas con materiales—, ya que impedía la operación. El 25 de septiembre la *Lanao* estaba a flote, y el 1 de noviembre de 1904 quedaba preparada para realizar sus pruebas operativas.

En diciembre de 1905, el 15.º Regimiento sustituyó al 22.º de Infantería, y desde ese momento no se dispuso de informaciones tan amplias como las del periodo anterior. Entre 1905 y 1906 se reflotaron las otras dos chalanas, que se utilizaron para poder extraer del fondo el *General Blanco* y el *Corcuera*.

En conjunto, el Ejército norteamericano consiguió reflotar y reutilizar tres de los cuatro cañoneros españoles de la laguna de Lanao. Solo pudo poner en servicio la *Lanao*, la *General Blanco* y la *Almonte*, así como las tres chalanas que habían sido hundidas cargadas de materiales. La lancha cañonera *Corcuera* fue reflotada, pero presentaba daños importantes en el timón y en la hélice, daños que hacían imposible su reparación y activación con los medios disponibles en Marahui, por lo que quedó abandonada. Hay que recordar que el resto de las unidades españolas (lanchas cañoneras y botes) habían sido destruidas, desfondándolas y hundiéndolas, al producirse la retirada de la laguna.

Es de destacar la calidad de construcción de las unidades. Tras seis u ocho años de estar sumergidas, todo lo que precisaron para entrar de nuevo en servicio fue una limpieza a fondo de barro y lodo, alguna labor de mantenimiento, engrase y puesta a punto, rascar la pintura antigua, repintar y encender los fuegos de las calderas. Es indudable que la inmersión en aguas dulces, como las de la laguna, es menos nociva que en agua de mar.

La *Lanao* fue rearmada con un cañón automático Vickers Maxim de 37 mm. Por su parte, a la *General Blanco* se le montaron un cañón de tiro rápido de 42 mm en proa, otro automático Vickers Maxim de 37 mm en popa y cinco ametralladoras Maxim de 7,62 milímetros.

Con la *Flake* y las embarcaciones de origen español, la Armada norteamericana realizó, durante varios años, las mismas funciones que desempeñaba la Sección de las Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao. Los estadounidenses llevaron a cabo con estas unidades el mismo tipo de misiones que se han señalado anteriormente en el apartado referente al periodo español de 1894-1898. Es importante resaltar que existe información gráfica demostrativa de que los norteamericanos conservaron los nombres de la *Lanao* y de la *Almonte*, circunstancia que no se da en el caso de la *General Blanco*.

A medida que se fue controlando la isla de Mindanao, disminuyó la necesidad de estas unidades. En 1913 algunas pasaron bajo control civil, manteniéndose las últimas operadas por el Ejército norteamericano hasta 1918, con el final de la primera guerra mundial.

Cuadro 4. FECHAS DE RECUPERACIÓN DE UNIDADES ESPAÑOLAS POR EL EJÉRCITO NORTEAMERICANO

Buque	Reflotamiento	Pruebas	En servicio	Observaciones
<i>Almonte</i>	3 ag. 1904	31 dic. 1904	En.1905	22.º Regimiento
1.ª Chalana*	1905	1905	1905	22.º Regimiento. Con carga
<i>Lanao</i>	25 sept. 1905	1 nov. 1905	Finales de 1905	22.º Regimiento
2.ª Chalana	1905	—	1906	15.º Regimiento. Con carga
3.ª Chalana	1905	—	1906	15.º Regimiento. Con carga
<i>G. Blanco</i>	—	—	1906	15.º Regimiento
<i>Corcuera</i>	1906	Abandonada	Abandonada	15.º Regimiento

*Se desconoce la correspondencia entre las chalanas recuperadas y su denominación en la Armada.



Instalaciones del apostadero de Marahui ya en la época de la ocupación norteamericana. En el varadero cubierto con lonas pueden verse, en construcción, los dos pontones que se utilizaron para el salvamento de los cañoneros españoles. Obsérvense en el puente los centinelas del Ejército estadounidense. (Foto: Parker Hitt Photographic Collection, University of Michigan)



La *Lanao* en Marahui, entre los dos pontones utilizados en la operación de salvamento. (Foto: Parker Hitt Photographic Collection, University of Michigan)



Comienzo del río Agus, en la laguna de Lanao. Al fondo pueden verse las instalaciones de Marahui y algunas de las antiguas lanchas cañoneras españolas ya en manos del Ejército norteamericano. (Foto: Parker Hitt Photographic Collection, University of Michigan)



Vista por popa de la *Lanao* una vez reflotada. En el costado de babor se puede ver uno de los pontones utilizados en la operación de salvamento. (Foto: Parker Hitt Photographic Collection, University of Michigan)



Otra vista de la *Lanao* por popa, mostrando los pontones y el aparejo utilizados para el salvamento. (Foto: Parker Hitt Photographic Collection, University of Michigan)



Vista de la cañonera *Lanao* por proa antes de ser reparada por el Ejército norteamericano. (Foto: Parker Hitt Photographic Collection, University of Michigan)

En la vida civil

Norteamérica mantuvo la guerra en Filipinas entre 1898 y 1913. De acuerdo con los datos consultados, a partir de ese momento dos de las tres antiguas unidades españolas, la *Lanao* y la *Almonte*, se cedieron al gobierno local para realizar tareas de transporte de carga y pasajeros en la laguna. Probablemente se hiciera lo mismo con las tres chalanas con casco de acero.

Como nota curiosa, hay que destacar que en el primer semestre de 1915, en plena primera guerra mundial, y antes de que Estados Unidos entrara en ella, el oficial alemán Julius Lauterbach estuvo en la laguna de Lanao y nos dejó, en su libro, testimonio escrito de su visita, afirmando haber visto en ella alguna de las antiguas cañoneras españolas, entonces utilizadas por el gobierno local en tareas de transporte.

Lauterbach era capitán de la marina mercante alemana y oficial de la reserva de la Marina imperial. El comienzo de la Gran Guerra le cogió en la colonia alemana de Tsingtao (actualmente Qingdao), bahía situada en la costa del Mar Amarillo, en el noreste de China. Fue adscrito como oficial de presas al crucero *Emden*. Capturado por los ingleses en uno de los mercantes presa del crucero alemán, fue internado en un campo de concentración en Singapur. Se fugó, tras amotinar a la guarnición de soldados indios, el 15 de febrero de 1915 y llegó a Alemania en noviembre de ese mismo año. Su paso por la laguna de Lanao hay que datarlo en el primer semestre de 1915, probablemente en mayo o junio.



Esta es la única foto conocida de las cuatro cañoneras españolas juntas, ya en manos del Ejército norteamericano. De derecha a izquierda, la *Lanao*, en el varadero de Marahui, y atracadas en el muelle, la *Almonte* (que no entró en servicio), la *General Blanco* y la *Corcuera*. (Foto: Archivo de Alfredo Maceda)

La *General Blanco* fue entregada al gobierno local en 1918. En 1938 seguía operativa como transporte de pasajeros y carga en la laguna. Había estado tres años de servicio en la Armada española, ocho bajo el agua de la laguna de Lanao y doce en operaciones con el Ejército norteamericano, y en ese momento llevaba veinte como transporte dependiente del gobierno local. No ha sido posible averiguar la fecha en que dejó de estar en activo. De acuerdo con los datos consultados, en el año 1938 las demás unidades ex-españolas, también cedidas al gobierno local, ya habían causado baja.

La lancha cañonera que no se construyó

Hasta aquí hemos hablado de hechos acontecidos. Pero, además de lo contado, hay otra historia asociada a lo expuesto que consideramos preciso narrar.

En el año 1894, el comandante ingeniero del arsenal de Cavite, Manuel Rodríguez y Rodríguez, realizó el diseño de un cañonero para el servicio en la laguna de Lanao, a construir en las instalaciones de Cavite. El proyecto nació como consecuencia de una entrevista mantenida por el citado jefe con el comandante general del apostadero de Filipinas y con el comandante general de aquel archipiélago, máxima autoridad española en el territorio.

Este proyecto no llegó a fructificar, y en lugar del cañonero se construyeron las cañoneras de las que se ha hablado antes. De él queda una maqueta en el Museo Naval de Madrid y un manuscrito titulado «Proyecto para la construcción de una cañonera de acero protegida (*sic*) con destino a la Laguna de Lanao», que está disponible en la Biblioteca Virtual de Defensa.

Algunos autores afirman erróneamente que las unidades construidas por Whampoa en Hong Kong respondían a este proyecto. Las diferencias entre las características de unos y otros cañoneros son tan manifiestas que basta comparar los datos técnicos para concluir que se trata de diseños distintos. Por otra parte, no consta que en el arsenal de Cavite se construyera ninguna unidad para la laguna de Lanao.

Probablemente, la mayor dificultad residiera en poder construir lanchas cañoneras que una vez botadas y probadas:

- fuesen capaces de navegar en una laguna de la que se desconocían las sondas de sus fondos;
- pudieran desmontarse y transportarse por barco hasta Iligan;
- desde ese puerto, fuese posible transportarlas hasta el varadero que se construyó en Marahui;
- una vez allí, se pudiera volver a montarlas y botarlas en las aguas de la laguna;
- se contase con soporte técnico para esas tareas (el arsenal de Cavite andaba siempre escaso de ingenieros).

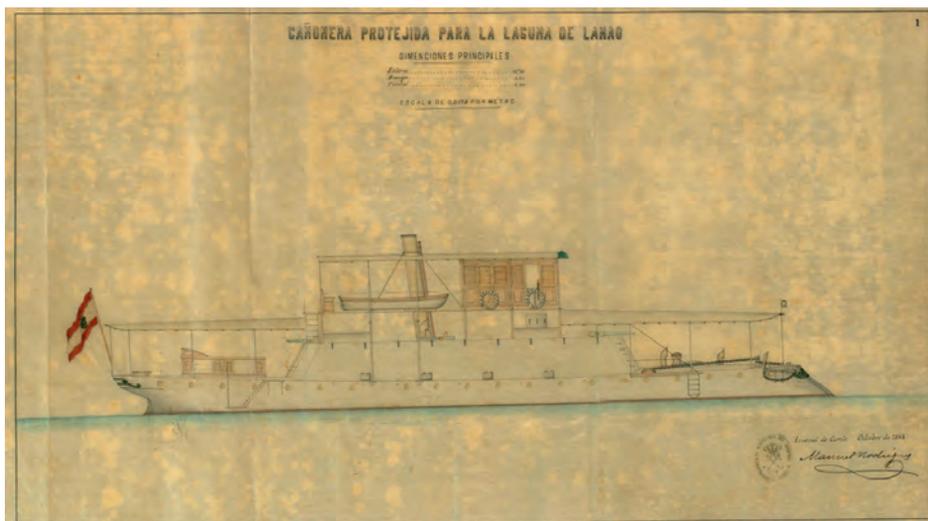
Se consideraba que el diseño realizado podía servir para lagos, ríos o ensenadas en las costas de Filipinas.

El proyecto preveía un desplazamiento de 103,224 toneladas, con una eslora de 28,50 metros, una manga de 5,83, un puntal de 2,216 y un calado de 1,261. El casco, parte de las superestructuras y la protección eran de acero Siemens-Martin, y el resto de las superestructuras, de madera. La embarcación contaba con cinco compartimentos estancos.

El aparato motor estaba constituido por tres calderas y dos máquinas de vapor gemelas, ambas de alta y baja presión, con una potencia individual de 70 CV a tiro normal, pero que podían alcanzar los 87,5 CV con tiro forzado. La propulsión era mediante ejes, que movían dos hélices de tres palas. El proyecto preveía que pudiera alcanzar una velocidad algo superior a los nueve nudos a tiro normal y diez con tiro forzado, siendo su radio de acción de 260 millas náuticas.

El armamento debía estar constituido por un cañón de 42 mm, de tiro rápido, situado a proa, dos ametralladoras Nordenfelt de 25 mm en las bandas y otra pieza de la misma clase de 11 mm a popa. Todas las piezas estaban dotadas de manteletes protectores y se encontraban situadas dentro de un refugio central protegido, dotado con aspilleras para fuego de fusilería. Además, el cañonero disponía de un puente protegido, denominado en el proyecto «torre de combate». En la tabla de la página 44 se han resumido las características técnicas de esta cañonera.

La dotación debía estar compuesta por un total de 25 personas: 2 oficiales de puente, otros dos de máquinas, 6 entre suboficiales y maestranza y 15 cabos, marineros y fogoneros. Además, tenía capacidad de transporte para



Vista lateral del diseño de Manuel Rodríguez y Rodríguez de la cañonera para el lago de Lanau. (Foto: Biblioteca Virtual de Defensa)

cien hombres con su armamento, y para cuatro toneladas de impedimenta o bien catorce de material.

Para el montaje de la embarcación en Marahui era necesario construir una grada provisional que posteriormente pudiera servir de varadero a la lancha cañonera, a fin de proceder a su carenado y mantenimiento periódicos. Por otra parte, era imprescindible la colaboración de 20 caldereros, 30 herreros de ribera, 30 carpinteros, 10 operarios de máquinas, 3 maestros y 1 primer contraamaestre, trasladados desde Cavite, además de la dotación de la lancha cañonera. Se consideraba que se debía contar con el apoyo y la salvaguardia de las tropas situadas en el área de Lanao.

DATOS DE LAS CAÑONERAS DISEÑADAS POR EL COMANDANTE RODRÍGUEZ

Astillero	Arsenal de Cavite
Fecha del proyecto.....	1894 (no se construyó)
Desplazamiento.....	103,224 toneladas
Eslora	28,50 m
Puntal	2,216 m
Máquinas.....	2 de vapor, 70 CV tiro normal, 3 calderas
Velocidad	9 nudos a tiro normal y 10 a tiro forzado
Autonomía	260 millas
Armamento	1 cañón 44 mm, 3 ametralladoras (2 de 25 mm; 1 de 11 mm)
Materiales	Acero (el casco) y madera
Manga	5,83 m
Calado	1,261 m
Hélices	2, de 2 palas y 1,10 m de diámetro
Combustible.....	Carbón o madera
Dotación.....	25, más 100 en transporte

El presupuesto total estimado para la embarcación era de 46.668 pesos filipinos, no incluyéndose en esta cifra el coste del armamento, de los cargos del buque y del transporte hasta la laguna de Lanao. En el cuadro 5 se recoge el detalle de la estimación económica del proyecto.

Este proyecto presentaba dos grandes problemas, que probablemente fueron la causa de que no fuera realizado. El primero era el coste, muy superior al de las unidades mayores construidas por Whampoa en Hong Kong. El diseño del cañonero de Manuel Rodríguez estaba presupuestado, como ya se ha dicho, en 46.668 pesos filipinos para una embarcación, mientras que las dos unidades de la clase Lanao construidas en Hong Kong costaron 54.600 pesos.

El segundo factor determinante era su peso, de algo más de 103 toneladas, que debía ser trasladado en cargas menores desde Iligan hasta Lanao. Frente a esto hay que recordar que el mayor de los dos tipos de cañoneros de Whampoa desplazaba 45 toneladas, menos de la mitad de la embarcación diseñada por Rodríguez, y que suponía una disminución del 56,3 por 100 del peso a transportar. Es preciso recordar que los movimientos de cargas desde la costa hasta Marahui se realizaban mediante carros y carretas tirados por indígenas obligados o por las propias tropas.

Además de lo expuesto, otro elemento a considerar es que posiblemente los plazos estimados para la construcción en el arsenal de Cavite fueran notablemente superiores a los del astillero de Whampoa.

Cuadro 5. PRESUPUESTOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CAÑONERA

Concepto	Importe (*)	Subtotal
Coste de la embarcación (103 t, a 116 pesos/t)	11.948	29.868
Coste de las máquinas y accesorios de las mismas	17.920	
Coste de los materiales para el armamento provisional en el arsenal	1.400	4.100
Costes de personal durante el armamento provisional en el arsenal	2.700	
Costes de personal durante el armamento definitivo en Lanao	12.700	12.700
PRESUPUESTO TOTAL	46.668	

(*) Importes expresados en pesos filipinos. En el presupuesto no se incluye el armamento y cargos del buque ni el transporte hasta la laguna de Lanao.

En el Museo Naval de Madrid, en la sala de Filipinas, se encuentra una magnífica maqueta (núm. inv. 1434), realizada en el arsenal de Cavite, que se corresponde con el proyecto de Manuel Rodríguez. Para que no haya dudas, la placa que identifica el modelo dice literalmente:

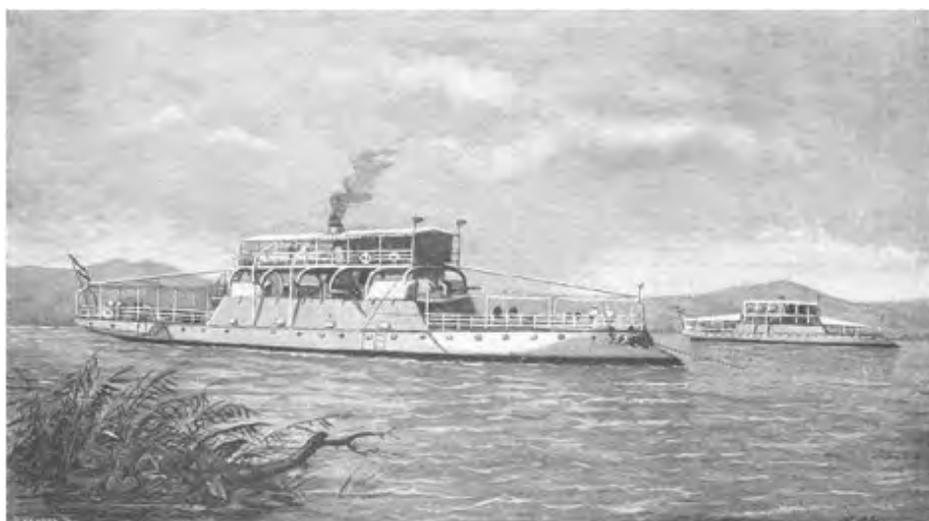
**MODELO CONSTRUIDO EN EL ARSENAL DE CAVITE DE UN PROYECTO
 DE CAÑONERA PROTEJIDA [SIC] DE ACERO Y DE DOS HÉLICES: REDACTADO
 POR EL COMANDANTE DE YNGENIEROS DEL APOSTADERO D. MANUEL RODRÍGUEZ
 1894
 E. DE 35 MM. POR METRO.**

A pesar de la claridad de la placa y del manuscrito de Manuel Rodríguez, el *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid* afirma que el modelo corresponde a la pareja de lanchas cañoneras *Lanao* y *General Blanco*, construidas por la Hong Kong & Whampoa Dock, Co. No insistiremos más en el tema, ya que el error es evidente y basta con observar las imágenes que ilustran este capítulo para coincidir con esta afirmación.

Además de lo expuesto, existe un grabado de Rafael de Monleón, publicado en *La Ilustración Española y Americana* como imagen aclaratoria de un artículo del propio Monleón titulado «Marina de guerra. Cañoneras *Almonte* y *Corcuera*, en la laguna de Lanao (Isla de Mindanao), Filipinas». El grabado lleva el siguiente pie: «Mindanao (Islas Filipinas).— Lanchas cañoneras destinadas a la vigilancia y defensa de la laguna Lanao». Basta observar el dibujo, y compararlo con el modelo citado y con el diseño de Manuel Rodríguez, para despejar cualquier posible duda. Las formas generales de los buques representados reproducen casi fielmente el diseño del ingeniero de Cavite. En consecuencia, consideramos que el notable marinista se inspiró excesivamente en la información existente en el entonces Ministerio de Marina, manuscrito y maqueta, para ilustrar su artículo.



Modelo existente en el Museo Naval de Madrid de la cañonera diseñada en el arsenal de Cavite para el servicio en la laguna de Lanao. No se llegó a construir. (Foto: Museo Naval)



Grabado de Rafael Monleón mostrando dos lanchas cañoneras diseñadas para la laguna de Lanao. El pie de la ilustración afirmaba, en nuestra opinión erróneamente, que eran la *Almonte* y la *Corcuera*. Realmente se corresponden con el proyecto de Manuel Rodríguez. (Foto: *La Ilustración Española y Americana*)

Bibliografía

- ANCA ALAMILLO, Alejandro, y MITIUCKOV, Nikolay W.: «Las lanchas cañoneras *Almonte* y *Corcuera* y los cañoneros *Lanao* y *General Blanco*», en *Ingeniería Naval*. Colegio Oficial de Ingenieros Navales, Madrid, mayo de 2008.
- CALVÓ, Juan Luis: *Apuntes. Artillería de Ordenanza en el Ejército y la Armada españoles, 1725-1935*. Edición del autor, Barcelona, 2014.
- FEUER, A.B.: *America at War: The Philippines, 1898-1913*. Praeger Publisher, Westport, Connecticut (EE.UU.), 2002.
- GARCÍA GARCÍA, Manuel: *La Defensa de la Laguna de Lanao*. (www.vidamaritima.com). Septiembre, 2015. Revisado en marzo de 2016.
- GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio: *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2000.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: «Sesenta y dos cañoneros para la Marina Sutil», en *Revista General de Marina*, núm. 180. Ministerio de Marina, Madrid, abril de 1971.
- GRUPO CERVERA: *Los Cañoneros del Fin del Mundo (III). La Escuadrilla del Lago Lanao*. Foro Todoavante, Historia Naval de España y Países de Habla Hispana. Revisado en marzo de 2017.
- HERMIDA Y ÁLVAREZ, Germán: *Curso de Artillería para uso de los Alumnos de la Escuela Naval*, 3 t. Imprenta de la Viuda e Hijos de Abienzo, Madrid, 1884.
- , y RISTORI Y CASTAÑEDA, José: *Curso de Artillería para uso de los Alumnos de la Escuela Naval y de la Escuela de Aplicación de Marina*, 3 t. Librería de Perlado Páez y Compañía, Madrid, 1903.
- HITT, Parker: «Amphibious Infantry. A Fleet on Lake Lanao», en *Proceedings*. U.S. Naval Institute, Annapolis (EE.UU.), febrero de 1938.
- LAUTERBACH, Julius, y LOWELL, Thomas (comps.): *Mis aventuras de guerra en el mar, 1914-1918*. Joaquín Gil Editor, Madrid y Barcelona, 1933.
- MINISTERIO DE MARINA: *Estado General de la Armada*. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1895-1898 y 1900.
- MONTESCLAROS REY, Luis A.: *How the Spaniards Gained Marawi and Lost the Philippines: The 1896 Philippine Revolution from the Mindanao Perspective*, www.academia.edu. Revisado en marzo de 2016.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: *Los últimos de Filipinas de la Armada*, <http://abcblogs.abc.es>. Revisado en mayo de 2017.

Fuentes documentales y hemerográficas

- MONLEÓN Y TORRES, Rafael: «Marina de guerra. Cañoneras *Almonte* y *Corcuera*, en la laguna de Lanao (Isla de Mindanao), Filipinas», en *La Ilustración Española y Americana*. Madrid, 1897, núm. 1, p. 22.
- RODRÍGUEZ Y RODRÍGUEZ, Manuel: «Proyecto para la Construcción de una Cañonera de Acero Protegida con Destino a la Laguna de Lanao», Manuscrito, Cavite (España-Filipinas), 1894. Biblioteca Digital de Defensa. Revisado en marzo de 2017.
- SÁNCHEZ DE IBARGÜEN Y CORBACHO, José David: «Fondos del Legado Sánchez de Ibargüen». Archivo General de Andalucía, Junta de Andalucía (a través de Fernando González Magán).

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Cuartel General de la Armada, 1, 1.º 28014 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas, escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítase el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.



Suplemento núm. 28 a la REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 142 de 2018

