

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA



ESPAÑA EN FILIPINAS

CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2012
CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 66
MADRID, 2012



MINISTERIO DE DEFENSA



INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

**XLV JORNADAS
DE HISTORIA MARÍTIMA**

ESPAÑA EN FILIPINAS



**CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 2012
CUADERNO MONOGRÁFICO NÚM. 66
MADRID, 2012**

CUBIERTA: Facsímil del mapa de las islas Filipinas de Pedro Murillo Velarde (1696-1753).

Museo Naval de Madrid.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50 / 91 312 44 27
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es/msanes4@fn.mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

<http://publicacionesoficiales.boe.es/>

EDITA:



www.bibliotecavirtualdefensa.es

© Autores y editor, 2012
NIPO: 083-12-249-4 (edición en línea).
Fecha de edición: 2012



NIPO: 083-12-250-7 (libro-e).

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad del autor de las mismas. Los derechos de explotación de esta obra están amparados por la Ley de la Propiedad Intelectual. Ninguna de las partes de la misma puede ser reproducida, almacenada ni transmitida en ninguna forma ni por medio alguno, electrónico, mecánico o de grabación, incluido fotocopias, o por cualquier otra forma, sin permiso previo, expreso y por escrito de los titulares del © *Copyright*.

La historia de Filipinas, al igual que la de América, está escrita por los hombres que protagonizaron su descubrimiento, conquista y pacificación. Sin embargo, la presencia naval española en aquellas lejanas islas ha sido poco estudiada, interpretada y valorada.

Desde que en 1565 Miguel López de Legazpi fundara los primeros asentamientos isleños y el llamado Galeón de Manila estableciera vínculos de aproximación entre Acapulco y el archipiélago, el capitán general de Filipinas mantiene su constante histórica, aunque en realidad la Marina como institución del Estado tardará dos largos siglos en hacer acto de presencia en las islas.

Las dificultades de mantener una fuerza naval equilibrada y suficiente en el archipiélago filipino sobrepasaron las posibilidades presupuestarias, pero se compensaron con el esfuerzo y entrega de los marinos en el continuo desgaste a que se vieron sometidos los débiles cañoneros y goletas que participaron en decenas de operaciones contra los piratas, desde aquella Marina Sutil creada a finales del siglo XVIII, que precisó el soporte y apoyo de la creación de un apostadero y sus defensas.

El triste telón de fondo que cierra el siglo XIX con el desastre naval de Cavite clausura una permanencia siempre debatida y cuestionada, por el olvido, la falta de atención, o la propia incapacidad de quienes ejercían el gobierno de la nación.

Desde muy distintas perspectivas, con claridad y juicio crítico, los distintos ponentes de estas XLV Jornadas de Historia Marítima analizan diferentes facetas del papel jugado por España en Filipinas durante cuatro siglos. El Instituto de Historia y Cultura Naval cree con ello haber contribuido con esa interpretación, a mantener la fidelidad y alcance de sus objetivos.

José Antonio GONZÁLEZ CARRIÓN
Contralmirante director del
Instituto de Historia y Cultura Naval

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada 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 y de 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.

SUMARIO

	Págs.
<i>Apertura</i> , por el director del Órgano de Historia y Cultura Naval, CA Gonzalo Rodríguez González-Aller	7
<i>Borneo en la consolidación de España en Filipinas</i> , por Dña. Alicia Castellanos Esc dier	11
<i>El galeón de Manila</i> , por don Mariano Juan y Ferragut	31
<i>Organización de la Marina en las Filipinas. Acaecimientos y evolu- ción (1800-1899)</i> , por don Hermenegildo Franco Castañón	45
<i>El arte español en Filipinas</i> , por el reverendo padre don Blas Sierra de la Calle	103
<i>La presencia española en el Pacífico: de la Ilustración al «desastre»</i> , por don Enrique Martínez Ruiz	161

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALE.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—*LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)*
- 45.—*HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)*
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL COMBATE DE TRAFALGAR
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—*V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN*
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *DESPUÉS DE TRAFALGAR*
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO*
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PREENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III*
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR*
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NORTEAFRICANOS.*
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO.*
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III).*
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA.*

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 312 44 27
Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones. Además,
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1 28071 MADRID

APERTURA

José Antonio GONZÁLEZ CARRIÓN
Contralmirante-director
del Instituto de Historia y Cultura Naval

Desde los primeros tiempos de su descubrimiento y ocupación por los españoles, y a lo largo de su difícil proceso de colonización, las islas Filipinas, de privilegiada posición geopolítica, estuvieron expuestas desde su entorno oceánico a toda clase de peligros, de los que no eran los menores los celos portugueses, la codicia holandesa, la temible vecindad de los piratas chinos y los ataques y saqueo de los moros de Borneo, Joló y Célebes.

Así, lejanas y mal comunicadas con la Península, las islas Filipinas mantendrán su vinculación a la Corona gracias al notabilísimo esfuerzo de quienes las salvaguardaban. Las efemérides de aquellos distantes y, en muchos casos, hostiles territorios ultramarinos están colmadas de hechos y hazañas en los que la Marina juega un papel tan destacado como ingrato. Una Marina que solo en los dos últimos siglos de presencia española en el archipiélago existió como institución estatal con una mediana organización, a pesar de que las costas y playas filipinas se veían asoladas por la piratería malaya. El mal era grave, y la Marina Sutil, incapaz para combatirlo. Solamente se asestaron duros golpes a la piratería y al filibusterismo cuando, después de no pocas dificultades, la Marina Real absorbió a la Sutil, lo que, como digo, generó serios problemas.

La toma de Manila por los ingleses en 1762, que una pequeña escuadra hubiera podido evitar, fue un toque de atención al gobierno sobre su deber de defender el archipiélago. Y así, el ejecutivo envió desde Lima una escuadra al mando del general Álava que pronto detectó la falta de un apostadero para la Marina, obteniéndolo el gobierno y trasladando a Cavite el arsenalillo de San Blas de California, con personal incluido; pero el regreso de la escuadra dejó bien pronto el apostadero totalmente desguarnecido, hasta que en 1813 fue nombrado gobernador del archipiélago el brigadier de la Armada don José María de Gardoqui, que con admirable autoridad suprimió la Marina Sutil — de modo que la administración del arsenal pasó a la Marina— y puso las escasas falúas a las órdenes de un oficial de la Armada. Fue entonces cuando la piratería sufrió por primera vez una auténtica represión.

Será sin embargo a mitad del siglo XIX cuando se consolide un sistema defensivo a través de las modestas estaciones navales diseminadas a través de Zamboanga, Calamianes, Cebú, Balabac, Tawi Tawi, Joló, Osilán..., además de Cavite, al que siempre se pensó en trasladar a Subic por entenderlo con mejor situación estratégica. Y no será tampoco casual que a estas arduas empresas, sostenidas todas ellas con minúsculos cañoneros y vapores, estén

asociados nombres tan significativos como los de Méndez Núñez, Malcampo, Cervera, Antequera, Montojo y tantos otros que honran y enaltecen los escalafones de la corporación.

Los sangrientos sucesos de Cavite en 1872 supusieron la seria advertencia de que Filipinas no sería una excepción a la regla de los movimientos independentistas. La intrepidez y el esfuerzo de soldados y marineros hicieron fracasar la simultaneidad de la rebelión en Manila, donde de otra suerte quizá hubiesen perecido la mayoría de los españoles. Ya no se trataba solamente de escauceos de piratas y bandoleros, cuya situación mejoró notablemente tras la toma de Joló, sino de una amenaza más directa a la presencia española, lo que llevará a reforzar también la Marina con los llamados Batallones Expedicionarios, organizados a veces en circunstancias muy precarias.

No entra en la intención del presentador interferir en el contenido de las ponencias que conforman estas jornadas, aunque se haya permitido esbozar una breve trayectoria histórica de presencia, esfuerzo e incompreensión. El triste telón de fondo de la batalla de Cavite, el 1 de mayo de 1898 —un simple ejercicio de tiro al blanco para la flota norteamericana—, culminaba una serie de desaciertos y responsabilidades que pocos quisieron asumir. De todos los cuerpos de la nación —se ha escrito—, Ejército y Marina serían los más afectados por el desastre, no solo por haber sido sus miembros los únicos que lo habían sentido en su propia carne, sino por los gravísimos problemas de adaptación que habrían de afrontar. Y es que, como ha escrito García Escudero, «no habíamos querido tener la Marina de nuestra política y tuvimos que conformarnos con la política de nuestra Marina». De ella los que peor parados saldrían serían los propios marinos.

Dentro del marco del mundo colonial español, Filipinas fue un caso original. En ella se encuentran una serie de elementos que no guardan parangón con los de otras posesiones españolas de la misma época, caracteres que se derivan de su propia situación geográfica, tal vez de la inestabilidad, y desde luego de su sustrato humano. Desde siempre las islas estuvieron muy lejos de España, y la dificultad en sus vías de comunicación no eran propicias al acercamiento físico. En este seminario tratamos de llevar al ánimo de los oyentes los signos y rasgos de una mejor identificación.

INTERVIENEN EN ESTAS JORNADAS

Alicia CASTELLANOS ESCUDIER es licenciada en Geografía e Historia, doctora en Historia de América y especialista internacional sobre la presencia española en Extremo Oriente y en Historia de Filipinas y Malasia. Académica de número de la Real Academia Hispano Americana, es miembro de la Asociación Española de Americanistas y autora de numerosas publicaciones sobre el tema filipino. Ha escrito 48 biografías sobre distintos personajes relacionados con la Historia de Filipinas, entre los que señalaremos al Gobernador Dasmariñas, a Rizal, Aguinaldo, Bonifacio y Mabini, personajes artífices de la revolución de Filipinas en el periodo español.

Mariano JUAN Y FERRAGUT es capitán de navío en situación de retiro. Ha sido comandante del *Cíclope* (CR-1), el submarino *Cosme García* (S-34), el transporte *Contramaestre Casado*, la fragata *Asturias* y el transporte de ataque *Castilla*. Fue director de la *Revista General de Marina* y actualmente es consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Nava y colaborador habitual de varias revistas marítimas y de historia naval, así como asiduo sobre temas históricos navales.

Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada en situación de retiro. Ha sido comandante de los remolcadores de altura *Las Palmas* y *Mahón* y del patrullero *Chilréu*. Está en posesión del Premio Elcano de periodismo, del 12 de Octubre de los Premios Virgen del Carmen y del Francisco Moreno, de la *Revista General de Marina*. Es autor de diversos libros sobre la Armada española dentro del contexto de la historia naval. Ha sido jefe del Departamento de Historia y director de la *Revista de Historia Naval*, del Instituto de Historia y Cultura Naval. En la actualidad es consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval y colaborador de la *Revista General de Marina*, así como de varios diarios nacionales.

Blas SIERRA DE LA CALLE, es religioso agustino. Estudió Filosofía en Valladolid y Teología, Bellas Artes y Filosofía en Roma. Licenciado en Dogmática por la Universidad Gregoriana; profesor de Teología en Roma y en el Estudio Teológico Agustiniense de Valladolid, así como director del Museo Oriental de la capital castellano-leonesa. Se dedica al estudio del arte y la etnología de China, Japón y Filipinas, y dirige las revistas *Diáspora* y *Misiones Agustinienses*. Conferenciante internacional. Comisario de una quincena de exposiciones de arte oriental, ha publicado más de 300 artículos y 30 libros de arte y etnología de China, Japón y Filipinas, ocho de ellos fundamentales para conocer y admirar la esencia de la vida y arte filipinos. La Real Academia de Bellas Artes de Santa Isabel de Hungría de Sevilla le ha nombrado académico correspondiente en Valladolid, y el emperador de Japón le ha concedido la Orden del Sol Naciente con rayos de oro y plata.

Enrique MARTÍNEZ RUIZ es catedrático de Historia Moderna en la Universidad Complutense de Madrid y especialista en Historia Militar e Institucional. Colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval, pertenece en calidad de vocal a su Junta Facultativa, al Consejo Rector de la *Revista de Historia Naval* y al Jurado de los Premios Virgen del Carmen. Ponente en congresos, seminarios, reuniones científicas nacionales e internacionales, director de memorias de licenciatura y tesis doctorales, este autor de más de doscientas publicaciones ha sido premio Villa de Madrid de Ensayo y Humanidades Ortega y Gasset, premio nacional de Historia de España, y se halla en posesión de numerosas distinciones nacionales y extranjeras, entre las que destacaremos, en atención al entorno, la Gran Cruz al Mérito Naval.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al precio de 4 euros, la revista, y 6 euros, los cuadernos monográficos. .

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.
C/ Juan de Mena, 1, 1.^a planta
28071 Madrid (España).
Teléfono: (91) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

BORNEO EN LA CONSOLIDACIÓN DE LA PRESENCIA DE ESPAÑA EN FILIPINAS

Alicia CASTELLANOS ESCUDIER
Doctora en Historia de América

Introducción

Para la consolidación de la presencia de España en Filipinas, el papel de Borneo fue determinante por una serie de razones que vamos a ir concretando y que, *grosso modo*, responden a la pregunta ¿qué motivos e intereses impulsaron a los españoles a fortalecer su presencia en la isla? (1).

La conquista del archipiélago filipino no fue fácil, dada la fragmentación del territorio, formado por más de 7.000 islas, y de sus habitantes, divididos en tribus sometidas a las tiranías de reyezuelos y sultanes musulmanes. La primera reacción de los pueblos aborígenes a la arribada de los españoles fue de temor hacia los recién llegados, ante el latente recuerdo de la llegada de «hombres blancos», seguramente portugueses, que en su intento de comercializar los productos de las islas emplearon la fuerza de las armas. De ahí los esfuerzos de Legazpi por evidenciar sus buenas intenciones hacia sus habitantes, utilizando la intimidación solo en defensa propia y en casos concretos. En este sentido, muchas fueron las demostraciones de Legazpi para convencer a los filipinos de sus propósitos de convivencia amistosa, liberando a los naturales del archipiélago de la esclavitud y prometiéndoles que, en el caso de que algún español les hiciese daño, sería castigado y desagraviado.

En general, y salvo casos concretos, la dominación de las islas Filipinas se llevó a cabo con poca resistencia por parte de los nativos, quienes vieron en los españoles buenos aliados en su lucha contra los musulmanes, pueblo béli-

(1) Mi interés por la isla de Borneo y su relación con Filipinas surgió a raíz de un estudio realizado sobre el gaditano Carlos Cuarteroni, marino geógrafo, comerciante de la Carrera de Manila y, posteriormente, prefecto apostólico, quien en el siglo XIX pasó la mayor parte de su vida en el norte de Borneo sufriendo el acoso de Inglaterra y las intrigas del sultán de Brunéi. La investigación, que tuvo sus inconvenientes dada la dispersión y lejanía de los documentos en que sustentarla, se plasmó en un libro, *Cuarteroni y los piratas malayos*, cuya autora viajó en 2004 hasta Malasia, concretamente al estado de Sabah, desde donde el Obispado contactó conmigo a través de mi editorial y me invitó a visitar los enigmáticos lugares en los que monseñor Cuarteroni, ya convertido en sacerdote y evangelizador, había fundado las misiones católicas en Kota kinabalu, Brunéi y la isla de Labuán, sede esta última de la prefectura apostólica.



Plano de las islas Filipinas.

co y conflictivo asentado en la mayoría de las islas. Asimismo, los sultanes isleños —y otros del entorno— estaban sometidos al vasallaje de los poderosos sultanes de Borneo y Joló, dispuestos a mantener su hegemonía en la zona y a proseguir su política de expansión territorial y religiosa.

Los indígenas, una vez liberados de la tiranía de los dirigentes locales, quedaban bajo la protección del gobernador general, tras de lo cual inmediatamente se procedía a instruirles en la fe católica, uno de los objetivos primordiales de la expansión española en los nuevos territorios. En el caso de que el dignatario de la comunidad, por propia voluntad, se sometiera al imperio español y abrazase la religión cristiana, mantenía la autoridad sobre sus súbditos.

Pero, cuando los españoles emprendan la conquista del archipié-

lago filipino, no solo van a tener que enfrentarse a las comunidades musulmanas y a la piratería, sino también a los intereses y agresiones de otros países presentes en la zona.

En el caso de los portugueses, su presencia en aguas del Pacífico resultó para los españoles un problema añadido en el proceso de la dominación de las Filipinas. Si por lo general españoles y portugueses trataron de mantener cierto protocolo y guardar distancias, en ocasiones las relaciones se deterioraban hasta desembocar en serias amenazas (2). Tal fue el caso de la llegada a Cebú del capitán portugués Gonzalo de Pereyra, quien, basándose en el derecho que asistía al rey de Portugal sobre la isla, intentó obligar a Legazpi a interrumpir su empresa amenazándolo con un enfrentamiento armado en caso de no ceder. Si bien en esta ocasión la sangre no llegó al río, las amenazas no cesaron por parte de Pereyra, quien aseveró que volvería a defender los derechos del rey de Portugal con una gran armada (3).

También en Borneo anduvieron los españoles muy pendientes de los portugueses, evitando cualquier enfrentamiento armado como podemos comprobar en el siguiente texto:

(2) AGI, Filipinas 6, R.3, N.29.

(3) SAN AGUSTÍN, Gaspar de (OSA): *Conquista de las Islas Filipinas*. Madrid, 1698, pp. 209-210.

«Si en Borney obiere Portugueses o vinieren estando Vm. le hará todo buen acogimiento informándose de ellos y del estado de sus cosas y de todo lo demás que pudiere, y si por su parte de ellos se comenzare desmerecimiento e guerra, vm, procurará hacer su diligencia y haver la victoria, de otra manera, no rompiera con ellos, no rompiere con ellos, y en caso que haya rompimiento con ello, los traerá a esta ciudad para que de razón de sí» (4).

El fragmento forma parte de las instrucciones dadas por Francisco de Sande, gobernador general de Filipinas, al jefe de la expedición enviada a Borneo en 1569.

La presencia de los portugueses en las costas de Borneo estaba muy relacionada con el comercio de esclavos. Según aparece en las cartas informativas enviadas por Sande a Felipe II, los nativos capturados en la isla eran trasladados en buques hasta lejanas tierras (Siam, China, India, etc.), donde se procedía a su venta.

Cuando el monarca español se hace con el trono de Portugal en 1580, las relaciones hispano-lusas experimentaron un apreciable cambio. De sentirse competidores, lusos e hispanos dan paso a una política de cierta colaboración. Así lo confirman las instrucciones emitidas por Felipe II a los gobernadores de Filipinas para que se esforzaran en seguir manteniendo buenas relaciones y en ampliar la colaboración (5). Dentro de esta línea política entra la expedición a las Molucas del gobernador y capitán general Ronquillo, expedición compuesta por tres buques de gran porte y medio centenar de embarcaciones nativas, en su mayoría praos. Las fuerzas hispano-filipinas lograron ocupar las islas de Muriel y Ternate pero, cuando se disponían a continuar la campaña, un virulento brote de beriberi, que termina afectando a cuatro quintas partes de los hombres, obliga a la expedición a regresar a Manila inmediatamente.

Años más tarde Legazpi también acarició la idea de encontrar en alguna de las islas que iba explorando abundantes especias con que surtir a toda la cristiandad, en especial clavo y canela, dos de las más valoradas y por las que se pagaba un alto precio a los portugueses. Pero, en lo que respecta al archipiélago filipino, a medida que se iban explorando las islas la idea se fue desvaneciendo, ya que solo se descubrió canela y en una única isla, Mindanao, canela que, por lo demás, aunque abundante, no resultó de muy buena calidad.

Las Filipinas tampoco eran ricas en metales preciosos, a diferencia de los territorios americanos, pero los españoles se percataron pronto de su formidable situación estratégica. Consolidada la conquista del archipiélago, los límites del imperio español no solo se extendieron desmesuradamente, sino que las nuevas islas descubiertas sirvieron de trampolín para nuevos descubri-

(4) AGI, Filipinas 6, R.3, N.37. Instrucción de lo que el capitán don Juan de Arce Sandoval en esta Jornada que agora va a la Isla y Ciudad de Borney, que es de Su Magestad.

(5) AGI, Filipinas 6, R.3, N.34, Carta de Sande sobre la jornada en Borneo; Filipinas, 6,R.3,N.36, Carta de Sande sobre la jornada en Borneo.

mientos y conquistas. La corona española trató de abarcar dentro de su esfera de poder todo el océano Pacífico, una idea grandiosa apoyada por la línea de demarcación establecida en la bula papal *Inter caetera*; sin embargo, tal derecho no era reconocido por otras naciones, como Holanda y, sobre todo, Inglaterra, dispuestas a desafiar tal pretensión y aumentar sus áreas de influencia en la zona, cosa que conseguirán, aunque dos siglos después (6).

A partir de la fundación de la capital, Manila, en 1571, y de la posterior expansión por la isla de Luzón, el horizonte de los conquistadores españoles se amplía considerablemente. Así lo confirma el hecho de que, una vez conquistadas las Filipinas, aquellos pusieron la mira en Borneo e incluso en China. Así se expone en el detallado proyecto sobre la conquista de esta sometido a la consideración de Felipe II, proyecto que, si no prosperó, seguramente se debió al momento inoportuno en que se le presentó al monarca, tras el fracaso de la Gran Armada.

Borneo y Filipinas

En realidad, el topónimo «Borneo», tanto a la llegada de los españoles como en la actualidad, no designa a la totalidad del territorio que abarca la isla, sino que hace referencia solo a la parte norte, concretamente a la porción septentrional por donde hoy extiende su soberanía el sultanato de Brunéi, único Estado independiente a la llegada de los españoles. En el siglo XIX, la extensión del sultanato se redujo considerablemente en beneficio de Inglaterra, pero, como entonces, hoy día sigue siendo el único Estado cuya soberanía se limita al ámbito de la isla, el resto de cuyo territorio se reparten Malasia e Indonesia (7).

Situada en una encrucijada de rutas comerciales de varios países (Indochina, Filipinas, Célebes, las Molucas, Java, Sumatra) y muy cerca del estrecho de Malaca y Singapur, aún hoy sigue siendo la llave de Asia oriental. De la importancia de esta isla tan grande como un continente (8) ya se percataron los primeros españoles que llegaron al Pacífico con la expedición de Magallanes en 1521 y posteriormente con la de Legazpi. De la seguridad de estos mares dependía el desarrollo del comercio del archipiélago filipino, adonde llegaban mercancías no solo de China, sino también de Japón, Malasia, Indochina, India o Ceilán, entre otros países del sureste asiático. Desde Manila los

(6) CASTELLANOS ESCUDIER, A.: *Las Indias Orientales españolas ante el imperialismo de las grandes naciones* (discurso de ingreso como miembro de número de la Real Academia Hispanoamericana de Ciencias, Artes y Letras). RAHA, Cádiz, 2007.

(7) En la documentación, «Borneo» aparece transcrito de manera muy dispar. Mientras que Pigafetta lo llama «Burné», en las fuentes posteriores a la conquista de Filipinas se le designa «Borney», «Borneo» e incluso «Brunéi», en referencia al sultanato del mismo nombre. Hay que tener en cuenta que el sultán de Brunéi se consideraba rey de Borneo.

(8) Con 743.330 km², la isla de Borneo es la tercera del mundo en cuanto a extensión.



Mapa de Filipinas y Borneo

productos asiáticos embarcarían para México en el Galeón de Manila, y posteriormente llegarían a España en las flotas de Indias.

La relación de los españoles con los habitantes de Borneo empezó antes incluso de la conquista y ocupación de las Filipinas. La isla fue descubierta durante la expedición de Fernando Magallanes, apenas unas semanas después de su muerte en un enfrentamiento con los habitantes de Mactán, pasando a tomar el mando de la expedición Juan Sebastián Elcano.

En la época de Legazpi, el sultanato de Brunéi, que por entonces ocupaba gran parte del noroeste de Borneo, extendía su área de influencia por numerosas islas del archipiélago filipino, en muchas de las cuales el sultán de Borneo había colocado a sus parientes más cercanos y colaboradores al frente de las comunidades indígenas, a las que se había obligado a abrazar la religión musulmana. De aquí que la resistencia más tenaz hacia el asentamiento de los españoles proviniese de las islas más islamizadas. Por poner un ejemplo, cuando Legazpi comenzó la conquista de la isla Luzón, el sultán de Borneo, tío de Sulaymán, sultán de Manila, envió una importante flota en auxilio de su sobrino, lo que dio pie a los españoles para, posteriormente, inmiscuirse en los asuntos internos de la isla.

Además de los lógicos intentos de los dirigentes musulmanes de frenar la expansión territorial de los españoles, la cual afectaba negativamente a

sus actividades comerciales, no se puede olvidar el factor religioso. Las conversiones en masa al cristianismo de musulmanes filipinos, que los misioneros españoles estaban impulsando en el archipiélago, no eran vistas con buenos ojos por los dirigentes musulmanes, en especial por el sultán de Borneo, quien las consideraba una agresión a sus principios; por otro lado, tampoco los españoles estaban dispuestos a permitir que a los filipinos, ya súbditos españoles, se les siguiera predicando y adoctrinando en la religión de Mahoma.

Por su parte, los restantes europeos llegados a la zona, más interesados en la explotación de los recursos naturales y en el comercio que en el proselitismo religioso, no pusieron ninguna traba a la expansión del islam. Solo España ejercería una política destinada a frenar la religión del profeta Mahoma. Como hoy día reconocen muchos filipinos, de no haber sido por España a día de hoy todas las islas filipinas serían musulmanas, como ocurre en Borneo y en otros países circundantes.

Centrándonos de nuevo en Borneo, las primeras noticias de la isla nos las proporciona Pigafetta, quien formaba parte de la expedición de Magallanes (9). Además de ponderar su inmenso tamaño y de ocuparse de las costumbres de sus habitantes, el cronista nos relata, de forma muy detallada, el recibimiento amistoso que el poderoso rajá Siripada ofreció en su palacio a los expedicionarios españoles. Según su relato, divisados los buques españoles, el dignatario musulmán de «Burné» (10) les envió un lujoso prao (11), con la proa y popa recubiertas de oro y el interior forrado de telas y perlas preciosas. Desembarcados los exploradores españoles, fueron conducidos ante el rajá montados en elefantes adornados también con piedras preciosas. Cuando los españoles le pusieron al corriente de sus buenas intenciones, el alto dignatario, mostrando gran generosidad, no solo les entregó gran cantidad de víveres para proseguir el viaje, sino que les autorizó a llevar a cabo tratos comerciales con sus súbditos.

Es interesante un dato que nos proporciona Pigafetta sobre el enfrentamiento armado que tiene lugar en aguas próximas a Borneo y que nos pone en antecedentes del panorama que luego encontraría Legazpi, en el sentido de la dependencia y el vasallaje que la mayoría de los dignatarios musulmanes de las Filipinas e islas cercanas mantenían con el poderoso sultán de Borneo:

«... divisamos más de cien praos, repartidos en tres escuadrones que se dirigían hacia nosotros (...) nuestro mayor temor era quedarnos rodeados entre los juncos por lo que nos dirigimos a ellos capturando a cuatro juncos y

(9) PIGAFETTA, Antonio: *Primer viaje alrededor del mundo* (ed. de Isabel de Riquer). Barcelona, 1999.

(10) La ubicación del lugar visitado por la expedición de Magallanes coincide con el emplazamiento en nuestros días del sultanato de Brunéi.

(11) *Prao*. Adaptación española y portuguesa del término malayo *perabu*. Aunque se trataba de un tipo de embarcación destinado preferentemente a la pesca, era muy utilizada por los piratas.

matando a muchos de ellos. En uno de los juncos capturados estaba el hijo del rey de Luzón que era capitán general del rey de Burné [Borneo] » (12).

Este corto fragmento pone de manifiesto el entramado de enfrentamientos y alianzas que existía entre los dirigentes musulmanes, de tanta importancia para los españoles a la hora de someter los territorios filipinos. La expedición enviada por el rey de Borneo, bien armada, volvía de llevar a cabo un ataque de castigo contra la ciudad de Lua Pulam, situada en la misma isla camino de Java Mayor, por la negativa de su caudillo a someterse al vasallaje del rey de Brunéi.

Pero, como decíamos hace un momento, los españoles también se beneficiaban de los constantes problemas y tensiones internas entre los dirigentes musulmanes, lo que les permitió establecer acuerdos y tratados a cambio de su apoyo. En 1578 llega a Manila un sultán de Borneo, Sirela (13), a fin de solicitar al gobernador general de Filipinas, por entonces el doctor Francisco de Sande, ayuda militar para establecerse en el trono que por derecho le pertenecía y que le había arrebatado su hermano menor Saiful Rijal. En contrapartida, él y su reino pasarían a ser tributarios del rey de España.

Como era de esperar, el gobernador y capitán general de Filipinas no podía dejar pasar tan interesante oportunidad, y de inmediato comienza los preparativos de la campaña, cuyo desarrollo se puede conocer con todo detalle a través de las cartas de Sande al Consejo Real de Indias y al propio rey Felipe II. Las cifras sobre el número de embarcaciones y efectivos militares varía dependiendo de las fuentes. Basándonos en las mencionadas cartas del propio Sande y en las de los oficiales que le acompañaron, la expedición estaba compuesta por 40 embarcaciones, tripuladas por 400 españoles. Al frente de las fuerzas iban los capitanes Esteban Rodríguez Figueroa, Juan Morones y Antonio Saavedra, y como jefe supremo, el mismo Francisco de Sande (14).

La armada de galeras y galeotas sale de Manila el 3 de marzo de 1578, con instrucciones de limitarse a hacer una demostración de fuerza; pero, según argumenta el gobernador, «el rey moro de allí no queriéndola salió con su armada a pelear contra nosotros a la mar, a tres o cuatro leguas y esgrimiendo la paz mató y robó a varios principales que eran de la isla de Luzón y también a los moros que le acompañaban» (15).

(12) PIGAFETTA, Antonio: *op cit.*, p. 180.

(13) Existe gran disparidad en las fuentes en lo que respecta a los nombres de los dirigentes musulmanes de Filipinas y Borneo. En el caso de Sirela, españolizado, en la documentación aparece también como «Mandaela» y «Panguilan Rajá de Pajá».

(14) AGI, Filipinas 27, N.10. Carta del Cabildo de la ciudad de Manila, Rodrigo Frías Albornoz, Andrés Cauchela (...) sobre varios asuntos (...) informan de la jornada que el gobernador Sande hizo contra Borneo y la armada que había despachado para pacificar Mindanao y Joló.

(15) AGI, Filipinas 6, R.3, N.34. Carta de Sande sobre la jornada de Borneo y pidiendo hábito.

La batalla naval se libró cerca de la isla de Mohala. Según prosigue el informe de Sande, la superioridad de las fuerzas navales españolas se tradujo en una clara victoria que obligó a las fuerzas enemigas a una precipitada retirada por el río hacia el interior de la isla, dejando tras de sí, además de numerosas bajas, 27 embarcaciones (galeras y praos) y 130 piezas de artillería. El rey de Borneo, con un grupo de principales, huyó hacia las montañas a través del río (16). La expedición española consiguió tomar el puerto y la ciudad de Brunéi (17).

Con la ayuda de las fuerzas hispano-filipinas, Sirela fue restituido en su trono y, cumpliendo con su compromiso, en una pomposa ceremonia tomó posesión de Brunéi en nombre del rey de España, Felipe II, mientras su hermano Saiful Rijal lograba huir, junto a un grupo de seguidores, a las montañas del interior. Este episodio se convirtió en un argumento muy esgrimido por España para defender sus derechos sobre el entonces sultanato de Brunéi.

Pero el gobierno de Sirela no duraría mucho, ya que tres años después, en 1581, su mismo hermano, con el apoyo del capitán portugués António Brito, volvió a despojarlo del trono, lo que le obliga a viajar a Manila para pedir de nuevo socorro a la máxima autoridad española en Filipinas, en aquellos momentos el gobernador general Ronquillo de Peñalosa. Como en su día hizo Sande, Ronquillo envía a Borneo una armada, cumpliendo así con su compromiso de socorrer a los súbditos españoles en la isla y devolver el trono de nuevo a Sirela (18). Un año después Sande envía otra expedición intimidatoria, con cartas dirigidas a Sirela y demás panguilanes, recordándoles los compromisos que habían adquirido un año antes con el rey de España. Asimismo, Sande remite una advertencia a Saiful Rijal, incitándole a someterse al monarca español:

«... que de la obediencia que debe a S.M. del Rey Dn Felipe Nuestro Sr. Rey de Castilla y de León y prometa guárdele fidelidad como vasallo suyo y que le irá a servir en paz y en guerra donde SM mandare en esta tierra y que haciendo yo le perdonaré el descomedimiento y delito que hizo el año pasado en matarme al embajador y comenzar por su parte a hacernos la guerra, ofreciéndoles buena paz (...) iten (*sic*) en reconocimiento de esta sujeción ha de dar a S. M. tributo que será en canfor, o en galeras, o otra cosa de la tierra y en la cantidad no ha de reparar con él, sino que sea lo que quisiere hasta que S. M. i yo, en su real orden ordene otra cosa» (19).

(16) AGI, Filipinas 29, N.27. Carta de Andrés Cauchela, contador de la Real Hacienda de Filipinas, sobre que el gobernador de esas islas, Francisco de Sande, fue con una armada de varios navíos a Borneo a tratar de paz con el rey y ponerle bajo el dominio de S.M., y evitar así las amenazas que todos los veranos hacía a los españoles.

(17) Este enfrentamiento de España con el sultanato es conocido en Brunéi como la «Guerra de Castilla». En esta ocasión la escuadra, más modesta, estaba formada por un galeón, nueve fragatas y fuerzas hispano-filipinas.

(18) La forma un galeón, nueve fragatas.

(19) AGI, Filipinas 6, R.3, N. 37. Carta de Sande al virrey sobre Borneo, Joló, Mindanao, China, etc.

La escuadra, que en esta ocasión era bastante más modesta, iba al mando de Juan de Arce de Sandoval. Los dos productos referidos en concepto de tributo, alcanfor y galeras, eran muy valorados por los españoles. El árbol del alcanfor, conocido como árbol de Borneo, era muy apreciado en la época por sus múltiples aplicaciones, habida cuenta que, además de sus propiedades terapéuticas, resultaba un potente insecticida —utilísimo en unas latitudes infestadas de insectos— y su madera era muy apreciada como materia prima de carpintería (20). Ni que decir tiene la importancia de las galeras para las autoridades españolas de Filipinas a la hora de responder a las agresiones de los piratas (21).

En una de las cartas de la correspondencia entre Sande y el Consejo Real de Indias, aparece un dato interesante que suele pasar inadvertido a la historiografía. Se trata de instrucciones directas del monarca Felipe II a dicho gobernador para que buscara un lugar seguro y sano en el noroeste de Borneo, con el fin de albergar, cuanto antes, una colonia de españoles, lo que pone de manifiesto la importancia que desde el principio se dio al norte de la isla para la consolidación de la presencia de España en Filipinas. En su contestación, Sande dice haber encontrado un sitio que reúne las condiciones más óptimas para ubicar dicha colonia. No obstante, esta idea de repoblación nunca llegó a hacerse realidad, lo que daría lugar a que le tomaran la vez los ingleses en el siglo XIX. La escasez de población española en Filipinas se convirtió en un problema endémico de difícil solución durante los tres siglos de presencia de España en el archipiélago.

El mantenimiento de la presencia de España en los territorios del norte de Borneo, con más o menos determinación, fue política común de las autoridades españolas, a pesar de los grandes esfuerzos que conllevaba, dado el paupérrimo estado de las arcas. Las expediciones auspiciadas por los gobernadores generales eran frecuentes, bien para reforzar los lazos de amistad —y, en caso de conflicto interno, apoyar a uno u otro bando—, bien para hacer alardes de fuerza. En el momento en que se enfriaban las relaciones con el sultán de Brunéi, la presencia de España en el Pacífico se resentía, ya que era habitual que este se aliase no solo con los sultanes rebeldes de Joló, Mindanao o las Molucas, poniendo en riesgo las expediciones punitivas a dichos territorios, sino, posteriormente, con los tradicionales enemigos europeos de España, como veremos a continuación. No obstante, también hay que decir que las expediciones a Borneo en algunos casos no eran aprobadas por los filipinos (22).

(20) Actualmente se emplea principalmente en la fabricación del celuloide y de la pólvora sin humo, pero también sigue usándose en la elaboración de muchos medicamentos, como los estimulantes cardiacos.

(21) En Borneo la embarcación más utilizada era la galera, de cerca de 90 pies de largo y con una manga de tres metros. Podía transportar entre 50 y 100 tripulantes. Generalmente las embarcaciones iban armadas con un mínimo de tres cañones giratorios, llamados *lantacas*, a veces reforzados con un cañón pesado.

(22) Durante el gobierno de Fajardo Chacón, la movilización de obreros de los astilleros de Cavite para una expedición a Borneo dio lugar a unas revueltas en Tarlac encabezadas por Juan Ponce Sumoroy. MOLINA MEMIJE, A.: *Historia de Filipinas*, t. I, p. 123.



Mapa de la isla de Borneo.

Resumiendo, y dejando al margen las muchas riquezas con que contaba Borneo (oro, alcanfor, madera, resina), se puede decir que el papel tan importante que llegó a jugar esta isla en la consolidación de la presencia de España en Filipinas se puede materializar en los siguientes aspectos: piratería y vasallaje de los dirigentes musulmanes de las Filipinas, las Molucas y Joló hacia el rey de Borneo y, sobre todo, valor estratégico.

Piratería y vínculos familiares entre sultanes y el sultanato

Seguramente, los españoles que llegan con Magallanes a Filipinas en 1521, así como los que luego acompañaron a Legazpi en 1565, no se percataron de que tendrían que volver a enfrentarse a comunidades islámicas reguladas de modo estable. Como

si de la época de los «reinos de taifas» en España se tratara, los jefes musulmanes de las islas Filipinas mantenían entre sí un régimen de independencia política y sus enfrentamientos e intrigas mutuos eran continuos.

La expansión del islam por el sudeste asiático y China tuvo mucho que ver con el ir y venir de los comerciantes musulmanes a través de las principales rutas tanto terrestres como marítimas, lo que conllevó la islamización de gran parte de las islas Filipinas, las Molucas, las Célebes, los archipiélagos de Joló y gran parte de la isla de Borneo, especialmente las costas, cuya población autóctona se vio impelida a refugiarse en la parte interior. Los conflictos entre los españoles y los piratas musulmanes se remontan a la época de los conquistadores y prosiguieron ininterrumpidamente hasta el final de la presencia española en el archipiélago, tras la guerra del 98 (23). En términos generales, no se puede vincular históricamente a los musulmanes filipinos con la piratería, aunque sí es verdad que, en muchas ocasiones, se valían de ella para frenar la expansión de España en Filipinas.

(23) Para el tema de la piratería malayo-musulmana, véanse MONTERO Y VIDAL, José: *Historia de la Piratería malayo-mahometana en Mindanao, Joló y Borneo...* Madrid, 1888; CASTELLANOS ESCUDIER, A.: *Cuarteroni y los piratas malayos*. Madrid, 2004.

En el archipiélago filipino, cada isla contaba con uno o dos dignatarios político-religiosos que, como hemos comentado, en la mayoría de los casos eran vasallos de otro más poderoso de islas cercanas o lejanas, comprometido a socorrerles en caso de necesidad. Muchas fueron las ocasiones en que los dirigentes musulmanes de Filipinas fueron auxiliados con fuerzas del sultán de Borneo. Por poner un ejemplo, cuando Legazpi se disponía a conquistar los territorios que posteriormente acogerían a Manila, Sulaymán, sobrino del rey de Borneo, contrariamente a los datos de Tondo, más partidarios de entablar conversaciones de paz con los españoles, presentó batalla a Martín de Goiti, que iba al frente de las fuerzas españolas, apoyado por su tío el rey de Borneo.

No obstante, hay que decir que los sultanes no siempre se hallaban en disposición de cumplir los compromisos adquiridos por medio del vasallaje, ya que su autoridad era más bien nominal. Aunque se esforzaban en conservar ciertos resortes de autoridad en sus manos, no siempre les resultaba posible, ya que algunos de los datos (cargo político) disponían de más medios militares a la hora de una confrontación. En el caso del sultán de Borneo, uno de los más poderosos junto con el de Joló, no disponía de fuerzas suficientes con que controlar las intrigas internas y disputas familiares entre los datos rebeldes o la piratería que dominaba los mares, por lo que se veía obligado, si quería mantenerse en el trono, a recurrir al auxilio de las naciones coloniales presentes en la zona, como Portugal, España, Inglaterra y, finalmente, Estados Unidos.

Esta falta de unidad y el estado de rivalidad entre los jefes musulmanes serían aprovechados por los europeos, quienes pusieron en práctica una política de pactos y compra de la sumisión de los datos y sultanes, dejando el enfrentamiento armado como último recurso. A cambio de su sumisión o de un pacto de amistad, se les llegaban a conceder cargos y apoyo militar —tal era el proceder de España—, o dinero y armas —política seguida por otras naciones presentes en la zona (24).

Durante la permanencia de España en Filipinas, los piratas, con sus embarcaciones típicas, practicaban el saqueo y la captura de filipinos, a los que luego vendían como esclavos en los mercados de Joló y Borneo. A excepción de España, los países europeos con intereses en la zona, lejos de plantearse la erradicación de esta lacra formando un frente común, intentaban sacarle provecho aliándose con sus artífices en contra de los intereses españoles.

La piratería musulmana en Filipinas fue duramente reprimida por los españoles, que dieron a sus artífices el nombre de «moros» dada la similitud que presentaban con los de la Península (25). Esta lucha sin cuartel se prolongaría durante los más de trescientos años de presencia española en las islas y conle-

(24) CASTELLANOS ESCUDIER, A.: *Filipinas: de la insurrección a la intervención de EE.UU.* Madrid, 1998.

(25) Resulta curioso que, en la actualidad, los grupos rebeldes de Abu Sayá sigan reivindicando el nombre de «moros», asignado por los españoles a los musulmanes de Filipinas,.

vó una hemorragia de vidas y recursos para Filipinas y para la Península. No obstante, de no haber sido así, hoy día la religión musulmana sería mayoritaria en todo el archipiélago y no se hallaría restringida al sur de este (Mindanao).

Las embarcaciones utilizadas por los piratas estaban adaptadas para navegar sobre zonas de arrecife y manglar —es decir, de poco calado—. La consiguiente poca estabilidad y proclividad al vuelco se solucionaba con las batangas o dando de costado con otras embarcaciones (26). En sus actos piráticos, las etnias moras actuaban generalmente en grupos reducidos o incluso en solitario. Los enfrentamientos con los piratas no suponían un peligro inminente para los buques de la Marina española, aunque sí para las embarcaciones pequeñas de las estaciones navales.

Pero la piratería no solo afectaba a las costas de Filipinas; sus perniciosos efectos se extendían al comercio internacional, pues los piratas hostigaban también al tráfico por el Mar de China. Por eso cada vez que un buque con bandera extranjera era atacado en aguas de jurisdicción española, se generaba un conflicto diplomático que ofrecía una buena ocasión de injerencia a los países extranjeros deseosos de tomar el control de las posesiones españolas.

En el siglo XIX, las relaciones de España con los sultanes de Borneo y Joló, este último vasallo del primero, tras varios siglos de convivencia apacible, se habían deteriorado a causa de los desencuentros suscitados por el contencioso de la piratería. Tanto Borneo como Joló se habían convertido en nidos de piratas, y sus costas, en las principales bases desde donde se organizaban las correrías a Filipinas. Poner coto a la piratería en las costas filipinas y el Mar de China fue la causa esgrimida por España para inmiscuirse en los sultanatos, pero idéntica causa invocó el sultán de Borneo cuando entregó parte de sus territorios a los ingleses, alegando que a estos les sería más fácil erradicar la piratería desde la base naval que iban a ubicar en la isla de Labuán.

En el último cuarto del siglo XIX, las decisiones tomadas por los diferentes sultanes de Borneo y Joló y las injerencias de Inglaterra y Alemania, proporcionando armamento a los piratas musulmanes, crearon constantes problemas a España, aparte de que los ingentes recursos detraídos para poner freno a la piratería estaban esquilmando las arcas filipinas.

Valor estratégico de Borneo. Agresiones inglesas

Dada la proximidad del norte de Borneo respecto de las islas del sur del archipiélago filipino, especialmente la isla de Balabac (distaba de esta poco más de una milla) y el archipiélago de Joló, era muy conveniente reforzar la presencia española en la isla. Se temía sobre todo que los territorios fueran ocupados por los holandeses, presentes en la zona e interesados, además de en Borneo, en las Filipinas, las Molucas y otros archipiélagos. Durante los siglos

(26) De tales características son el salisipan, la vinta, el panco o el prao.

xvi y xvii Holanda había sido la principal enemiga de España en el Pacífico, pero en las dos centurias siguientes los ingleses tomarían el relevo.

Los problemas para España se recrudecieron a partir del siglo xviii, especialmente en el xix. Los Borbones habían recibido en herencia un imperio de vastísimas proporciones, pero cuyos límites otros países europeos empezaban a poner en entredicho. La necesidad de atajar el imperialismo británico en América y Filipinas lleva a España a recurrir de nuevo a Francia, con la que suscribe el tercer Pacto de Familia, implicándose con ello de lleno en la Guerra de los Siete Años. A pesar de los perjuicios que le iba a ocasionar, al monarca español no le quedó otra salida para hacer frente a las imparable agresiones británicas en sus posesiones ultramarinas. Después de las conquistas inglesas de Manila y La Habana en 1762, última fase de la Guerra de los Siete Años, el océano Pacífico se convierte en un espacio de interés comercial sujeto a la disputa de las grandes potencias europeas. Una vez eliminada Francia de América, tras la cesión de Canadá a Inglaterra, España se tendrá que enfrentar en solitario a los ingleses en la defensa de sus posesiones ultramarinas (27).

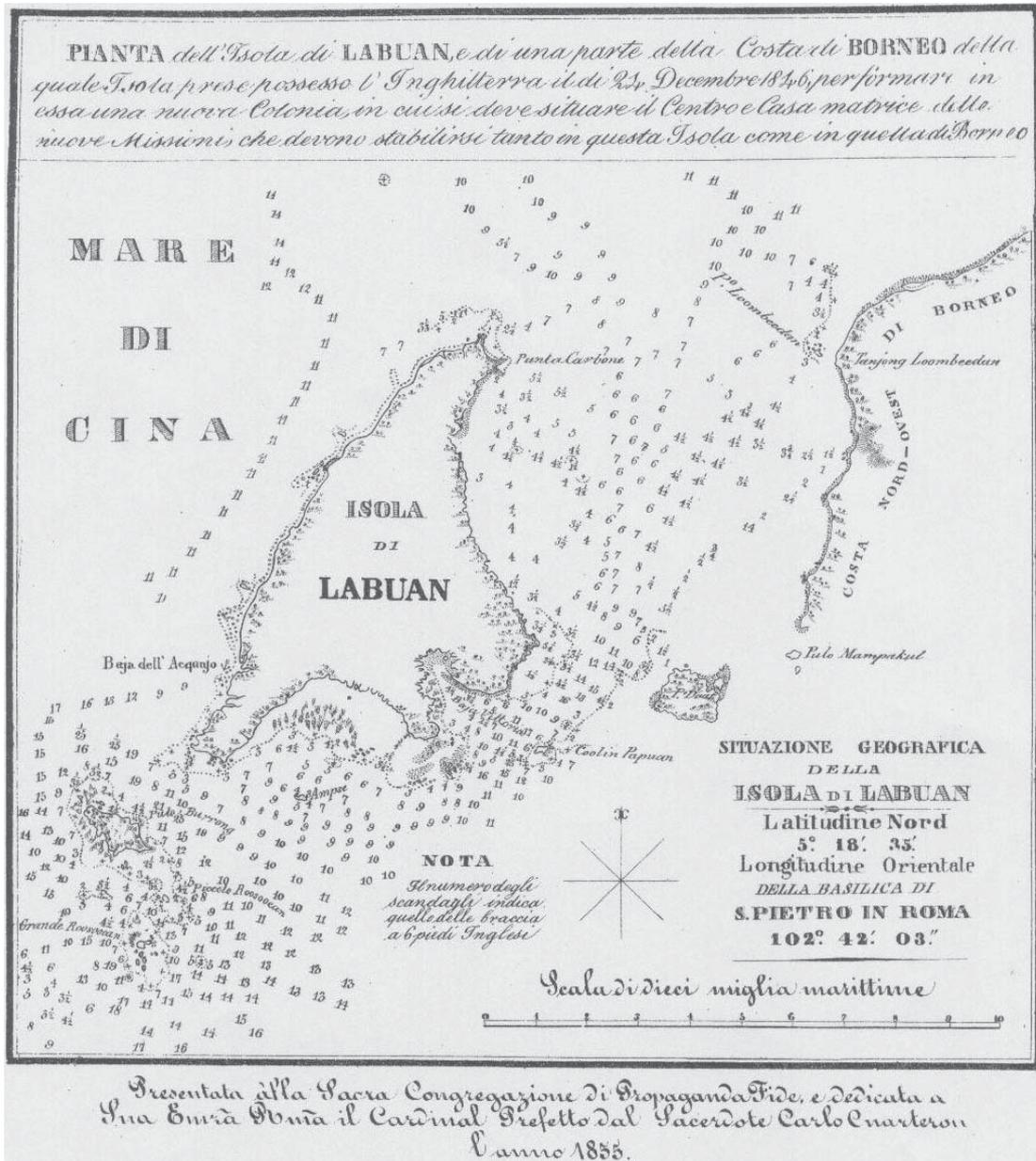
Tras los nefastos resultados de Trafalgar, España pierde su supremacía naval. A lo largo del siglo xix, las posesiones españolas del Pacífico —Filipinas, archipiélagos de las Marianas, las Carolinas y Palaos, norte de Borneo— son presa de la codicia de las grandes naciones (Inglaterra, Alemania, Francia, Alemania y Estados Unidos); a España, inmersa en sus luchas internas, le sería imposible seguir manteniendo la soberanía sobre aquellos lejanos territorios sin una marina poderosa y un ejército adecuado a las circunstancias.

Inglaterra, a través de distintas estrategias, intentaba afianzar su presencia en la zona y hacerse con un territorio en el norte de Borneo, poniendo en evidencia así la legitimidad y derechos de España en la isla, conseguidos años atrás. Con métodos que habían recusado cuando los utilizó España, los ingleses comenzarán a desarrollar una política de acercamiento con los sultanes de Borneo y Joló, aprovechando cualquier ocasión para granjearse su amistad e ignorando así los compromisos formales que España mantenía con dichos dignatarios (28)

Los esfuerzos de los gobernadores generales de Filipinas por defender la presencia española en Borneo no siempre encontraban receptividad en los monarcas españoles, en especial en tiempos de la España isabelina. Las alarmantes noticias sobre la actitud desafiante mostrada por las grandes potencias llegaban a Madrid a través de los informes de los pocos consulados establecidos en la zona y, sobre todo, de los enviados por el gobernador general de

(27) CASTELLANOS ESCUDIER, A.: *Las Indias Orientales españolas ante el imperialismo de las grandes naciones* (discurso de ingreso como miembro de número de la Real Academia Hispanoamericana de Ciencias, Artes y Letras). RAHA, Cádiz, 2007, pp. 21-22.

(28) En 1849, el inglés mister Brooke, quien previamente había entrado en conversaciones con el sultán de Joló, se presentó en la rada de Zamboanga, en Mindanao, para tomar posesión de dicha isla, basándose en los derechos adquiridos en el acuerdo con el sultán de Joló. Brooke fue rechazado por las autoridades militares.



Carta de la isla de Labuán elaborada por monseñor Cuarteroni.

Filipinas y por monseñor Carlos Cuarteroni, prefecto apostólico de las misiones católicas, con sede en la isla de Labuán (29).

En 1841, el sultán de Brunéi cedió a James Brooke la provincia de Sarawak, en el noroeste de Borneo, con lo que un rajá blanco se convertía en soberano de un Estado malayo. Brooke lograría finalmente hacerse con gran parte del norte de Borneo, incluida Labuán, regalada también por el sultán de

(29) Véase CASTELLANOS ESCUDIER, A.: *Cuarteroni y los piratas malayos*.

Brunéi a un británico. Antes de conseguir hacerse con esta isla, Inglaterra había enviado varias expediciones con el fin de buscar el lugar más idóneo donde ubicar una base naval que diera apoyo y cobertura a sus actividades comerciales y protección a sus comerciantes.

La isla de Labuán reunía todas las ventajas; además de ser un lugar seguro ante un eventual ataque del exterior, rodeada como estaba de pantanos, contaba con ricos yacimientos de carbón. En un momento en que los barcos de vapor estaban sustituyendo a los veleros, comercial y militarmente era clave asegurarse el aprovisionamiento de los buques. También hay que tener en cuenta las rivalidades surgidas entre el sultán de Brunéi y el de Joló por los territorios en cuestión. Como señalamos antes, uno de los argumentos en que se basaba el sultán de Brunéi para entregar la isla de Labuán a los ingleses era que la Marina británica iba a establecer una base militar desde donde sería más fácil erradicar la piratería.

Finalmente, las argucias en las negociaciones de James Brooke y Edward Belcher con el sultán de Brunéi se traducían en un ventajoso tratado. Inglaterra conseguía una importante base donde apostar sus guarniciones militares destacadas en el Pacífico: la pequeña pero estratégica isla de Labuán. De este modo controlaría mejor el Mar de China, fundamental para continuar sosteniendo el floreciente comercio de sus colonias de Hong Kong y Singapur. También desde la isla de Labuán, a Inglaterra le fue bastante más fácil hacerse con el territorio hoy conocido como Sabah.

La falta de una marina de guerra homologable con la de otras naciones presentes en la zona lleva al gobierno de Madrid a intentar solucionar los problemas por cauces diplomáticos, pero ya era demasiado tarde.

En 1861 el gobierno envía a la zona a Patricio de la Escosura en calidad de comisario regio, para que le informara sobre los últimos acontecimientos y le dibujara la situación real en que se encontraban las posesiones españolas del Pacífico asiático (30). Como era de esperar, el informe emitido por De la Escosura fue peor de lo esperado, aunque creía que aún podían arreglarse ciertos aspectos para los cuales daba algunas soluciones.

Sobre la cuestión de Borneo, el comisario regio escribía en su informe

«que hace largo tiempo deberíamos estar en Borneo establecidos; que por no haberlo hecho hasta hoy hemos ya perdido definitivamente la isla de Labuán y el Kuchyng o Sarawak, de que es dueño Sr. James Brooke; que en la demora hay constantemente riesgo para nuestros intereses y nuestros derechos, y que, en fin, cuando de todo título careciéremos (y los títulos valederos nos sobran) estaría más que justificada nuestra ocupación por el tráfico de esclavos y cristianos filipinos de que Borneo es teatro y foco a un mismo tiempo» (31).

(30) ESCOSURA, Patricio de: *Memoria sobre Filipinas y Joló* (pról. de Francisco Cañamaque). Madrid, 1888.

(31) *Ibidem*, p. 330.

Como de costumbre, el gobierno de Madrid, volcado en sus problemas internos, no reacciona hasta años después. En febrero de 1867 se crea una comisión investigadora para buscar en los archivos de la Península y el extranjero documentos que acreditaran los legítimos derechos de España sobre sus posesiones ultramarinas en el Pacífico (32). Aunque en principio la búsqueda se extendía a todos los territorios ultramarinos de América, África y Oceanía, finalmente sería en esta última donde se fijaría el foco de atención, dada la situación de acoso que estaba viviendo (33). Concretamente, las investigaciones se centraron en Borneo, islas Bisayas, Gran Paragua, archipiélago de Joló, Marianas y Carolinas.

En su pesquisa, la comisión se encontró con el grave problema de la desorganización de que adolecían los archivos españoles, especialmente el de Indias, cuyos legajos se amontonaban dispersos por los pasillos sin ningún tipo de orden. En determinados casos en que la búsqueda de información en Sevilla resultó infructuosa, aquella se extendió a los archivos de Filipinas e incluso a los británicos ya que, como habían hecho en Cádiz en 1596, cuando los ingleses se apoderaron de Manila en 1762 gran parte de la documentación de sus archivos fue llevada a Gran Bretaña. Así, los comisionados tuvieron que trasladarse a Londres y con la mayor discreción buscar documentos que avalaran los derechos de España en sus Indias Orientales. No es difícil imaginar que esta misma documentación debió de constituir para Inglaterra un buen punto de partida a la hora de cuestionar la soberanía española sobre determinadas islas. Así lo corroboran los numerosos mapas ingleses con todo tipo de detalles encontrados por los investigadores españoles, que ponen de manifiesto la precariedad de la presencia española en determinados territorios, a pesar de sus posibilidades estratégico-comerciales.

La búsqueda de documentos acreditativos se centraba en los relativos a aquellas islas que, aunque pertenecían a España de derecho, estaban prácticamente abandonadas, como la isla de la Paragua (34) y su apéndice, la de Balabac, al igual que los territorios del norte de Borneo. En la mayoría de los casos no se halló constancia documental de la concesión de derechos, pero por suerte la comisión sí encontró, en el Archivo de Indias, la carta de cesión de la isla de la Paragua del sultán de Borneo al gobernador general de Filipinas Ovando, misiva que, dada su peculiaridad, he creído interesante reproducir:

«Doy por siempre al Rey de España la isla de Paragua con la pequeña isla de Balabac, que a otro Rey no se la diera aunque me diera por ella 400.000

(32) Los resultados de las investigaciones llevadas a cabo por la comisión suponen hoy día una importante fuente de información sobre el origen y la historia de la presencia española en el Pacífico.

(33) AHN, sección Ultramar (Filipinas), Estado, leg. 5352.

(34) Conocida como la Gran Paragua, es la que está situada más al sur del archipiélago filipino, a tan solo una milla del norte de Borneo. La isla había sido cedida a España por el sultán de Borneo en 1752, pero los españoles, tras ocuparla y crear un presidio, finalmente la abandonaron y fue ocupada por los joloanos.

pesos y con la voluntad de que se la doy y me despojo de ella como si fuera de una hoja de árbol».

La tensión entre España e Inglaterra en el norte de Borneo aumentó cuando los mandarines del sultanato de Sandakan, tras unos primeros contactos con las autoridades españolas, envían directamente a Isabel II una solicitud formal de adhesión a la Corona, como podemos ver en el siguiente documento:

«Nosotros todos los mandarines de los pueblos de Sandakan, en la isla de Borneo: Diggadon, Satia, e Imán reconocemos solemnemente por nuestra Reina y Señora a Doña Isabel, Reina de España a cuya poderosa Monarquía de derecho pertenecía ya este terreno por ser parte integrante del Sultán de Joló que a la vez ha sido incorporado a dicha Monarquía y rogamos a nuestra excelsa soberana se sirva darnos la protección de su nombre y su gloriosa bandera para que con su poder seamos respetados, por lo que nos comprometemos a defender con nuestra vida, con lo cual podremos dedicarnos tranquilamente al rico comercio de este país, para cuya exportación suplicamos, y las ofrecemos en recíproca, sincera lealtad la nuestra, en fe de lo cual lo firmamos ante el comandante de la goleta *Filomena*, Don Vicente Carlos Roca.

Rada de Sandakan 27 de Julio de 1862» (35).

La rada de Sandakan, que daba nombre a la ciudad, pertenecía al sultán de Sandakan, vasallo del de Joló, lo que quería decir que en teoría era a su vez vasallo de España, tras el último tratado. La decisión tomada por los régulos se basaba en el temor de que los ingleses, con el beneplácito del sultán de Brunéi, se hicieran también con su territorio.

Antes de tomar ninguna determinación, el gobierno español, en esos momentos presidido por O'Donnell, consulta al gobernador general de Filipinas, Echagüe, que a su vez pide información al prefecto apostólico, monseñor Carlos Cuarteroni (36).

Aunque al principio se vislumbra cierta sintonía entre Madrid y Filipinas, en el sentido de que era conveniente enviar la goleta *Filomena* (37) a la bahía de Sandakan, la insistencia de los dirigentes del sultanato en ponerse bajo la protección de España lleva al gobierno de Madrid a forjarse grandes temores, convencido de que aquellos territorios del norte de Borneo le producirían muchos gastos y pocos beneficios, y propiciarían un inmediato enfrentamiento armado con la mayor potencia imperial del momento, por lo que resuelve no seguir adelante.

(35) ESCOSURA, Patricio de: *op. cit.*

(36) CASTELLANOS ESCUDIER, A.: *op. cit.*, pp. 182-187.

(37) Su comandante, don Carlos Roca, tras fondear en la bahía de Sandakan, emitió un interesante informe sobre las magníficas condiciones de su puerto. Véase ESCOSURA: *op. cit.*, apéndice 7

La protesta oficial al gobierno de España en 1876, por parte de Inglaterra y Alemania, como consecuencia del apresamiento de varios buques con contrabando que culminó en un acuerdo hispano-alemán-británico, retrajo al gobierno de España de defender sus derechos en el norte de Borneo. En este tratado, Alemania e Inglaterra, si bien reconocían la soberanía española sobre determinadas islas (Joló, Paragua y Mindanao), no lo hacían en el caso de Borneo. Por omisión, España renunciaba a todos aquellos territorios que el sultán de Joló poseía en dicha isla. De este modo, prácticamente todo el norte de Borneo, a excepción del sultanato de Brunéi, quedaba en posesión de la compañía inglesa North Borneo. La presencia británica en el norte de la isla quedaría materializada cuando en 1885, desencadenado el conflicto con Alemania por las Carolinas, España renuncia explícitamente a sus derechos sobre Borneo a cambio de que Inglaterra y Alemania reconocieran los que ejercía sobre los territorios de Joló.

Con estas concesiones a Inglaterra y la donación de terrenos en Sabah, el sultanato de Brunéi comenzó a declinar al ver reducida su extensión extraordinariamente, para convertirse por último en protectorado británico en 1888 (38).

En cuanto a España, el desenlace negativo y la pérdida de sus derechos en el norte de Borneo serán la antesala del 98, cuando se perderán los últimos vestigios de lo que un día fue un vasto imperio colonial.

Consideraciones finales

A modo de resumen, creo que podemos concretar y hallar respuesta a algunas de las cuestiones que nos planteábamos al principio, en el sentido de por qué los españoles, antes incluso de la conquista de Filipinas, consideraron importante fortalecer su presencia en la isla de Borneo.

Dejando al margen el tamaño de la isla —la tercera del mundo en extensión— y las muchas riquezas que atesoraba, incluidas las especias, el papel tan importante que llegó a tener Borneo para la conquista y posterior consolidación de la presencia de España en Filipinas se puede definir en los siguientes aspectos:

- vínculos de vasallaje y sumisión de los dirigentes musulmanes filipinos con el sultanato de Brunéi, de cuyo sultán muchos de ellos eran familiares, lo que hacía imprescindible granjearse la amistad de aquel;
- la piratería; a Borneo llegaban cientos de cautivos filipinos para ser vendidos en sus mercados (39);
- óptima situación estratégica, en la encrucijada de las rutas comerciales del Mar de China, importante no solo para el desarrollo del comercio del archipiélago filipino, sino también para los intereses de otras potencias presentes en la zona;

(38) El sultanato no recobraría la independencia del Reino Unido hasta 1984.

(39) Véase *Cuarteroni y los piratas malayos*.

- proximidad con las islas Filipinas, lo que suponía un gran riesgo en el caso de que otros países europeos, tradicionales enemigos de España, establecieran bases militares y comerciales, consolidando así su presencia en el Pacífico.

Es verdad que los métodos utilizados por España, y posteriormente por Inglaterra, de establecer acuerdos y tratados con el sultán de Borneo resultaban poco consistentes. Pero, en el caso de Inglaterra, los acuerdos y tratados quedaban ratificados a través de una ocupación efectiva de los territorios, cosa que no podía permitirse España, carente como se hallaba de una marina de guerra acorde con la inglesa y de un ejército adecuado para el control y defensa del territorio.

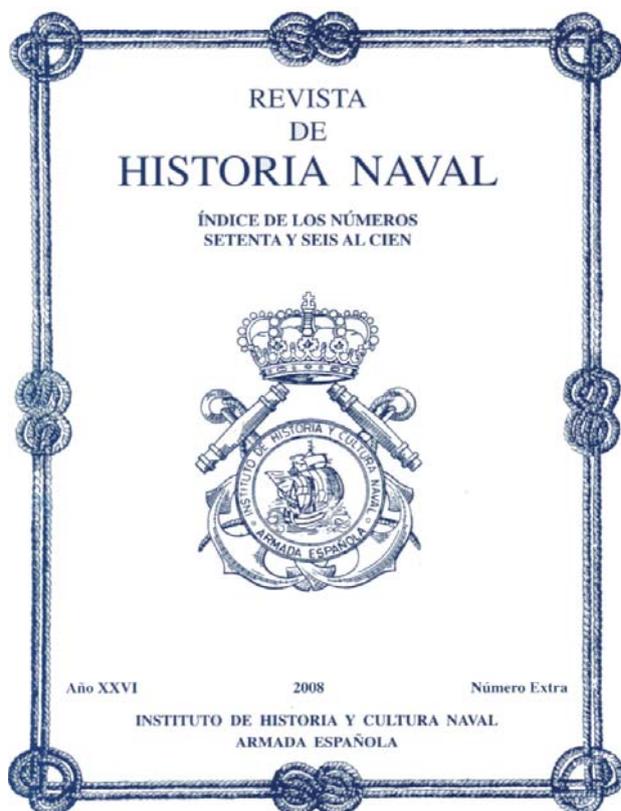
No obstante, siendo las Filipinas un territorio tan insularizado, compuesto por más de 7.000 islas, la Marina fue primordial para mantener la presencia española en el archipiélago durante más de trescientos años, a pesar de que nunca contó con medios ni buques apropiados para tener a raya la piratería ni, sobre todo, para atajar las agresiones de otras naciones que en el siglo XIX pusieron los ojos en las posesiones españolas del Pacífico.

Quiero finalizar con las reflexiones de Patricio de la Escosura, quien en solo cuatro renglones pone de manifiesto la que debió haber sido la política española para mantener sus posesiones asiáticas:

«Ejército y marina necesitamos, y negociar nos ha de ser igualmente forzoso, solamente que, a mi juicio, combates y tratados han de ser medios auxiliares de ejecución en determinados casos y no exclusivas bases del sistema, a mi parecer conveniente, y a cuya exposición es ya llegado el tiempo de que proceda».

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 76 al 100 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 76 al 100.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos doce páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos).

También están a disposición del público los índices de los setenta y cinco anteriores, en dos tomos, actualizados, al precio de 9 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. . Tef: 91 312 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

EL GALEÓN DE MANILA

Mariano JUAN FERRAGUT
Capitán de Navío (R)

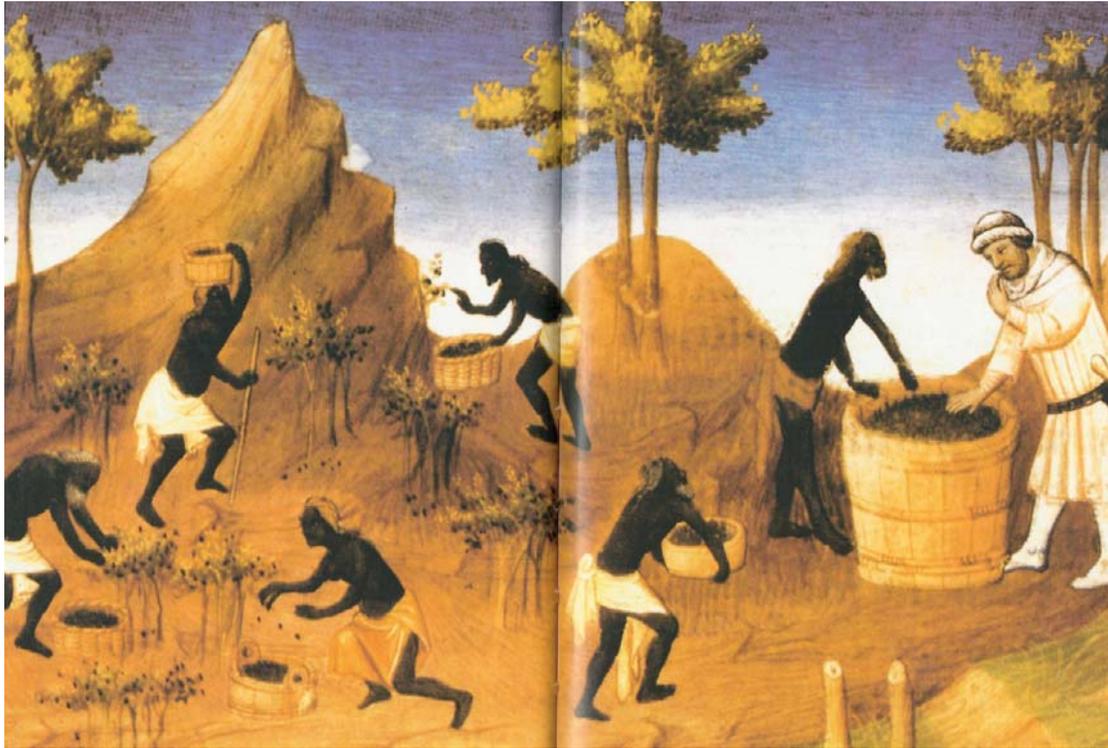
Introducción

Desde la antigüedad, las especias de Oriente —pimienta, canela, clavo, nuez moscada, jengibre, vainilla, etc.—, que llegaban a Europa para sazonar y conservar los alimentos, gozaron de una gran demanda. Su escasez y la dificultad para transportarlas motivaron su alto precio, superior en algunos casos al de los metales preciosos.

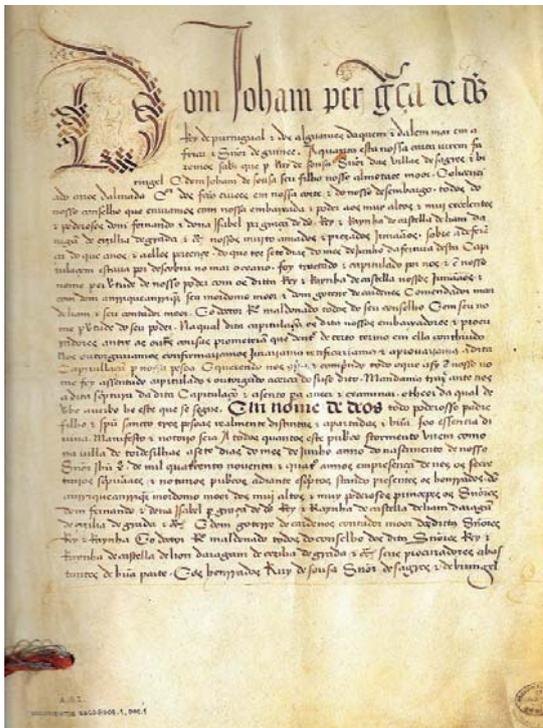
Durante siglos, los mercaderes de Oriente Medio fueron los intermediarios de este comercio, cuyo monopolio ejercía la república marítima de Venecia. La caída de Constantinopla en manos de los turcos en 1453 dificultó dicho comercio y lo encareció aún más, lo que propició las exploraciones marítimas en busca de la Especiería. Portugal, pionera de esas rutas, doblando el cabo de Buena Esperanza llegó primero a la India y después, en 1513, se estableció en las Molucas, haciéndose con el mercado de las especias y de los productos orientales.

Por su parte, España emprendió la aventura colombina para llegar a las Indias —a Catay y Cipango— por la ruta occidental, esperando encontrar esas riquísimas tierras referidas por Marco Polo en 1298 en su *Libro de las maravillas*. Pero Colón se encontró con un nuevo mundo. A partir de aquel 12 de octubre de 1492, fecha crucial en la historia de la humanidad, los marinos españoles emprendieron un proceso continuado de descubrimientos y conquistas.

Para evitar las fricciones entre España y Portugal con respecto a los futuros descubrimientos, el papa Alejandro VI se erigió en árbitro entre las dos naciones ibéricas promulgando en mayo de 1493 las famosas bulas *Inter caetera*, que delimitaban las respectivas zonas de descubrimiento y apropiación, señalando una línea de norte a sur cien leguas al oeste de las islas Azores y de Cabo Verde, de tal manera que todo lo que se hallaba a oriente fuese para Portugal y lo situado a occidente para Castilla. Pero después de unas laboriosas negociaciones diplomáticas, suscitadas, entre otros motivos, por el hecho de que las islas Azores y las de Cabo Verde estaban en distintos meridianos, los Reyes Católicos y Juan II de Portugal firmaron el tratado de Tordesillas (1494), por el que se acordó desviar la línea de demarcación 370 leguas a occidente de las islas de Cabo Verde.



Recolección de la pimienta. Grabado de *El libro de las maravillas*.



Magallanes, Elcano, Loaísa

Magallanes, portugués al servicio de España, convenció a Carlos V de que la Especiería se encontraba en el hemisferio español y no en el portugués, y de que se podía llegar al Moluco por poniente, buscando un paso a través del Nuevo Mundo. Así, en 1519 el navegante luso parte de Sanlúcar con 300 hombres en cinco naves. El descubrimiento del estrecho de Magallanes, al que bautizó «de Todos los Santos» —pero la posterioridad, haciendo esta vez justicia, terminó imponiéndole el nombre de su descubridor—, le condujo al Mar del Sur, al que, después de un mes de navegación muy placentera, casi perfecta, viento en popa con todas las velas desplegadas, dio el nombre de

océano Pacífico. Atravesaron ese inmenso océano y avistaron dos islas altas, Rota y Guam, a las que bautizó como «de los Ladrones» —las actuales Maria-

nas—. Desde allí, tras siete días de navegación, las cinco naves arribaron a las islas de San Lázaro, que luego se llamarán Filipinas en honor de Felipe II. Magallanes entró en el golfo de Leyte por el estrecho de Surriago, y después pasó a la isla de Cebú, donde fue muy bien recibido. El sultán y su séquito se dejaron bautizar y se declararon súbditos del Emperador. Pero en Mactán las cosas tomaron otro cariz. El régulo del lugar no quiso someterse, y en el enfrentamiento suscitado Magallanes encontró la muerte. A Lapu Lapu, que tal era el nombre de aquel sultán, le cabe el honor de ser el primer filipino en haberse resistido a la invasión extranjera.

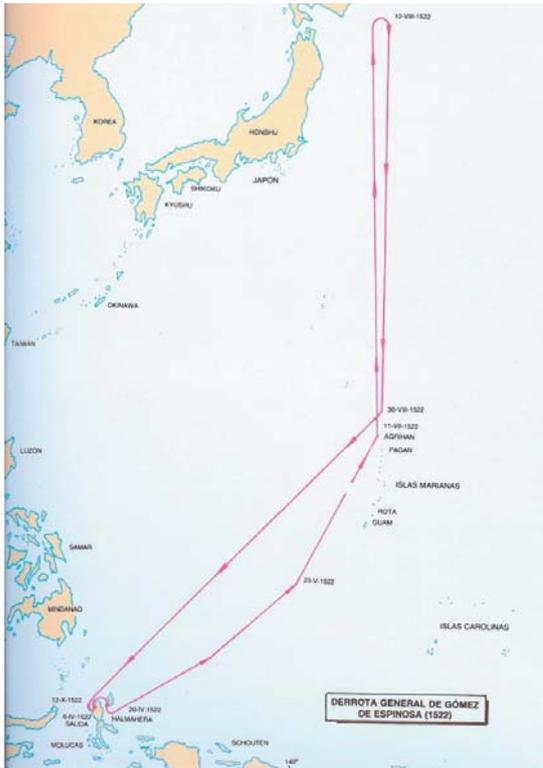


Fernando de Magallanes.

En noviembre de 1521, los dos barcos que quedaban, *Victoria* y *Trinidad*, navegaron a las islas del Moluco, el legendario archipiélago de la Especiería. El sultán de Tidore juró por Alá, sobre el Corán, eterna amistad al Emperador. La recepción a los descubridores fue muy lujosa, y entre fiesta y fiesta las dos naves se cargaron de especias, pero la *Trinidad* empezó a hacer agua. Se resolvió que la *Victoria* partiera inmediatamente hacia occidente para regresar a España. Y tres años después de su salida, con solo 18 supervivientes, arribó a Sanlúcar bajo el mando de Elcano, culminando aquella gran aventura que completó la primera vuelta al mundo. Mientras, la averiada *Trinidad*, mandada por Gómez de Espinosa, una vez reparada intentó regresar a América por oriente, objetivo que no logró. Cansada de lidiar con vientos adversos, regresó a Tidore y se rindió a los portugueses.

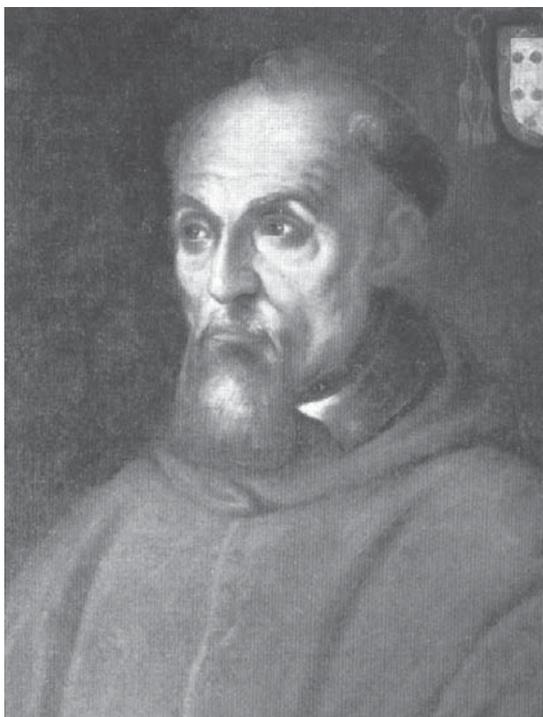
La gesta de Elcano reavivó los deseos del Emperador de disputar a Portugal los derechos sobre las Molucas. Después de que fracasaran las negociaciones para llegar a un acuerdo, el Emperador envió una armada de siete buques mandada por Loaísa. En uno de ellos, el *Espíritu Santo*, bajo el mando de Elcano, embarcó un joven guipuzcoano llamado Andrés de Urdaneta.

Después de un accidentado viaje en el que esta vez el Pacífico no hizo honor a su nombre, los temporales dispersaron los buques de la armada de Loaísa, quien murió en pleno océano. Su sucesor, Elcano, corrió idéntica suerte, y al Moluco solo llegó una nave, con 105 tripulantes. A la hazaña náutica siguió una gesta guerrera, al intentar aquellos hombres cumplir a todo trance las órdenes de su Emperador, disputando a los portugueses con las armas el



dominio sobre las Molucas. En las antípodas, España y Portugal libraron una guerra poco conocida de casi diez años de duración. Allí empezó a destacarse la figura de Urdaneta, tanto en la lucha contra los portugueses como en las negociaciones con ellos y con los indígenas.

Inesperadamente, en marzo de 1528 llegó la nao *Florida*, mandada por Álvaro de Saavedra, enviada por Hernán Cortés desde México en socorro de la expedición de Loaísa. Reparado el buque para que regresara e informara al Emperador del curso de la guerra y solicitase nuevos auxilios, después de dos intentos no pudo superar las corrientes y los vientos contrarios, de modo que regresó a Tidore cuando el conflicto ya había acabado tras la firma del tratado de Zaragoza, por el cual España vendió por 350.000 ducados «todo derecho, acción, dominio, propiedad y posesión o casi posesión y todo derecho a contratar y comerciar con el Moluco».



Fray G.^a de Loaísa, primer presidente de la Casa de Contratación.

El Tornaviaje o la obsesión de la Corona

Pero el pacto de Zaragoza solo afectaba a las Molucas, y España no renunció al comercio con Oriente ni a aumentar sus posesiones en aquellas tierras y, por añadidura, a ampliar los límites de la cristiandad en detrimento de los del islam. El problema era que, si bien todas las expediciones habían conseguido llegar a su destino, faltaba encontrar una ruta de regreso, pues una ruta comercial no puede ser de dirección única: debe tener una vuelta de longitud similar a la de la ida. Además, desde que España se

asentó en la costa occidental de México, establecer una ruta de ida y vuelta, es decir, el tornaviaje por el mismo Pacífico, era una tarea prioritaria. Este retorno ya se planteó desde el viaje de Magallanes y Elcano. Seis habían sido los intentos, que se saldaron con otros tantos fracasos. El último fue el de Villalobos en 1545. Encontrar la ruta de regreso se había convertido en una obsesión de la Corona y de los virreyes de Nueva España. Pero hubo que esperar todavía veinte años.



Juan Sebastián Elcano.

La expedición Legazpi-Urdaneta (1564-1565) y sus fines

Esta expedición fue impulsada por el virrey de México y ordenada por Felipe II, que fue quien eligió a Urdaneta para mandarla. Este tenía sobrada experiencia en la misión que se le encomendaba. Había participado en la aventura de Loaísa y pasado ocho años en las Molucas, lo que le procuró una gran experiencia en la navegación por el Pacífico y un cabal conocimiento de sus vientos y corrientes. Urdaneta no cesaba de proclamar que era posible tornamarinar desde Molucas a Nueva España por el camino de Oriente, atravesando el Pacífico. Además, afirmaba que él «haría volver no una nave, sino una carreta». Urdaneta, que entonces era fraile agustino en un convento en México, aceptó preparar la expedición y formar parte de ella, pero declinó la oferta regia de mandarla, cometido para el que propuso a Legazpi.

En cuanto a Legazpi, no era ni navegante ni guerrero, sino un escribano, un funcionario real. Había estudiado Leyes y desempeñado desde joven cargos burocráticos. Por entonces tenía sesenta años y llevaba veinte en México, donde fue directivo de la Casa de la Moneda y alcalde mayor de la capital del virreinato de Nueva España. Por su edad proecta y su carrera profesional, una mentalidad contemporánea le consideraría la persona menos idónea para una empresa tan arriesgada, pero a la postre resultó el hombre adecuado para mandarla. Demostró ser un gran capitán, un buen administrador y un prudente gobernador que logró aglutinar a las más de 7.000 islas del archipiélago filipino y convertirlas en una gran nación.

Los fines de la expedición eran cuatro:



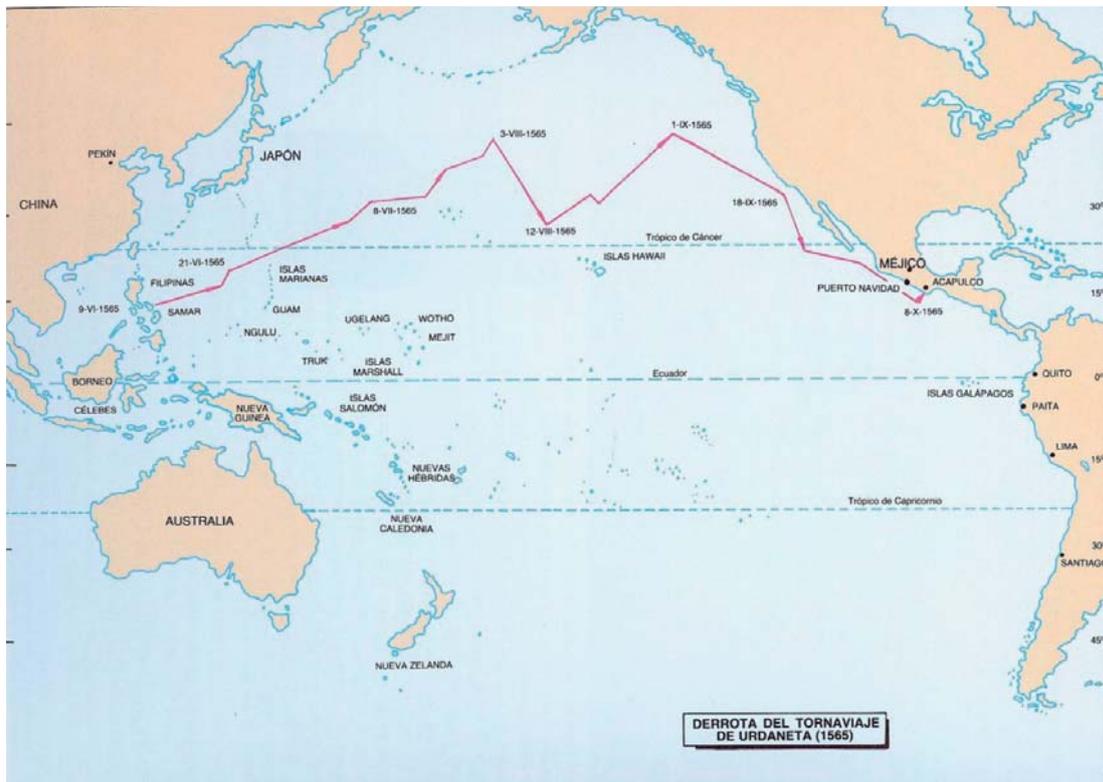
Miguel López de Legazpi

- encontrar la ruta de vuelta o Tornaviaje por el Pacífico, de cuya consecución dependían los otros tres;
- acceder al mercado de las especias;
- asentar la presencia española en Oriente;
- predicar la fe cristiana o evangelizar.

Los preparativos de la expedición se prolongaron más de cinco años. Los 360 tripulantes de los buques que componían la armada —naos *San Pedro* y *San Pablo*, pataches *San Juan* y *San Lucas*, y una fragatilla— salieron del puerto de Navidad el 21 de noviembre de 1564. Con su llegada cinco meses después a Cebú, el viaje de ida se dio por concluido y, sin pérdida de tiempo, se comenzó a preparar el retorno, que debería llevar a Nueva España atravesando el Pacífico, en busca de la ansiada ruta del Tornaviaje.

El primer Tornaviaje

Se preparó a la mayor de las naves, la nao *San Pedro*, de 500 toneladas de arqueo. Como capitán se designó a Felipe de Salcedo, un joven de apenas dieciocho años, nieto de Legazpi. También embarcaron dos experimentados pilotos, uno de los cuales murió en la travesía, mientras que el otro enfermó,



por lo que escasa fue la ayuda que pudieron prestar a Urdaneta, quien resultó el hombre clave, el alma de la expedición.

La *San Pedro* se hizo a la vela en el puerto de Cebú el 1 de junio de 1565. Arrumbó hacia el norte, costeando primero la isla de Leyte y después la de Samar. Navegó entre distintas islas, para desembocar en el océano abierto a través del estrecho de San Bernardino. El 9 de junio ya estaba a más de 13° de latitud, y el domingo 17 alcanzó los 18. Cuatro días después tiene lugar el único avistamiento de tierra en medio del océano: el del promontorio «Parece Vela», llamado así por asemejarse a un barco de vela. A rumbo nordeste va subiendo a mayor latitud y a primeros de agosto alcanza los 39° 30', la mayor altura de su derrota transoceánica. Posteriormente, los expedicionarios pierden latitud por mor de los vientos, y a primeros de noviembre vuelven a estar por encima de los 39°. Siguiendo rumbo al este, van bajando hasta los 33°, y el 18 de septiembre avistan, en las costas de California, la isla que denominan Deseada, la actual Santa Rosa, situada frente a la bahía de Los Ángeles.

Navegan barajando la costa y a partir del 23 comienzan a producirse las primeras bajas. El 26 muere el maestre de la nave, y el 27, el piloto mayor. Pasan frente el puerto de Navidad, del que habían salido, pero Urdaneta decide continuar hasta Acapulco —por reunir mejores condiciones que aquel—, adonde llegan el 1 de octubre. De los 212 hombres que embarcaron en Cebú, murieron tan solo dieciséis. Tras cuatro meses de navegación, la gesta del Tornaviaje a través del Pacífico se había consumado con éxito.

Urdaneta, a su llegada, se encontró con la sorpresa de que uno de los barcos que se había separado de la expedición, el patache *San Lucas* —pilotoado por Alonso de Arellano—, el cual creían haber perdido camino de Filipinas, había llegado meses antes a Nueva España. Según su testimonio, el patache también había recalado en las Filipinas, pero decidió emprender la vuelta a México al no conseguir encontrarse con el resto de la expedición. Esta hazaña ha sido oscurecida por la historia dada la deslealtad del protagonista, según el propio Legazpi, quien aseguró que Arellano se había servido de una serie de datos proporcionados por Urdaneta. En cualquier caso, Arellano tampoco supo precisar las derrotas seguidas, ni la de ida ni la del Tornaviaje.

Los 250 años del Galeón de Manila

El hallazgo de la ruta del Tornaviaje abrió el camino a la gran aventura del encuentro con Oriente a través del Galeón de Manila, también llamado Galeón de Acapulco o Nao de la China. Con él se estableció la ruta más longeva que registra la historia de la navegación mundial. Durante 250 años (1565-1815) hizo de puente entre Filipinas y Nueva España, donde enlazaba con los sistemas de comunicación entre las Indias Occidentales y Sevilla, en la España peninsular

Propiedad de la Corona, el Galeón en principio nació como un servicio indispensable que se proporcionaba a los vecinos de Manila, que sufrían la incomodidad de vivir en tan lejanos parajes, y también a los misioneros que viajaban a las islas para evangelizar. Desde que se descubrió la ruta del Tornaviaje, las Filipinas quedaron supeditadas al virreinato de Nueva España, y el Galeón de Manila sirvió de unión entre unas y otro. A partir de entonces, el archipiélago sería como un apéndice de dicho virreinato, sujeto al control y manejo de los virreyes, bajo cuya competencia estaban la vigilancia del tráfico ilícito, la concesión de permisos para viajar al archipiélago y la modificación de los pasajes y los fletes.

Pasajeros y mercancías

Rumbo a Filipinas, el Galeón transportaba misioneros, oficiales reales, mercaderes y soldados, y en cuanto a las mercancías, la más valiosa era la plata, conseguida por sus ventas en la feria de Acapulco. También era muy importante el «real situado», asignación o subvención en metálico que, desde la época de Felipe II, la hacienda mejicana aportaba cada año para el sostenimiento del archipiélago, y que servía para abonar los gastos de mantenimiento y los sueldos del personal, así como para financiar las construcciones, infraestructuras y otras empresas. También se transportaban animales como vacas y caballos, y muchos tipos de plantas: maíz, cacao, tabaco, caña de azúcar, cacahuete, tomate, calabaza, papaya, pimiento...

De Manila a Acapulco, transportaba mercancías de China, India, Japón, las Molucas y otros mercados orientales. De Ceilán, las Molucas y Java procedían las

diversas especias; la seda, el marfil, la porcelana, las lacas y las madreperlas venían de Cantón y Amoy, en China; de Japón llegaban lacas y porcelanas también; de la India y el sureste asiático, alfombras y tapices y vestidos de algodón. El Galeón también transportaba productos como algodón, cera, mantas de la isla de Ilocos y canela de Mindanao, la única especia que se recolectaba en Filipinas.

Descripción de la derrota tipo

La nave se hacía a la vela, «en el nombre de Dios», en Cavite, en la bahía de Manila, a finales de junio, durante la estación de los vendavales. Navegaba por las aguas interiores del archipiélago, y después de 310 millas —entre 15 y 20 singladuras— llegaba al puerto de San Jacinto, al este de Ticao, o al de Sorsogón. Allí se completaba la aguada, la provisión de leña y de víveres frescos y se alistaba para la navegación oceánica. Se esperaba una colla de vendaval, para vencer las corrientes de San Bernardino, y se salía al Pacífico, después de otras 45 millas, entre 12 y 20 singladuras. Se gobernaba al esnoreste y luego al noreste $\frac{1}{4}$ N y esnoreste, hasta alcanzar la latitud de 38° N. En este trayecto se atravesaba una zona de grandes temporales (1). Ya en los 38° N, con la ayuda de vientos portantes y de la corriente de Kuro Sivo, se arrumbaba al este, y entre treinta y cuarenta días más tarde, después de navegar unas 3.100 millas, solían avistar las «señas», que anunciaban la proximidad de las costas americanas. Las *señas* eran unas algas o «...unas porras, o cabezas como Zebollas de Europa, y sus rabos de a tres a cuatro brazas, de color verde, y colorado; y el agua turbia a manera de lodo...». Era el momento de dar gracias al cielo con un Te Deum y de celebrarlo con fiestas, como la llamada «tribunal de las señas» en la que la marinería «juzgaba» a los mandos y pasajeros de la nave, imponiéndoles unas penas que se redimían con vinos y dulces. Se barajaba la costa, con la ayuda de la corriente de California, y si había que reponer leña, agua y provisiones, se recalaba en el surgidero de la misión de San José. Acto seguido se retomaba la navegación más cerca de la costa, y a la vista de la Navidad el navío disparaba tres cañonazos para avisar a tierra de su recalada. La noticia corría de pueblo en pueblo, por mensajeros y volteo de campanas, hasta llegar a Ciudad de México, que celebraba la llegada con un Te Deum en la catedral.

Después de navegar más de 8.200 millas, en un plazo de 130 a 200 singladuras, el Galeón fondeaba en el surgidero de Santa Lucía, en la gran bahía de Acapulco. Terminada la feria, y embarcada la plata, las mercancías y el personal, se alistaba para salir a la mar. La salida se realizaba en marzo, para conseguir un Tornaviaje seguro y rápido. Se bajaba al paralelo 10° N en busca de los alisios del este, a través del llamado «Mar de las Damas», dado lo placen-

(1) En esas aguas tormentosas, la Task Force 38, de EE.UU., fue sorprendida en 1944 por un tifón que ocasionó la pérdida de tres destructores, barrió 186 aviones de las cubiertas de los portaaviones y acabó con 800 hombres. La película *El motín del Caine* recrea aquel trágico episodio.

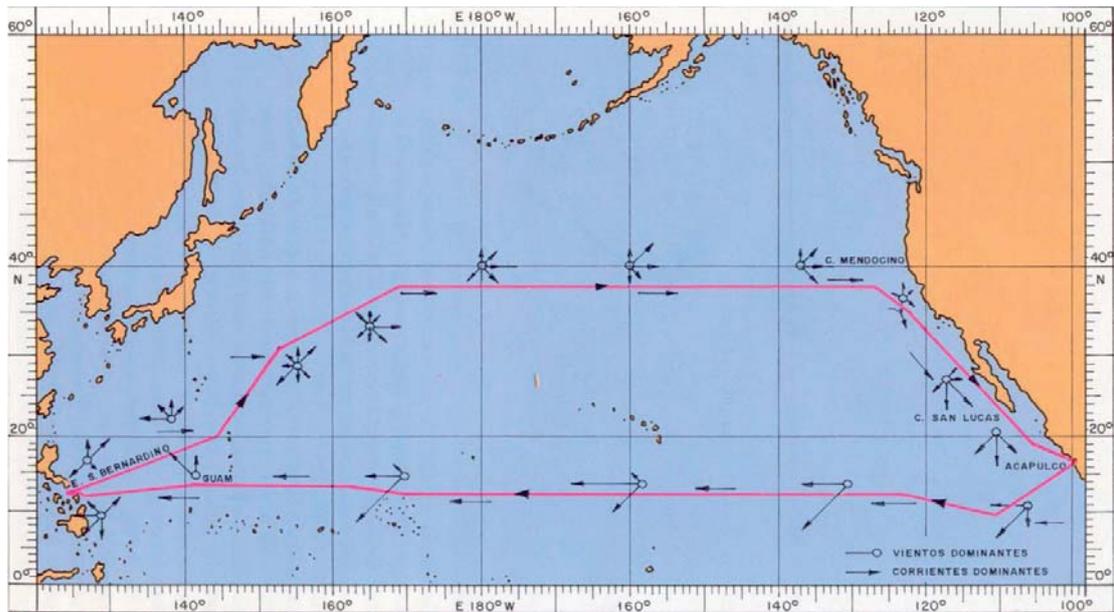


Gráfico extraído de *Retrato de un navío*, de Jesús García del Valle.

tero de esa derrota. Se mantenía el rumbo oeste u O 1/4 NO hasta recalar en la isla de Guam, donde se fondeaba si había que hacer aguada. Desde allí, se proseguía con rumbo O 1/4 SO hasta recalar en el cabo del Espíritu Santo, donde se disparaba una salva de tres cañonazos. Embocado el estrecho de San Bernardino, se gobernaba hasta tocar en la bahía de Manila. Después de recorrer unas 8.350 millas, en 100/140 días, se fondeaba en «este Deseado Puerto de Cavite alabando la misericordia de Dios, y dando gracias al patrocinio de María Santísima», entre salvas de cañón y volteo de campanas.

Tipos de buques utilizados y sus astilleros

Como quiera que los buques que realizaban esta travesía quedaban englobados bajo el rótulo del «Galeón», se ha incurrido en el error de creer que siempre se utilizó ese tipo de buque, cuando en este caso *galeón* se usa en sentido genérico. Los primeros buques eran naos, pero pronto fueron desplazados por galeones y, en algunos casos, por pataches. Los galeones se emplearon hasta finales de la década de 1730 —el último fue el *Sacra Familia*—, cuando fueron sustituidos por navíos, buques con mayor capacidad de carga y de ataque y defensa. Para este servicio se construyeron seis barcos de esta clase, y a partir de la baja del último navío del Galeón de Manila, la travesía comenzó a realizarse con fragatas hasta la desaparición de este monopolio en 1815. A título de ejemplo, señalaremos que durante el siglo XVIII sirvieron en la Carrera de Filipinas 7 galeones, 6 navíos, 3 pataches y 7 fragatas. El número total de buques que se emplearon lo largo de este cuarto de milenio fue de 108.

La mayoría de los barcos se construyeron en Filipinas, donde abundaba la madera de gran calidad, lo que, junto con la gran destreza de los operarios autóctonos para trabajar tanto esta materia prima como los metales, dio lugar a unos magníficos buques. Solo en casos concretos se eligieron astilleros foráneos (Japón, Siam, etc.), prohibiéndose en 1679 que las naves para la línea de Acapulco se construyeran fuera de las Filipinas. La mayoría de los buques se fabricaron en los astilleros de Cavite, aunque en ocasiones se hicieron en Bagatao, Sual, Sorsogón, etc.



Apresamientos y naufragios

En general, el Galeón de Manila sufrió pocas incidencias, teniendo en cuenta la extensión de la derrota, tanto en tiempo como en distancia, y el hecho de que, a diferencia de las naves de la Carrera de Indias, no solía ir escoltado por buques de la Armada. Solo fue protegido en periodos de gran tensión o de guerra, como con ocasión de la declaración de hostilidades contra Inglaterra en 1796, que obligó a los buques de la carrera a navegar en conserva de fragatas y navíos de la escuadra que, bajo el mando de Álava, se envió a aquellos mares con este fin y que permaneció seis años en Filipinas.

Ntra. Sra. del Pilar de Zaragoza, de la Carrera Manila-Acapulco. Óleo de Esteban Arriaga

De los 108 buques que hicieron la Carrera de Filipinas —o sea que oficiaron de Galeón de Manila— en 250 años, solo cuatro fueron capturados:

El *Santa Ana*, en 1587, cerca de las costas de California, por dos naves del pirata inglés Cavendish.

El *Nuestra Señora de la Encarnación*, en 1709 (durante el siglo xvii no hubo ningún apresamiento), por el pirata inglés Wooden Rogers. Dicho buque había salido de Cavite junto al *Nuestra Sra. de Begoña*, pero cerca de las costas de California ambos buques se habían separado. Las dos fragatas de Rogers atacaron, por dos veces, al *Begoña* —armado con solo 24 cañones—, pero este entró en Acapulco con únicamente ocho muertos.

El navío *Nuestra Señora de Covadonga*, en 1743, que fue avistado, cuando estaba cerca de Filipinas, por el navío inglés *Centurion*, de la escuadra de Anson. Después de un encarnizado combate —con 120 bajas y 60 muertos—, el navío español y su carga fueron presa de la superioridad artillera del inglés. Anson vendió el *Covadonga* en Macao y se hizo a la vela para Europa.

El navío *Santísima Trinidad y Nuestra Señora del Buen Fin*, alias *El Poderoso*, el buque de mayor porte de la Carrera de Filipinas. Por su tonelaje era un navío de 2.^a clase, y de cuarta en lo que respecta al armamento. En agosto 1762 partió de Cavite hacia Acapulco. Debido a los vientos contrarios y a un tifón que abatió su palo mayor y el de mesana, el 2 de octubre su capitán decidió regresar a Filipinas, ignorante de que Inglaterra y España estaban en guerra y Manila había caído en manos británicas. En su viaje de regreso fue atacado por el navío *Panther*, de 60 cañones, y la fragata *Argo*, de veintiocho. Al ser acometido, el navío español solo pudo emplear diez de los 50 cañones que llevaba pues, con el fin de aprovechar al máximo el espacio, la mayoría de las veces los cañones se estibaban en el fondo de las bodegas. El *Santísima Trinidad* se rindió y fue conducido a Portsmouth (Inglaterra), donde su venta procuró una verdadera fortuna a sus captores.

En cuanto a los hundidos y desaparecidos, fueron veintiséis. Debemos tener en cuenta que cada uno de estos buques realizó muchas carreras de Filipinas. Es de destacar el naufragio del navío *Nuestra Señora del Pilar*, magistralmente narrado en *Historia de un navío* por el doctor ingeniero del ICAI Jesús García del Valle (2).

Legislación

En los primeros años se despachaban tres o cuatro galeones anualmente, si bien no existía legislación que regulase su número o tamaño. Pero a partir de 1593, a instancias de los comerciantes de Sevilla, su número se limitó a dos, que al principio arqueaban 300 toneladas y navegaban en conserva. En 1702, una real cédula aumentó el arqueo de las dos naves a 500 toneladas. En la práctica estas disposiciones se cumplieron muy pocas veces y, por falta de naves, el viaje solía realizarlo un único buque. Las restricciones sobre el tonelaje tampoco se respetaron, y a veces el límite fijado se sobrepasó considerablemente, como ocurrió con el *Nuestra Señora del Rosario*, que desplazaba 1.700 toneladas, y el *Santísima Trinidad*, que alcanzaba las 2.000.

Como generalmente la demanda de espacio de los comerciantes de Manila para embarcar sus mercancías excedía de la capacidad de carga de las bodegas del Galeón, esta era cuidadosamente medida y dividida en «piezas», equivalentes a unos «fardos» de determinadas dimensiones, representados por unos certificados llamados «boletas». En el reparto de boletas existía un solapado tráfico de influencias, reservándose un buen número de ellas para las autoridades de Manila, aunque también se concedían a las viudas de los cargadores de la nave y al clero. Para la dotación se reservaba un número de piezas que, en el caso de los navíos,

(2) En la obra se recoge también un inverosímil acopio de datos sobre su construcción y sobre la carrera del Galeón de Manila, acopio que ha sido fundamental para el presente trabajo. Mucho de lo que aquí exponemos — gráficos y descripciones de derrotas — está extraído de ese magnífico trabajo.

era de cien. Las boletas se expedían al portador y podían venderse al mejor postor—siempre que ya figurase en el reparto—, que solía ser alguno de los grandes comerciantes de Manila. A pesar de este sistema de control, y de las muchas leyes que se promulgaron con el fin de evitarlo, no fue posible erradicar el contrabando.

El final del Galeón de Manila

En 1765 se empezaron a realizar viajes directos desde la Península con navíos y fragatas de la Armada, aunque siempre con la oposición de los comerciantes de Manila. En 1784, un real decreto confirma la creación del estanco de tabaco, impulsado por el gobernador, capitán de navío José Basco y Vargas, con el objeto de que Filipinas costease sus obligaciones con sus propios recursos, para así aliviar la pesada carga constituida por el numerario que anualmente se enviaba para cubrir las atenciones del archipiélago. Un año después se crea la Real Compañía de Filipinas, para establecer relaciones mercantiles entre España y el archipiélago, en la línea Cádiz-Manila, a través del cabo de Buena Esperanza y, en ocasiones, del de Hornos. Dicha sociedad se hizo con la concesión del monopolio en el comercio, con exclusión del tráfico directo entre Manila y Acapulco. El puerto de Manila se declaró libre y franco, abierto al tráfico de otras naciones, en unos años en que Carlos III impulsaba el libre comercio, régimen que unas décadas después acabó con el sistema de flotas del Atlántico y con el Galeón de Manila en el Pacífico.

La insurrección mejicana fue el principal de los factores que acabaron con el Galeón. En efecto, cuando la fragata *Magallanes* llegó a Acapulco en 1811, no pudo descargar. Así las cosas, se dirigió a San Blas, donde su cargamento fue vendido a duras penas y a precios muy bajos. Filipinas no solo fue privada de la plata que retornaba de la venta de mercancías, sino también del «situado», asignación en metálico que la hacienda mejicana aportaba para el sostenimiento del archipiélago.

En las Cortes de Cádiz, la cuestión del Galeón fue objeto de debate, en el que se distinguió el único diputado electo por Filipinas, Ventura de los Reyes, que llegó a Cádiz en diciembre de 1811. Tenía setenta años cuando emprendió el viaje, junto con su numerosa familia, a través de China e Inglaterra (3). Las Cortes promulgaron una real orden por la cual se suprimía la Nao de Acapulco y se habilitaba a los comerciantes de Filipinas para que hiciesen «su comercio por los puertos de Acapulco y San Blas en buques particulares bajo el permiso de 500.000 pesos y un millón de retorno». Con el regreso de Fernando VII, que abolió la Constitución, se ratificó la supresión del Galeón y se habilitaron

(3) En el ínterin fue sustituido por diputados suplentes, cuyos nombres figuran junto al suyo en una placa que cuelga de la fachada de la gaditana iglesia de San Felipe Neri, la cual acogió las sesiones constituyentes.

los puertos de El Callao y Guayaquil, pertenecientes al virreinato de Nueva Granada, para el comercio filipino.

En 1815 llegó a Manila procedente de México la fragata *Magallanes*. Arribó vacía, porque la poca plata conseguida de la venta de las mercancías había sido requisada por los rebeldes mejicanos. Definitivamente, este fue el último viaje del Galeón de Manila.

Consideraciones finales

Cuando hablamos del «Galeón de Manila» nos referimos a una ruta comercial más que un barco propiamente dicho, pues como hemos visto, además de galeones, cubrieron dicha ruta naos, pataches, navíos y fragatas. La heterogeneidad de naves en este aspecto fue tal que incluso una goleta llegó a hacer esa carrera.

Los puertos de Manila y Acapulco fueron en su tiempo emporios de artículos exóticos, y sus ferias, las más importantes del mundo. En ambos puertos, la llegada del Galeón era el acontecimiento por excelencia del año.

El Galeón de Manila fue el primer gran ejemplo de globalización e integración del comercio a escala mundial. Conectaba Manila con Acapulco, y por vía terrestre, con Veracruz, que a su vez enlazaba con la Flota de Indias y, por conducto de esta, con los puertos de Sevilla o Cádiz, en la España peninsular. En definitiva, la Carrera de Filipinas se convirtió en el complemento de la de Indias.

El Galeón de Manila no solo era portador de mercancías, sino que tuvo un gran impacto espiritual, social, económico y cultural, influyendo en la arquitectura, el arte, la religión, las costumbres, la gastronomía, etc. de los países a los que enlazaba.

El Galeón de Manila es un tema que ha despertado más interés entre los historiadores extranjeros que entre los españoles. La centenaria *Revista General de Marina* no ha publicado ningún artículo sobre él.

Existe una opinión bastante extendida, sobre todo en ambientes filipinos y mejicanos, que considera que el papel que jugó España en el Galeón fue marginal y que sus verdaderos artífices fueron México y Filipinas.

LA ORGANIZACIÓN DE LA MARINA EN FILIPINAS. ACAECIMIENTOS Y EVOLUCIÓN (1800-1899)

Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN
Capitán de Navío (R)

Filipinas, cadena de islas eminentemente volcánicas, constituía para España un verdadero micromundo marítimo que, si valioso por su gran riqueza intrínseca, no lo era menos por su posición geográfica, vecina de los grandes imperios asiáticos.

Desde los primeros años de su ocupación, España tuvo que luchar contra los celos de los portugueses, la codicia de Holanda y Gran Bretaña y la rapacidad de los temibles piratas chinos y malayos que, en bien organizadas expediciones, llevaron el terror y la muerte hasta las mismas puertas de Manila. El archipiélago no fue inicialmente una colonia netamente española, y así permanecería durante muchos años, ya que desde su conquista dependió directamente del virreinato de la Nueva España, y la obligada transformación no se efectuó hasta la pérdida de la dominación sobre México. Tal transformación se inicia bajo el mando de Basco y Vargas con la creación del estanco del tabaco, que suprimió el situado de Acapulco, lo que puso a Filipinas en comunicación con la Península a través del cabo de Buena Esperanza. Fue en ese momento cuando la colonia comenzó a convertirse en española, pero sin que la guarnecieran ni un ejército ni una marina propiamente nacionales. Y es que las islas Filipinas, aún a principios del siglo XIX, no tenían la debida importancia para España ya que, por su dependencia virreinal, sus rentas se iban a las arcas mejicanas sin beneficio alguno para las peninsulares.

Nada tuvo de peculiar que la defensa del archipiélago no estuviera en armonía con el sistema general de los otros dominios de la Corona, y que en Filipinas no existiera la marina militar del Estado, a pesar de que sus costas se vieran asoladas por los piratas, principalmente malayo-musulmanes, quienes, procedentes de Joló, Borneo y demás islas meridionales, tenían convertido el archipiélago en campo de sus correrías. Innumerables y cruentos sacrificios acarreó este azote, y para atajarlo, aún en pleno siglo XVIII, se alumbraron planes de lo más heterogéneo, tan llenos de buenos deseos como estériles, pues se recurrió a todo excepto a llamar a la Marina Real.

La ocupación inglesa de Manila en 1762 fue un serio aviso acerca de la indefensión del archipiélago y de las lagunas del sistema de defensa seguido hasta entonces, conscientes las autoridades de que una pequeña escuadra surta en el archipiélago habría bastado para evitar el asalto británico.

Para una mejor comprensión de las razones que van a motivar la llegada de la Real Armada, haré una breve descripción del archipiélago en cuanto a su geografía y condiciones naturales, así como un relato de los hechos más relevantes que en él acontecen antes del siglo XIX, centuria en que se crea el apostadero de Filipinas.

Las islas Filipinas fueron descubiertas en marzo de 1521 por Magallanes, quien les impuso esa denominación en honor del príncipe de Asturias, que después reinaría como Felipe II. Situadas entre los 4° y 21° N, y los 121° 25'' y los 133° 00'' E, conforman un archipiélago compuesto de una cadena de islas de origen principalmente volcánico, cadena que se extiende de norte a sur confinando por el norte y oeste con el Mar de China, con el de las Célebes por el sur y con el océano Pacífico por el este.

En el archipiélago se distinguen tres grupos principales de islas: la isla de Luzón al norte, Mindanao al sur, y separando estas dos grandes conjuntos, el grupo intermedio de las Visayas, que con la isla de la Paragua, que sigue en magnitud a las extremas, componen una superficie total de 345.585 kilómetros cuadrados —sin contar los innumerables islotes y peñascos—, poblados en los años que nos ocupan (mediados del siglo XIX) por aproximadamente seis millones de habitantes.

El archipiélago se asienta sobre un sustrato geológico de pizarras cristalinas, depósitos modernos, unos terciarios y otros mucho más recientes, bancos de corales y arrecifes levantados con las mismas especies de moluscos que viven actualmente en el Pacífico. Los vivos y frecuentes terremotos que se hacían sentir en el archipiélago en los últimos años de la dominación española —manifestaciones de actividad volcánica— invitan a pensar en un origen volcánico de todas las islas, excepto Cebú y Bohol, que se suponen formadas por bancos madreporicos y depósitos sedimentarios. Los volcanes, unos activos y otros, la mayoría, apagados, parecen ensartarse en una faja que corre de norte a sur, como la vasta cordillera que presentan en su aspecto general las montañas de las islas, que no parecen otra cosa que cuerpos de esta cordillera o elevadas mesetas comprendidas entre ellos y cortados por canales que los separan entre sí.

La mayor parte de las islas son excesivamente cortadas y montuosas hasta el extremo, y rematan por lo general en numerosos picos y abruptas cimas de contorneadas y emboscadas laderas. Las islas mayores, de costas profundamente recortadas erizadas de bahías, ensenadas, etc., acogen en su interior por añadidura lagos de más o menos extensión y ríos navegables en grandes trozos, además de estar regadas por innumerables riachuelos, esteros y arroyos que comunican el mar y el pie de las montañas de donde bajan.

Las costas orientales del archipiélago son escarpadas, y solo ofrecen algún abrigo cuando alguna isla defiende el seno de la costa de los embates del Pací-

fico. En cuanto a las occidentales, las bañadas por el Mar de China, por sus bahías y pequeños puertos, son accesibles, en contraste con la isla de Luzón, llena de bajos y de difícil navegación, desde Mindoro hasta Borneo. A través de las islas, y en sentido este-oeste, corren dos canales principales con mucho fondo que dividen las islas extremas, Luzón y Mindanao, de las del centro o Visayas; el uno es el estrecho de San Bernardino, frecuentado desde antiguo por las embarcaciones que desde Europa se dirigían a Manila; el otro, que desemboca por el paso de Surigao en el Pacífico, notable por haber recalado en él Magallanes, no es utilizado en exceso, aunque no ofrezca peligro alguno a la navegación por ser ancho, profundo y expedito.

Los canales que separan las islas del interior son más estrechos; unos, como el Tañón (entre Cebú y Negros), es de fuertes corrientes y costas acantiladas; otros, por el contrario, con poco fondo y llenos de pequeñas islas, ofrecen alguna dificultad al que no es práctico de la localidad. Particularmente, la masa de agua que se extiende próximamente desde el meridiano occidental de Masbate para el este y sureste, comprendida la isla de Leyte al norte y las de Panay, Negros y Cebú al sur, está erizada de bajos fondos por los que es preciso navegar con la mayor vigilancia para prevenir cualquier accidente de varada, tan fácil en esta clase de mares de lecho madreporico. Los veriles de las restingas y bajos se hallan generalmente cortados a pique y, como la mayor parte de las islas del archipiélago, se hallan rodeados de fajas de corales que se apoyan en las mismas islas sin que sus bordes formen arrecifes, o constituyen verdaderos arrecifes costaneros o barras, estos últimos siempre más raros, que vienen a estrechar los innumerables brazos de mar intermediarios entre unas y otras islas.

El clima del archipiélago filipino es cálido, uniforme y muy húmedo. La temperatura máxima anual alcanza solo los 30° C; la humedad media del aire es de 63,93 por 100, y la presión media de la atmósfera, de 754,74 milibares. Las estaciones se distinguen en secas y de lluvias, según los monzones que las determinan. En general, de mayo a octubre la monzón del suroeste lleva las lluvias a las comarcas expuestas a estos vientos, que de octubre a mayo reciben la bonancible brisa del monzón del noreste. Lo contrario acontece en la contracosta o costa oriental, donde las lluvias coinciden con los vientos del noreste, y el buen tiempo, con los del suroeste.

Los meses comprendidos entre marzo y mayo (principio de las lluvias) son los más calurosos del año, y los correspondientes del otoño, los más deliciosos de las islas. Los fuertes calores propios de esta época se ven templados por las brisas alternativas de mar y tierra, que refrescan el aire y se soportan fácilmente. De junio a octubre, durante la monzón del suroeste, las lluvias y temporales, que duran a veces varios días, provocan torrentes y desatan en muchos puntos grandes inundaciones. De octubre a mayo, mientras sopla la monzón del noreste, discurre la estación llamada de invierno, no obstante ser la más apacible del archipiélago y durante la cual el tiempo generalmente es despejado y seco. Los meses más fríos del año son los de noviembre, diciembre y enero, cuando soplan los vientos del norte.

Como todos los países tropicales, las Filipinas son azotadas periódicamente por huracanes. En las islas, estos destructivos fenómenos atmosféricos toman el nombre de «baguios». Los baguios no tienen época fija de aparición, pero son más frecuentes en los equinoccios, sobre todo en el de otoño. También es larga la nomenclatura de temblores de tierra que han sacudido el archipiélago, cuyas devastadoras sacudidas han arrasado pueblos y llegado a cambiar la fisonomía del suelo. Las inundaciones de que hemos hecho mención ocasionan también grandes desastres.

Los aires de estas islas son por lo general muy sanos; sin embargo, los vientos de tierra, atravesando bosques vírgenes y lagunas pantanosas, engendran muchas calenturas intermitentes. La patología más corriente en el país es la disentería crónica; también son frecuentes las enfermedades inflamatorias, las erupciones cutáneas, los catarros y la fiebre.

Gracias a la posición geográfica del archipiélago y a la variedad climática, en razón de la disposición de las islas y de la orografía, las Filipinas ofrecen admirables condiciones para la agricultura, toda vez que de sus tierras pueden obtenerse productos de la zona tórrida y de la templada (las palmeras y los pinos, la piña, el trigo y la patata). Su suelo es de una gran riqueza mineral, y sus valles y llanuras, de una fertilidad notable que los hace propicios para los cultivos especiales.

El carbón se encontraba en estos años de la segunda mitad del siglo XIX en estas islas en notable abundancia. Las cuencas carboníferas del sur de Luzón y de Cebú bastarían por sí solas para hacer del carbón el principal mineral de Filipinas; no son, sin embargo, las únicas comarcas ricas en este combustible fósil, como manifestaremos sucintamente. A tenor de los variados afloramientos encontrados al sur de Luzón y de la isla de Samar, puede suponerse la existencia de una cuenca carbonífera de considerable extensión, en la dirección de noreste a sursureste, que quizá llegue hasta la costa occidental de Samar, si bien de dicha extensión habrá que descontar la parte sumergida de Laagonoy y Albay y del estrecho de San Bernardino. En distintas épocas se han hallado afloramientos en otros muchos puntos del archipiélago, como los de la pequeña isla de Semerara, en Surigao, en la parte noreste, o el de Mindanao, en el seno de Sibuguey, costa de la misma isla. Las pruebas a que se sometió el mineral, a pesar de las malas condiciones en que se llevaron a cabo —con el carbón desmenuzado por los trasvases y conteniendo las impurezas propias de una explotación superficial—, revelaron en este cualidades análogas a las del carbón de Australia, el que ordinariamente se consume en estos países, pero con el valor añadido respecto a este de ser menos bituminoso y, por lo tanto, de ensuciar mucho menos los tubos de las calderas, circunstancia muy recomendable para todas las máquinas, pero en especial para las marinas.

Respecto a los metales descubiertos en las islas Filipinas en el último tercio del siglo XIX, manifestaremos el hierro en pizarras cristalinas y el magnético, al pie de la sierra y en las cercanías de Anget-Kupang, en la provincia de Bucalan. No se sabe nada positivo respecto a los ricos criaderos

de cobre del norte de Luzón, pero había depósitos considerables de este metal en Macayang, en el distrito de Lepanto, entre las provincias de Cagayán e Ilocos.

En muchos lugares se lavan arenas auríferas, ricas en hierro magnético. El oro se halla también, además de en Luzón, en Mindanao, Sibuyan, Panay y Dinagat; el mercurio, en Leyte, y el cobre nativo, reducido a polvo finísimo, y la piritita de cobre, en Mindanao.

La industria minera del archipiélago (según la *Memoria geológica-minera* escrita en 1876 por el ingeniero don José Centeno) se reducía a una escasa producción de cobre en el establecimiento de Mancayan, distrito de Lepanto, y a otra de hierro, más escasa aún, en la provincia de Bulacá. En varias provincias se extrae oro. En cuanto al carbón, que es sin disputa el producto mineral más interesante de Filipinas, las antiguas explotaciones de Cebú (Guila-Guila, Uling y Alpacó) hace ya algunos años que están paralizadas casi por completo, y aún no han comenzado las labores extractivas en las nuevas de Compostela y Danao (ubicadas también en Cebú) y de Sugud y Batan (en la provincia de Albay).

La Marina Sutil de Filipinas

En 1771, con objeto de encauzar el desorden que desde los tiempos de la conquista afectaba al archipiélago, y para reprimir las incursiones de los mindanaos, joloeses y borneos, el gobernador general de las islas, Simón Anda y Salazar, determinó organizar una escuadrilla de buques y erigir en el islote de Corregidor, a la entrada de la bahía de Manila, una torre fortificada que vigilase la entrada del puerto y desde la que divisar la aproximación de los piratas a la capital. Esta escuadrilla fue la precursora de la que, organizada por el capitán de fragata Basco y Vargas, comenzó a prestar servicio en 1775 con el nombre de Marina Sutil.

Los oficiales de la flamante fuerza provinieron de la Real Hacienda, los cuales también tenían a su cargo la administración del Ejército. El hecho de estar dedicados a una administración tan general, y los intereses creados por su *modus vivendi*, dio a esta nueva marina un carácter especial y fue la causa principal de que acogieran de mal grado a la Real Armada a su llegada al archipiélago.

Las bases para su constitución las puso el teniente de fragata Gabriel de Aristizábal, que había llegado a Manila en agosto de 1770, a bordo de la fragata de S.M.C. *Astrea*, para encargarse del arsenal y ribera del puerto de Cavite. Por sus excelentes y excepcionales dotes, el gobernador Anda lo nombró comandante general de Marina de Filipinas. Organizó la primera expedición contra los piratas moros de Mindoro, y en 1774, tras su ascenso a teniente de navío, volvió a la Península transcurridos tres años desde que se hiciera cargo del arsenal caviteño, espacio durante el que dejó puestas las bases de la Marina del archipiélago, de la que puede ser considerado primer

jefe, aunque su sucesor, el capitán de fragata Basco y Vargas, haya sido el impulsor y verdadero creador.

La Marina Sutil prestó excelentes servicios mientras gobernó las islas este eminente jefe de la Armada; después decayó por completo, hasta el extremo de que sus buques se dedicaron al comercio, sin perjuicio de que en todo momento haya habido distinguidos oficiales.

Cuando la Real Armada absorbió a la Sutil, conservando como subalterno a parte de su personal, se conservó el nombre de aquellas fuerzas navales reorganizadas y con renovado aspecto, lo cual quizá fue un error pues, como es natural, se ha confundido la historia de ambas Marinas. La Marina Sutil o Corsaria, como también se la denominó, peleó duro, pero la extinción de la piratería en Filipinas es enteramente mérito de la Armada, que con otros conceptos y distinta mentalidad cumplió su misión desde el primer día en que se la llamó al archipiélago.

Principales reformas y acciones navales de Basco y Vargas

En julio de 1778 tomó posesión de su cargo como gobernador y capitán general de Filipinas el capitán de fragata don José Basco y Vargas. Con su nombramiento, la Audiencia de Filipinas se consideró rebajada, al verse presidida por una autoridad cuya graduación en la Armada únicamente le daba derecho al tratamiento de usted, y así lo expresó dicho órgano a S.M. el Rey, con suplica de que revocase el mencionado nombramiento.

Pero la corte, lejos de atender esta pretensión, reprendió a los firmantes y ascendió a Basco a capitán de navío. Así las cosas, el despecho de los magistrados se convirtió en oposición a todos los proyectos del gobernador. En ello puede radicar la aversión hacia la Armada de muchos de los cuadros dirigentes de la Administración filipina. No obstante, Basco y Vargas, durante su mando, desarrolla la agricultura, la industria y el comercio, creando la Aduana, la Intendencia y la Compañía de Filipinas.

Hasta su llegada, el archipiélago había sido una pesada carga para la metrópoli, que anualmente debía enviar dinero en metálico para cubrir las atenciones de las islas. Con el fin de librar a España de semejante gravamen, concibió el vasto proyecto de estimular el cultivo del tabaco estableciendo el estanco en la isla de Luzón.

El proyecto de estancar el tabaco encontró una gran resistencia en la opinión general de las islas, ante la dureza de una medida que privaba de repente a los indígenas de su facultad secular de cultivar sin restricciones. Pero no había otro remedio si se quería hacer efectiva la idea de que Filipinas se financiase por sí misma, de modo que tales disposiciones fueron refrendadas por real orden de 15 de mayo de 1784.

Un año después, por real cédula promulgada por S.M. el rey Carlos III, se creaba a propuesta de Basco la Real Compañía de Filipinas, para establecer relaciones mercantiles entre España y el archipiélago. A la Compañía le fue

concedido el monopolio en el comercio, con exclusión del tráfico directo entre Manila y Acapulco, y se le otorgaron multitud de privilegios, entre ellos que sus buques arbolasen la bandera de la recién creada Marina de Guerra, aunque luciendo una contraseña para distinguirlos de los de la Armada. Manila se declaró puerto enteramente libre y franco para las naciones asiáticas y, como estas no disponían de buques que pudieran comerciar, se autorizó a hacerlo a los de la Real Compañía y a los de las naciones europeas que lo desearan. Esta determinación de abrir el puerto de Manila al tráfico de otras naciones y de declarar el estanco del tabaco produjo grandes ingresos en la tesorería filipina, al multiplicarse la masa general de las empresas en unas tierras cuya producción, tráfico comercial y consumo se resentía desde los primeros tiempos de la conquista.

Basco visitó personalmente las provincias, para así tener conciencia real de sus problemas y poder remediarlos. Como consecuencia de ello, y ante las agresiones de los piratas moro-malayos, que fueron su mayor preocupación, organizó varias expediciones militares al sur del archipiélago. El 28 de septiembre de 1778 declaró el corso contra los piratas, determinación que no le dio gran resultado, ya que las embarcaciones musulmanas nunca llevaban efectos de valor y, por lo tanto, pocos armadores se comprometieron en estas empresas.

Basco y Vargas era conocedor de que toda fuerza, para que sea efectiva, tiene que tener un punto de aplicación. Este conocido postulado físico, en el campo estratégico, es aplicable y con carácter de axioma a la fuerza militar. Estos puntos de aplicación, cuando la fuerza en cuestión es marítima, se denominan bases o estaciones navales. Conociendo que la influencia que los Estados han ejercido o ejercen en la mar es función de la fuerza naval propiamente dicha y de la potencia de los puntos de apoyo, bases y fuerzas constituyen un binomio inseparable. Es así como nace el fundamento estratégico de cualquier Marina, compuesto de dos elementos, dinámico uno, estático el otro. El dinámico es la fuerza naval; el estático, el poder de las bases.

En este periodo no existía en Filipinas ninguno de ellos, por lo que hubo que crearlos formando cuatro divisiones navales con embarcaciones de la Marina Sutil que Basco situó en los puntos siguientes: Cebú, Iloilo, Zamboanga, en el sureste de Mindanao, y Puerto Manjarin, en las islas Calamianes. Con este dispositivo se controlaban las zonas del sur de Mindanao, las Visayas, la isla de Mindoro y las proximidades de la bahía de Manila. El designio estratégico de todos estos puntos era interrumpir a los piratas sus incursiones hacia la isla de Luzón, a cuyo fin se efectuaron acciones militares en Mindoro, Samar, las Visayas y Mindanao.

En estos años se destacan por sus hechos de armas el capitán de la Marina Sutil José Gómez y un moro de Iloilo llamado Ilim, que abjuró de sus creencias musulmanas y fue bautizado con el nombre de José Mariano del Carmen. Una expedición notable, por ser dirigida personalmente por Basco y Vargas, fue la que se llevó a cabo hacia las Batanes, en el norte de Luzón, islas cuyo sometimiento le procuró el título de conde de la Conquista.

En 1787 Basco ascendió a jefe de escuadra y regresó a la Península, haciéndose cargo del mando del archipiélago el 1 de julio de 1788 el también jefe de la Armada Félix Berenguer de Marquina, que con el empleo de brigadier se encargó de la gobernación y capitanía general de Filipinas. El nuevo gobernador, siguiendo la pauta marcada por su antecesor, remitió un plan al bailío, Antonio Valdés, en 1790. Entre otras mejoras propuso la fortificación de Manila y Cavite y el aumento de la fuerza. Consecuencia de ello fue la formación de una compañía de batallones y otra de brigadas de Marina para las guarniciones de los buques en corso. Estas fuerzas pueden ser consideradas la primera presencia de la Real Armada en Filipinas.

La Armada en Filipinas

Aunque muchos buques de la Armada habían recorrido y visitaban el archipiélago, no se estacionaban en él, ni entre sus misiones se encontraba la defensa naval de las islas.

En 1789, el 30 de julio, salieron de Cádiz las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, al mando de los capitanes de fragata Alejandro Malaspina y José Bustamante y Guerra. Las corbetas fueron el eje de una misión puramente científica, la «expedición Malaspina», que recorrió las costas de la América española y Asia haciendo estudios de astronomía, matemáticas, física e historia natural. Sus oficiales levantaron cartas hidrográficas de las costas hispanoamericanas y de los archipiélagos de las Marianas y Filipinas, trazando nuevos derroteros. Llegados a Manila, levantaron la carta de su bahía, reconocieron el estrecho de San Bernardino, contracostas de Albay, Leyte, Samar, Mindoro, Panay, Negros, Cebú y Mindanao. Puede decirse que con esta expedición comienza verdaderamente el trabajo de la Armada en Filipinas, en especial el hidrográfico.

En 1793, por real orden de 16 de septiembre, el gobierno de S.M. aprueba el plan de Marquina. Entre lo más importante en el ámbito naval de lo recogido en él destacó la construcción de un astillero independiente del de Cavite, que se denominó La Barraca.

Ante un posible conflicto con Gran Bretaña, en agosto de 1795 llegaron a Manila, para su defensa, las fragatas *Lucía* y *Santa María de la Cabeza*, al mando del capitán de fragata don Ventura Barcáiztegui. Poco después llegó la *María* y en 1796 fondearon en Cavite los navíos *San Pedro*, *Montañés* y *Europa* y las fragatas *Fama* y *Pilar*, al mando del jefe de escuadra don Ignacio M.^a de Álava. Había salido dicha escuadra de Cádiz el 29 de noviembre de 1795, para montar el cabo de Hornos en marzo del siguiente año y visitar Concepción de Chile y El Callao de Lima, donde permaneció cinco meses. Dirigiéndose a Filipinas, tras recalar en las islas Marianas fondea en Cavite el 25 de diciembre de 1796.

Habiéndose roto las hostilidades con Inglaterra, la escuadra de Álava se preparó para la defensa del archipiélago. Anteriormente, y por real orden de 24

de septiembre de 1796, se había dispuesto el traslado a Cavite del apostadero y astillero de San Blas de California, con el objeto, según rezaba la real orden, «de que se forme allí un astillero capaz de poner a cubierto aquellos establecimientos de las fuerzas europeas y de las piraterías de los musulmanes que ocupan las islas vecinas y auxiliar con dobles fuerzas y recursos nuestras escuadras en la América meridional y del Asia».

Llegaron a Cavite en la fragata *Nuestra Señora de Aránzazu*, junto con el personal de San Blas, un grupo de constructores, carpinteros de ribera y calafates del arsenal de La Habana, a cuyo frente venía el ayudante de construcción graduado de alférez de fragata don Juan Villar.

La Marina Sutil y los oficiales reales de Hacienda, directores estos de La Barraca, recibieron con disgusto a los de la Real Armada, pues vieron que se les iba de la mano el magnífico y productivo negocio que les reportaba su cometido. Y así, se aplicaron en poner muchas trabas al alférez de fragata Villar cuando se hizo cargo de La Barraca, lo que provocó intercambios de comunicaciones muy acalorados entre Álava y el gobernador Aguilar.

Después de cerrarse un expediente cuya sustanciación duró año y medio, el personal del apostadero de San Blas pasó al arsenal de Cavite, cumpliéndose así la resolución real.

Álava, desde su llegada a Filipinas, vio la imperiosa necesidad de que la Real Armada se estableciese permanentemente en el archipiélago; y, gracias a su constancia y empeño, el 27 de septiembre de 1800 se comunicó, desde La Granja de San Ildefonso, la siguiente real orden al director general de la Armada:

«Con presencia de cuanto ha expuesto el Jefe de Escuadra don Ignacio María de Álava, sobre la necesidad y conveniencia que resultará al servicio del establecimiento de una Comandancia de Marina en Manila y de cuanto V.E. ha informado sobre este asunto en 13 del corriente, se ha dignado el Rey mandar, conformándose con la propuesta de V.E., que se establezca en dicha Comandancia con las plenas facultades de mando y jurisdicción prescritas en las Ordenanzas de la Armada y Reales Órdenes posteriores; que don Ignacio María de Álava tome desde luego las providencias que juzgue convenientes para arreglar este establecimiento antes de su regreso a España; y finalmente, deseando S.M. constituir esta Comandancia del modo mejor y más conveniente a la defensa de las islas Filipinas, a la mejora de la construcción de los buques, al conocimiento de la Hidrografía y navegación de aquellos mares y al gobierno del Arsenal de Cavite, ha nombrado para Comandante de Marina de dichas islas al capitán de fragata don Ventura Barcáiztegui, promoviéndolo desde luego a capitán de navío; queriendo S.M. que en adelante aquel empleo se sirva por oficiales vivos de esta clase o de la de Brigadieres de la Armada, debiéndose relevar cada cinco años, como igualmente el segundo Comandante y todos los subalternos».

De este modo se creó la Comandancia de Marina de Manila, que precede al nacimiento del apostadero, aunque asumiría las características y funciones de este.

Álava tuvo serios problemas con el gobernador, que ya como capitán general de Filipinas se negó a entregarle el astillero de La Barraca y el personal y material de la Marina Corsaria, aduciendo que la defensa interior del archipiélago, en su condición de capitán general, era de su incumbencia y que a la Marina Sutil, en razón de su reglamento especial, no le afectaban las Ordenanzas de la Armada. Álava cedió, y por no entrar en disputas con el capitán general se vio obligado a renunciar a La Barraca. Así las cosas, y pese a la acusada escasez de medios con que se estableció el arsenal y astillero en Cavite, el general dictó un reglamento para el gobierno y administración del mismo que fijaba uno de los servicios más importantes y preferentes: el de la hidrografía del archipiélago.

Apostadero de Filipinas

Si bien el apostadero de Marina de Filipinas se puede considerar constituido como tal desde 1800, fecha de la creación de la Comandancia de Marina de Manila, no adquirirá vida y personalidad propia hasta el 4 de septiembre de 1813, cuando toma posesión del gobierno superior de Filipinas y de la superintendencia el brigadier de la Armada José de Gardoqui Jarabeitía, nombrado además jefe del apostadero conforme a la real orden de 6 de marzo del mismo año. Dicha real orden dispuso que, «no debiendo haber en Filipinas otra Marina que la de guerra de la Armada, entren a formar parte de ella todos los buques de la marina corsaria, bajo el mando de los jefes del Apostadero que se nombren».

Si a los oficiales reales de Hacienda les había producido gran malestar la creación en 1800 de la Comandancia de Marina de Manila, esta última disposición, en cuya virtud la Marina Sutil se incorporaba a la Armada, fue un golpe que no pudieron soportar, sobre todo por la pérdida del apoyo del gobernador, que siendo a un tiempo brigadier de la Armada y jefe del apostadero tenía que comprender la injusticia de sus ataques y deshacer sus maquinaciones en contra de la Armada.

No obstante, el apostadero tuvo en esta etapa inicial una vida efímera, pues fue suprimido por real orden de 23 de marzo de 1815 como consecuencia de una intriga de determinados elementos que, valiéndose de un amanuense de la capitania general, cambiaron los pliegos centrales de una comunicación por otros en que se pedía la supresión del apostadero, escritos por la misma mano. La sorpresa que se llevó don José Gardoqui y la indignación que le produjo tal atrevimiento le ocasionaron una enfermedad que terminó con su vida. Gardoqui murió en Navotas, pueblo próximo a Manila, el 11 de diciembre de 1816, siendo bien deplorable que el héroe de Trafalgar, donde comandó el navío *Santa Ana*, no tuviese al final de sus días mejor suerte.

Tuvieron que pasar varios años, hasta el 27 de julio de 1827, para que, a petición del capitán general de Filipinas, don Pascual María Enrile, se restableciese el apostadero de Marina, pero sin que los oficiales reales de Hacienda abandonasen el manejo del arsenal de Cavite hasta 1848.

En efecto, el entonces mariscal de campo Enrile y Alsedo, general procedente del Cuerpo General de la Armada, pidió instrucciones para el mando interino de la Marina en Filipinas. La contestación, por real orden de 2 de abril, estableció que la Marina Corsaria quedase «con entera sujeción a las Ordenanzas de la Armada y sin otra dependencia del Capitán General de las islas que la establecida en los artículos 93 al 97, tratado 6.º, título 7.º de aquellas», artículos referentes a los viajes a Indias que limitaban la autoridad de los virreyes y determinaban las relaciones de los comandantes de buque o jefes de escuadra con dichas autoridades. Se dispuso también que el mando del apostadero de Marina de Filipinas fuese «no solo de la Marina Real, sino también de la titulada Corsaria».

Restablecido el apostadero, pasaron destinados a Filipinas, a propuesta del general Enrile, los primeros oficiales del Cuerpo General de la Armada. Los nombramientos recayeron en el capitán de fragata don José Fermín y Pavía, nombrado comandante de Marina de Filipinas; en dos alféreces de navío, y en cuatro guardiamarinas, todos «con cuatro años de navegar». En 1827 llegan el alférez de navío Federico Vargas y el guardiamarina Nicolás Enrile, y el 4 de marzo de 1828 son nombrados los restantes. Será a partir de entonces cuando el apostadero de Filipinas se afiance y adquiera carácter permanente, hasta su disolución en 1899 como consecuencia de la guerra hispano-norteamericana, que pone fin a la presencia española en Cuba, Filipinas y otras islas de la Micronesia.

Primer plan de defensa del archipiélago

Cuando el Ministerio de Marina se ocupó de las cuestiones navales en Filipinas, debido a su importancia y a los recursos que allí existían para la construcción naval, don Tiburcio Gorostiza presentó una memoria sobre la forma de mejorar las condiciones de vida en las islas. Para ello era prioritario impedir la piratería de los moros, cuyas correrías producían ingentes daños a los lugareños. A este fin, se hacía necesario establecer apostaderos de fuerza sutil cuya principal atención fuese la defensa de las islas, ya que los musulmanes, dueños de varias de ellas, acometían sus incursiones en escuadrillas compuestas de embarcaciones ligeras, con las que atacaban a todo buque pequeño o de poco armamento, o desembarcaban la fuerza en diferentes puntos de la costa, para arrasarlo y quemar pueblos enteros, robando los ganados y reduciendo a la esclavitud a los infelices indígenas.

Cuando se estaba intentando resolver sobre este asunto, el secretario del Despacho de Hacienda, refiriéndose a un expediente instruido sobre el pago en Manila de pertrechos remitidos a la capital para la construcción de una fragata y un bergantín de guerra en Cavite, manifestó que ya en 1813 se había ordenado construir en aquel arsenal seis corbetas para mantener correspondencia directa y periódica con la Península, e instó a que esa orden se ejecutase por fin, como objeto muy importante para la seguridad de las islas, fomento

del comercio y aumento del Real Erario. Y es lo cierto que en ese año de 1813, cuando era capitán general y comandante del apostadero de Filipinas el brigadier de la Armada Gardoqui, se encomendó la construcción de seis corbetas. Las maderas de la primera de ellas se llegaron a cortar y quedaron almacenadas en el susodicho arsenal de San Roque de Cavite. Pero, hecho esto, la construcción quedó en suspenso en virtud de real orden que se comunicó por vía de Hacienda. Era más perentorio atender al pago de la Compañía de Filipinas y de otros acreedores de las Reales Cajas, aunque por el interés de entablar la correspondencia con la metrópoli se puso la quilla del bergantín de 22 cañones nombrado *Realista*.

Con estos antecedentes, y con el envío de la corbeta *Descubierta* al archipiélago en 1822, «con el objeto de estrechar las relaciones entre la Metrópoli y aquellas importantes islas, y de conducir algunos efectos para la construcción de una fragata de 50 cañones en Cavite», se examinó lo relativo al sostenimiento de una fuerza naval y al restablecimiento del apostadero, según las bases propuestas por el extinto Consejo del Almirantazgo.

Afortunadamente, de la Marina en las islas se encargó, como ya se ha señalado, el mariscal de campo Enrile y Alsedo, a fin de que, bajo la dependencia del capitán general, procediese a organizar cuanto creyese oportuno para que las costas del archipiélago saliesen de las lamentables condiciones en que vivían por las incursiones de los piratas. Sin embargo, es de señalar que dicha situación no era nueva o desconocida, pues desde mediados del siglo XVI las expediciones musulmanas hacia las Visayas y el sur de Luzón, e incluso hacia Manila, eran harto frecuentes. Por ello el general Enrile elaboró un plan de defensa naval, organizado para «guarda de las costas, protección del comercio y seguridad de los habitantes de Filipinas de la rapacidad de los musulmanes», abordado en real orden de 2 de abril de 1827 y que ordenaba establecer los siguientes seis puntos de estación de la Fuerza Sutil:

1.º en Misamis, para recorrer la parte norte de Mindanao y el estrecho de Juanico, a fin de impedir el paso a los moros hacía el norte del archipiélago;

2.º en el este de Mindanao o provincia de Caraga, para extender el crucero de las fuerzas desde el sur de la isla de Mindanao a las islas de Surigao y a toda la parte occidental de la isla;

3.º en Puerto Mangarin, de la isla de Mindoro, estando en continuo crucero de un extremo a otro de la isla por su parte occidental;

4.º en Antique o San José, en la isla de Panay, para cubrir toda la parte occidental de ella y aun de la de Negros;

5.º al sur de la isla de Negros, debiéndola cruzar continuamente entre el extremo de dicha isla y la de Fuegos para resguardarla de la inmediación de Mindanao;

6.º en Zamboanga, cruzando entre la isla de Basilán y suroeste de Mindanao, de este a oeste, entre los meridianos de las islas Pilas y Cocos, para impedir el paso a los moros de Joló.

Este despliegue se basaba en un control de los pasos más frecuentados por los piratas en sus correrías, que arrancaban principalmente del sur de Mindanao y sultanía de Joló para luego dirigirse hacia el interior del archipiélago. Además, se autorizaba al comandante general del apostadero a establecer otros puntos de estación si las necesidades así lo requerían.

Los seis puntos de estación se cubrían con 12 lanchas cañoneras y 12 falúas, y para que estas embarcaciones fuesen relevadas, se ordenó que en la bahía de Manila hubiese otras doce de reserva de cada clase. Para completar el número se autorizaba la compra o alquiler de las que faltasen, al paso que el comandante general hacía hincapié en que eran necesarias dos goletas del mayor andar posible, de 12, 14 o 16 carronadas, una estacionada en Cavite y la otra recorriendo continuamente los puntos de estación, para abastecer y apoyar a las fuerzas sutiles.

Este plan inicial evolucionaría con el tiempo, pero indudablemente en él se halla el origen de los establecimientos y estaciones navales, que tanta importancia tuvieron en la erradicación de la piratería en Filipinas.

Los piratas moros

El enemigo principal de España en Filipinas lo constituían los indios musulmanes, llamados moros por sus costumbres y religión. Eran de raza malaya, como la mayoría o una gran parte de la población del archipiélago, y en los años de la conquista y presencia de España en Filipinas ocupaban, sin someterse a la dominación española, parte de las islas de Mindanao y la de la Paragua. así como la multitud de las que se extienden desde Basilán a Borneo. Los peores y más crueles enemigos de la tranquilidad en las islas eran los establecidos en el sur de la de Mindanao y en el archipiélago de Joló y Tawi-Tawi. Ocupaban sus poblaciones, las llanuras próximas al mar y las situadas en las inmediaciones de ríos y esteros. En algunas de ellas, como Cotabato, residencia del sultán de Mindanao, y en otros puntos de las islas Samales que dominaban, como Balanguingui, Basilán y Balabac y costas del nordeste de Borneo y archipiélago de Tawi-Tawi, disponían de pequeñas fortalezas o fuertes, amurallados con troncos de árbol bien unidos y rellenos de piedra y arena.

Cada moro «era un soldado armado siempre con el cris, campilán y lanza», dice el coronel de Ingenieros Bernáldez en su *Reseña histórica de la guerra al sur de Filipinas*, y continuaba: «... este soldado moro es astuto, fanático por sus creencias, terco, cobarde en campo abierto o cuando descubre serenidad y decisión en el enemigo y ve fácil la escapada, pero valiente, temerario y arrojado hasta la ferocidad, cuando se considera encerrado y sin posibilidad de fugarse (...) Son sumamente ágiles, nadan como los peces, trepan con celeridad por las montañas, suben a los árboles más elevados y cruzan los manglares más espesos y hondos con suma facilidad».

Sus armas defensivas eran el escudo circular o elíptico, labrado en madera y forrado por el exterior de cuero y carabao, materiales que por su dureza eran también utilizados para fabricar sus corazas y cascos. Contaban con una gran variedad de armas de fuego, pero las manejaban con gran lentitud y usando, a falta de proyectiles, piedras, clavos y hasta trozos de conchas denominados *taclots*, de textura durísima. También se valían de falconetes y fusiles, aunque el estado de estas armas, al igual que el de la artillería de que disponían, fuese por lo usual bastante malo.

En cuando a las armas blancas, se valían de la lanza, el cris, el campilán, las fisgas, los zumbilines y los cuchillos. Las templaban bien, y sus puños solían ser de madera y, en algunos casos, de marfil y metal. La destreza en su manejo y su tremenda agilidad convertían a los piratas en temibles cuando las empuñaban. Normalmente, al atacar lanzaban gritos agudos acompañados de gestos horribles, que según ellos mismos servían para aturdir y amedrentar al adversario.

Las embarcaciones que utilizaban para el pirateo eran los pancos, barangayanes, vintas, pilanes y barotos. Los pancos eran las embarcaciones mayores y solían tener hasta 30 metros de eslora y tres de manga —llevaban remos colocados en dos órdenes y velas envergadas en entenas de caña—, aunque también utilizaban aparejos semejantes a los de nuestras falúas, para que a cierta distancia se confundieran con ellas. Los barangayanes eran parecidos a los pancos, pero menores. Las vintas y pilanes, contruidos de forma similar, eran embarcaciones pequeñas, y por último, los lancanes y barotos, troncos huecos de árbol de madera ligera, que llevaban a ambos lados unos marcos o bastidores de caña llamados *batangas*, para darles estabilidad. Todas ellas, por su escaso calado, navegaban por todas partes y podían internarse fácilmente por cualquier riachuelo o estero.

Después de establecido el apostadero bajo el mando de Enrile, se dispuso que para asesorarle se designase a un brigadier de la Armada, que se titularía 2.º comandante del apostadero y se encargaría también, como comandante general, del arsenal de Cavite.

Durante los primeros años, la comandancia general del apostadero se organizó en orden a crear un estado mayor, distribuido en varias secciones: personal, navegación, logística, construcción naval, operaciones y secretaría.

Puesto en funcionamiento, se inicia la rectificación de algunos puntos y de la situación de algunos bajos, para mejorar las rudimentarias cartas y planos existentes. Con el fin de dar la mayor exactitud a los trabajos hidrográficos, se destinó desde la Península una comisión para estudiar el complicado y vasto archipiélago, a cuyo frente se puso al capitán de fragata José Fermín y Pavía, ayudado por los tenientes de navío Halcón y Atienza. También se practicaron varios reconocimientos de maderas para la fábrica de buques y se dio un gran impulso a la edificación de las defensas del arsenal y de varios talleres relacionados con la construcción naval (gálibos, aserradero, instrumentos náuticos, jarcias, lonas, cordelería y administración).

Gracias a las mejoras realizadas y a los auxilios enviados de la Península, se botó la fragata *Esperanza*, primer buque de entidad que la Armada construyó en Filipinas.

Entre los días 6 de abril y 21 de octubre de 1829 se cumplimentó el primer reconocimiento del archipiélago filipino, tarea que dirigió el capitán de fragata de la Real Armada don José Fermín y Pavía, comandante de la goleta *Mosca*, con dos falúas (la 32 y la 34), para inspeccionar los puntos de estación y observar cuidadosamente si se cumplían las instrucciones que tenían los jefes y todo lo referente a la real orden de 2 de abril de 1827 (restablecimiento del Apostadero). Tras recorrer entre el 6 de abril y el otoño del mismo año los puntos de estación establecidos en la citada orden, Pavía, quien elevó al general Enrile un exhaustivo parte diario de lo efectuado, dio fin a dicha comisión el 21 de octubre del mismo año.

En 1830 se destinó a Filipinas al bergantín *Relámpago*, que hizo la travesía escoltando al navío *Asia*, de la Compañía de Filipinas, con transporte de tropas para las islas. En 1835 se emplaza en la isla de Corregidor, a la entrada de la bahía de Manila, una linterna giratoria y se organiza un viaje por el Pacífico del bergantín *Legazpi*, al mando del capitán de fragata Francisco de Aldecoa, que visita las costas de Chile, Perú, México y California, con escala en Honolulu, para regresar a Manila a mediados del citado año.

Durante estos primeros años se comienzan a producir numerosos encuentros con los piratas moro-malayos, que llegan a realizar incursiones al norte de las Visayas, por lo que se crea una estación naval de fuerzas sutiles en Puerto Galera —uno de los abrigos más notables de los que ofrecen las costas de la isla de Mindoro—, al mando del teniente de navío Rafael Butrón, que compagina sus trabajos hidrográficos en Mindoro con la guerra contra los piratas.

Ante la gravedad de la situación por los ataques de los moros sobre las Visayas, las falúas que trabajaban en la Comisión Hidrográfica de San Bernardino tuvieron que suspender sus trabajos y dirigirse a efectuar cruceros sobre Albay, Camarines y Masbate. Esta ofensiva pirática provoca que el 2 de junio de 1836 se incoe un expediente en orden a la adquisición de vapores con destino al apostadero, adquisición que, desgraciadamente, no llega a hacerse efectiva —la compra prevista se suspendió el 12 de noviembre de 1846, casi diez años después de haberse iniciado las gestiones.

El 16 de mayo de 1837, la falúa núm. 22, al mando del capitán de la Marina Sutil Juan Elliot, sostiene un encarnizado combate con varios pancos moros sobre la isla de Silanguín. Ante la reiteración de hechos como este, muchos de ellos registrados en pleno centro de las Visayas, el capitán de fragata Halcón, jefe de las Fuerzas Sutiles del enclave, reconcentra sus embarcaciones en Pangasinan e Ilocos, dictando disposiciones y estableciendo cruceros en estas aguas el 23 de marzo de 1839. En diciembre del mismo año se funda un establecimiento militar en el sur de Masbate y se decreta añadir otra sección de granaderos de Infantería de Marina a la guarnición de las falúas, que ya contaban con dos.

Como la situación creada era verdaderamente complicada para los intereses del archipiélago, se intenta frenar la ofensiva pirática por medios diplomáticos, comisionando al capitán de fragata Halcón para que se dirija a Joló, donde se entrevista con el sultán Mahamadad Diamalul Quiran. El citado jefe de la Armada, con gran habilidad, consigue una capitulación, determinándose los derechos que han de pagar las embarcaciones joloesas en Manila y Zamboanga y las españolas en Joló y sus dependencias. La capitulación, firmada el 23 de septiembre de 1836, propició un acercamiento con el sultán de Joló y redundó en cierta tranquilidad. El talante conciliador y la habilidad de Halcón fueron determinantes para el éxito de dicha comisión.

En junio de 1843 tomó posesión de la Capitanía General y del Superior Gobierno de Filipinas el teniente coronel de Infantería de Ejército don Francisco de Paula Alcalá de la Torre; entre sus importantes planes figura el proyecto de tomar Basilán, para lo que ordena proceder a un desembarco en el norte de dicha isla, a fin de construir allí un fuerte provisional. En su opinión, después de castigar Basilán se debía caer sobre Balanguingui, para desde allí hacerlo también sobre Joló y, si era preciso, conducir a Manila al sultán y los datos en caso de que mantuviesen su hostilidad. Decía que «la operación es tanto más urgente cuanto que la época y circunstancias que concurren en Joló, la señalan como el punto más avanzado de nuestra dominación en Asia y límite de nuestras posesiones con las de Inglaterra y Holanda». El tiempo le daría la razón y confirmaría que, para vencer al enemigo, no cabía otra táctica que acudir allí donde se hallaba, como años más tarde se haría.

A finales de 1843 el apostadero quedó separado de la Capitanía General, nombrándose para el mando de este al brigadier de la Armada don José Ruiz de Apodaca, que entre sus disposiciones estableció la creación de la Comandancia de las Fuerzas Sutiles de Visayas, a cargo de un capitán de fragata, trasladando el establecimiento de Masbate, creado años antes, a Cebú, y las divisiones estacionadas en Puerto Galera y Burias, a Iloilo, la totalidad de cuyas fuerzas sutiles, así como las de Zamboanga, pasaron a depender de la mencionada comandancia.

Con la segregación del apostadero de la Capitanía General, la estrategia naval en el archipiélago adquiere un nuevo carácter, ya que todas las disposiciones de la superior autoridad del apostadero se van a encaminar al objetivo principal: la lucha contra la piratería, con centro en el frente sur, opinión compartida por el capitán general Alcalá de la Torre, quien opina que «la guerra en Filipinas es guerra de mar» y por ello concede importancia capital al papel de la Marina, dejándola actuar en el nivel orgánico y operativo con total independencia, aunque se sirve de ella para ejecutar todos sus planes estratégicos, por más que los medios de que se dispone sean insuficientes.

Las necesidades del archipiélago y la aparición del vapor hacen que por real orden de 22 de enero de 1844 se autorice al ministro de Marina, Comercio y Ultramar a construir seis vapores de guerra con destino expreso a las islas Filipinas. Se preveía desarmar las falúas tan pronto como la mitad de los vapores pudiesen prestar servicio, pero a la postre estos seis vapores quedaron

reducidos a tres, *Magallanes*, *Elcano* y *Reina de Castilla*, de modo que las falúas sobrevivieron muchos años. Los vapores se adquirieron en Londres en 1848 y fueron los primeros buques de esta clase que navegaron por Filipinas. Con su incorporación, la eficacia en la represión de la piratería malayo-musulmana se incrementó sensiblemente, con lo que se operó una rápida transformación en las islas, cuya prosperidad aumentó.

La Marina en el sur de Filipinas

En febrero de 1847 se llevó a cabo la expedición para la conquista de Davao, que finalizó en enero de 1849. La efectuó el español guipuzcoano José Oyanguren, que al tener noticia de la cesión del seno de Davao por el sultán de Mindanao, solicitó autorización para ocuparlo. Una vez verificada la ocupación, fundó la población cabecera de Nueva Vergara y, por decreto de 29 de enero de 1848, se declaraba este territorio provincia con el nombre de Nueva Guipúzcoa. Anteriormente, y por decreto de 27 de febrero de 1847, se había concedido a Oyanguren el mando por diez años del territorio que conquistase, y por seis, el privilegio de comerciar y la facultad de organizar una compañía o tercio provincial de soldados. A principios de 1849, Oyanguren estaba en posesión del litoral de Davao. En abril llegó al seno el comandante general del apostadero, Manuel Quesada, a bordo del vapor *Elcano*, con cuya cooperación el guipuzcoano tomó el fuerte de Hipo, uno de los pocos puntos que se resistían a la ocupación española. Mientras se verificaba la conquista de Davao, el capitán general de Filipinas, general Clavería, organizaba en el sur del archipiélago una de las operaciones más duras, pero también más necesarias: *atacar a la piratería en su propio territorio*, medida que su antecesor, el general Pavía, había propugnado como primera solución al problema.

Incidentes en Basilán y Joló

Francia, Inglaterra y Holanda tuvieron siempre puestas sus miras en el sur de Filipinas, y por ello hubo frecuentes roces e incidentes con estas potencias, el más importante de los cuales fue quizá el que se produjo con la primera en febrero de 1845.

En noviembre de 1844 fondeó en la rada de Zamboanga la goleta francesa de guerra *Sabine*. Su comandante, el teniente de navío Guerin, solicitó al gobernador de Zamboanga, coronel del Ejército Figueroa, que gestionase la entrega de varios tripulantes de su buque capturados por los piratas de Maluso, donde habían muerto un oficial y un marinero. Se consiguió rescatarlos, pero con la llegada de la goleta francesa *La Victoriuse*, Guerin comunicó el bloqueo de Basilán e islas adyacentes, con objeto de obtener satisfacción por la muerte de sus hombres. El gobernador español protestó por el bloqueo, pero este se ejecutó de todos modos. Los franceses se reforzaron con el vapor

Archimedes y la fragata *Erigone*, al mando del vicealmirante Cecille. Estos buques procedían de Joló, cuyo sultán había firmado el 20 de febrero de 1845 un convenio de navegación y comercio con el ministro plenipotenciario de Francia M. de la Grené, y cedido por 100.000 pesos la isla de Basilán, cuya soberanía pertenecía a España.

Mientras esto ocurría, el brigadier de la Armada Agustín Bocalán, 2.º jefe del apostadero, salió de Manila para Zamboanga a bordo de la fragata de S.M.C. *Esperanza*, mandada por el capitán de navío Cristóbal Mallen. En Mindanao sostuvieron con el vicealmirante M. Cecille una enérgica y activa correspondencia respecto a Basilán, pero a la postre la resolución del conflicto de soberanía se sometió a la decisión de los respectivos gobiernos. Los buques franceses se hicieron a la mar, excepto *La Sabine*, que permaneció fondeada en el canal entre Basilán y la isla de Malamawi. Bocalán se dirigió a aquel lugar, exigiendo la sumisión de los pueblos costeros y construyendo un fuerte en la costa norte, en un punto denominado Pasanjan. A ello se opuso el comandante del buque francés pero, en vista de la posición de fuerza que adoptó el jefe español, se retiró. El asunto, finalmente, se liquidó por anulación del gobierno francés del convenio firmado por su ministro plenipotenciario, regresando el buque español a Zamboanga, y de allí a la entrada del Río Grande de Mindanao, donde se entrevistó con el sultán de la isla en su residencia de Cotabato, del cual consiguió la cesión del gran seno de Davao, en el sureste de la isla. En el mes de marzo la *Esperanza* arribó a Joló, para que el sultán residente en la isla reconociese los derechos de España sobre dicho sultanato. Las negociaciones no produjeron resultados. No solo eso; cuando un grupo de gente de la *Esperanza* bajó a tierra para hacer aguada, se produjo un grave incidente, pues la marinería del buque español, viéndose acometida por un grupo de moros joloeses, repelió la agresión, muriendo en la lucha varios joloeses y dos marineros de la *Esperanza*. Por último, la fragata española levó anclas, dirigiéndose a Zamboanga y a Manila.

Para aclarar un poco mejor los derechos esgrimidos por España sobre Joló y sus dependencias, Borneo y Mindanao principalmente, me ocuparé sucintamente de los hechos acaecidos en los siglos anteriores que subyacen a la invocación de dichos derechos y que constituyen la clave para comprender la postura española respecto de esos territorios, aparte de dar razón de la unidad política del archipiélago filipino en la actualidad.

En el mes de abril de 1565 Miguel López de Legazpi conquistó la isla de Cebú, en la que se fortificó y construyó el pueblo de San Miguel. En 1567, con los refuerzos que recibió de Nueva España, extendió la conquista a otras islas, dejando el destacamento de San Miguel, que hubo de reforzar en varias ocasiones, no solo para resistir a los portugueses, que disputaban a España el derecho de descubrimiento y conquista, sino también para defenderse de los piratas moro-malayos de Joló, Borneo y las Célebes. Y es que estos, ya en aquellos tiempos, habían hecho de las costas y mares del entorno pasto de sus correrías, sembrando con su valor y osadía el terror entre los isleños, gente más pacífica y mucho menos guerrera.

Los ecos del establecimiento en las Filipinas de unos extranjeros de rostro blanco y de sus valerosas proezas de conquista llegaron a oídos de Sirela, sultán de la gran isla de Borneo, destronado por su hermano menor. Presentándose en Manila en 1578, donde Legazpi había establecido en abril de 1564 la capital de las posesiones conquistadas, demandó su auxilio contra el usurpador, ofreciéndole a cambio someterse al vasallaje de la corona de Castilla. Legazpi accede y organiza una expedición al mando del tercer gobernador del archipiélago, don Francisco Sande, quien saliendo de Manila con treinta embarcaciones para Borneo, derrota y pone en fuga al usurpador y devuelve el sultanato a Sirela; sin embargo, al poco de haberse retirado los españoles, el sultán recién repuesto vuelve a ser destronado por su hermano, en esta ocasión ayudado por los portugueses. De regreso para Manila aquella expedición, el gobernador Sande destacó, al salir de Borneo, para la conquista de Joló y de Mindanao, al capitán Esteban Rodríguez Figueroa, que fue bien recibido en una y otra isla, cuyos príncipes reconocieron la soberanía española y firmaron sendos tratados de amistad y comercio que, no obstante, quedaron con el tiempo nulos por desuso.

La raza más importante del archipiélago filipino, después de la indígena, es la moro-malaya, por su número, gobierno y carácter belicoso e independiente. Ocupa no solo el archipiélago de Joló y Tawi-Tawi, sino también la mayor parte de las llanuras más hermosas, las mejores costas y los ríos más caudalosos, así como todo el interior de las islas de la Paragua, Balabac, Basilán, Mindanao y de otras menos importantes; y es indudable que los piratas moro-malayos habrían llegado a dominar no solo Filipinas, sino también toda Malasia, si no se hubieran opuesto a sus conquistas, primero los portugueses y españoles con sus descubrimientos, y luego las demás naciones europeas. Sobre dicha raza, el comandante de Infantería don Pío de Pazos y Vela-Hidalgo, en *Joló, relato histórico-militar* (Burgos, 1879), nos dice:

«La raza moro malaya es supersticiosa, voluble, embustera, traidora, estúpida e ignorante, pero muy guerrera, y el azote constante de nuestras islas, como de todas aquellas que no son de su religión, y aun estas no siempre son respetadas; según las opiniones más ilustradas, descienden de aquellos árabes que ya a principios del siglo XVI disputaron a los portugueses el dominio de las Indias, en las que tenían establecimientos comerciales muy anteriores a los viajes del célebre Vasco de Gama en 1498. (...) conservan, con muy ligeras modificaciones su religión, que es la mahometana, su lengua, que es el árabe, bien mezclado con muchas palabras malayas, y la escritura, usos y costumbres en casi su pureza primitiva (...) Los moro-malayos o moro-filipinos conservan aun el pantalón, la chaquetilla, el turbante y la capa morisca, y en sus armas el campilán es el alfanje, y la lanza, el cris y la rodela circular las mismas que aún hoy día usan en la Arabia, y aun en el arte de fabricar el acero y trabajar los metales son reminiscencias de aquellos pueblos de donde se les conceptúa oriundos: todos los moro-malayos son guerreros y van siempre armados del campilán, el cris o la lanza, o de todo a la vez, que no abandonan nunca ni aun para dormir; son muy diestros en su manejo, consistiendo el

mérito principal de su esgrima en la agilidad de sus brincos, en sus gritos y en sus visajes con que procuran distraer, marear o atemorizar al enemigo, hasta encontrar la ocasión oportuna de descargar su golpe a seguro; para la defensa usan la rodela circular o elíptica que cubre medio cuerpo, y algunas veces lo cubren de medio cuerpo, o del escudo grande que resguarda toda la persona; el uno y el otro siempre son de madera muy dura, y algunos lo aforran exteriormente de piel de carabao curtida, de cuyo material se hacen también morriones y corazas; hay algunos, pero muy pocos, que conservan antiguas cotas de malla, y otros se fajan con el “cambut”, ceñidor de grueso tejido de algodón que les da varias vueltas al cuerpo. Las armas de fuego portátiles son pocas con relación a su personal, y estas, por la poca instrucción en su manejo, y ningún cuidado, las conservan en estado tan lamentable, que únicamente la ignorancia del peligro a que se exponen puede darles valor para hacer uso de ellas; poseen mucha artillería antigua desde el calibre de 24, que son los mayores cañones que se les han cogido, hasta el de uno y aún menor que llaman lantacas, pero la tienen también en tan mal estado como las armas portátiles, mal montadas, en tosquísimas cureñas de difícil movimiento, y aún más generalmente empotradas con punterías fijas a las avenidas que quieren defender con más empeño, costumbre que ya conocida, para apoderarse de sus costas o baterías se dirige el asalto a los puntos que parecen más fuertes; las más pequeñas de estas piezas son fundidas por ellos mismos, siendo muy notable que cuando los españoles llegaron a estas islas ya las fundían los indios de Tondo y Manila, las otras mayores son antiguos trofeos de sus pira-terías en tiempos de mayor fortuna, recogidas de buques naufragados o adquiridas en canjes de comercio con los holandeses o ingleses que en nuestro perjuicio colonial y en él la humanidad, se dedican al contrabando, y al suministro de armas de fuego, pólvoras y metales.

»Como las labores del campo son un trabajo demasiado fatigoso y poco distraído, las encomiendan al cuidado de sus sácopeos o esclavos, y ellos se dedican al aventurero ejercicio del pirateo, en que pasan la mayor parte del año en los mares de Filipino, las Molucas y de la Sonda, donde algunas veces suelen abordar y apoderarse en las calmas de algún buque de alto bordo, o cuando por error o temporal tienen la desgracia de encallar; pero sus algaradas las dirigen generalmente con más seguridad y producto sobre los pueblos playeros, en los que hacen millares de cautivos: hoy día estas calamidades van siendo menos frecuentes, gracias a los muchos escarmientos que han recibido y reciben de nuestras armas y especialmente de la activa persecución de los cañoneros de vapor... La ciencia náutica y la construcción naval está aún en mantillas entre los moros malayos: desconocen la aguja y navegan de isla en isla o guiándose por la marcha del sol o de las estrellas; la mayoría de sus embarcaciones son del tamaño y forma semejante, aunque imperfecta y grosera, de nuestros pequeños bergantines costeros, que llaman pancos y utilizan generalmente como buques de carga para el comercio y algunas veces al pirateo, aún cuando para estas correrías tienen el gubán y el garay, de condiciones más marineras y mucha marcha (...). El Gobierno que rige a los joloeses es

una oligarquía feudal y tiránica y su principal dignidad es el Sultán, que nunca vale más que lo que quieren hacerle valer sus nobles, cada uno de ellos cuando menos tan rico y poderosos como él; el Sultán y sus hijos hasta la 3ª generación usan el título de Paduca; el de Maulana equivale a Majestad, y el de Majasarin quiere decir limpio y sin mancha, y lo usa únicamente el Sultán. El Sultán de Joló, el de Mindanao y la princesa de Sibuguey son súbditos españoles y perciben sueldo por las Cajas de Hacienda del archipiélago filipino. Después de la autoridad del Sultán sigue la del Rajá-Muda, que es el príncipe heredero; el Datto—Interino, Consejero, Ministro Universal y Regente durante las ausencias del Sultán. Los Dattos son los Condes o señores feudales únicamente dependientes hasta cierto punto de la Autoridad del Sultán en los negocios generales, pero que gobiernan sus estados con entera independencia, nombrando un Monabe, que es respecto al Datto en sus dominios lo que es el Datto-Mitsainguir para el Sultán; el Jefe o Capitán de las expediciones terrestres se titula Pauliman, el de la mar Orancaya y el de mar y tierra Salicaya; todos estos personajes de la nobleza joloesa son dueños absolutos de vidas y haciendas.

»En cuanto a las dignidades religiosas la superior es el Sarif o Sheriff, y siguen el Jabdi y el Pandita. El Sultán y Dattos de sangre Majasari, que son súbditos españoles, pueden usar la bandera de guerra nacional, y los otros la mercante, con sus armas propias o divisa. El Sultán tiene tratamiento de Alteza y honores de Capitán General.

»Entre las costumbres de los moros malayos el casamiento y el entierro de alguna persona importante son las más notables».

Ataque a Balanguingui

Para atacar a la piratería en su propio territorio, como había propugnado el general Pavía, se organizó una operación sobre Balanguingui, al ser las correrías de los piratas samales las más frecuentes e ir en escala creciente, siendo frecuentes los combates navales, primero con las fuerzas de la Marina Sutil y posteriormente con las fuerzas sutiles de la Armada.

La operación se dispuso partiendo las fuerzas de tres puntos: Manila, Iloilo y Zamboanga, del siguiente modo. De Manila lo hicieron los vapores de guerra *Elcano* y *Reina de Castilla*, donde embarcaron tropas del Ejército y en cuyo palo arbolaba su insignia el comandante general del apostadero, José Ruiz de Apodaca. En este buque embarcó también el capitán general y su estado mayor. Estos buques salieron el 6 de febrero de 1848, para llegar a Dapitán (Mindanao) el 10 del mismo mes. De Iloilo lo hicieron los bergantines de transporte *Constante*, *Guadiana* y *Senejayen*. El primero lo había cedido gratis el comerciante local Joaquín Ortiz, quien embarcó personalmente al frente de algunos voluntarios armados a su costa, y los otros dos habían sido fletados por Hacienda. Uno y otros fueron convoyados por los bergantines de guerra *Pasig* y *Ligero*, y una división de lanchas y falúas de fuerza sutil. En

los transportes embarcaron tres compañías de Ejército. Esta fuerza salió el 27 de enero para Dapitán, punto en el que los expedicionarios se ejercitaron y maniobraron y adonde el 11 de febrero llegaron las Fuerzas Sutiles de Zamboanga. El día 12 salió la expedición en demanda de Balanguingui, a cuya vista llegó el día 15 para efectuar el 16, al amanecer, el desembarco a fin de atacar su cota o fuerte, situado al norte de la isla (había otros tres en el sur, denominados Sipac, Sungap y Bucotigol). Dice a este respecto el capitán de Ingenieros Bernáldez, que tomó parte en este ataque:

«Un pequeño canal principal y poco profundo divide la isla en dos porciones y de este parten en distintas direcciones y escasísimo fondo un sinnúmero de brazos, esteros y canalizos que hacen de la isla un verdadero laberinto. Las fortificaciones consistían en cuatro fuertes, uno al norte y tres al sur, y todos formados de gruesos troncos de árbol enterrados y perfectamente unidos. La artillería más baja, que era la principal, estaba en unas casamatas rasantes y la más ligera en un segundo orden o baterías al descubierto. El reducto del fuerte era de planta irregular».

El ataque y desembarco comenzó con cuatro falúas, un bote del *Reina de Castilla* y tres vintas de zamboagueños, al mando del teniente de navío Fernando Fernández, que recogieron del vapor *Elcano* las tropas que conducía. Otras cuatro falúas, un bote del *Elcano* y cuatro vintas más de zamboagueños, al mando del teniente de navío Domingo Medina, transportaron a tierra a las fuerzas del bergantín *Guadiana*. Las lanchas de los transportes y tres botes de los vapores, a las órdenes del alférez de navío Claudio Montero, hicieron igual operación con las fuerzas de los bergantines *Senejayen* y *Constante*. Los dos vapores, los dos pailebotes de guerra y las falúas de las fuerzas sutiles batieron el fuerte pero sin producir daño, ya que las balas se empotraban en las empalizadas rellenas de arena, reforzándolas en lugar de abrir brecha, por lo que se tiró por elevación.

A las ocho de la mañana, la columna de ataque efectuó el desembarco, y el capitán general con su estado mayor, arengando a las tropas, las dirigió personalmente al asalto, mientras desde los buques se suspendía el fuego de artillería. Dice el capitán de Ingenieros Bernáldez a este respecto: «Fijadas las escalas al fuerte, a pesar del tiroteo de los moros, y su desesperada resistencia y furor salvaje, y cuando ya se dudaba del éxito, se consigue penetrar en el fuerte, luchándose cuerpo a cuerpo, campilán contra bayoneta, escapándose los defensores a ocultarse al mangle donde los persigue la compañía de reserva tomándose el fuerte al mediodía».

La orden general de 17 de febrero del Ejército de Filipinas es el más claro exponente de lo que fue esta jornada. Reza así: «Soldados. Las esperanzas expresadas en la Orden General del día 15 fueron enteramente cumplidas, Balanguingui fue nuestro, no sin resistencia de defensores, pero el vuestro fue mayor, y escalando esos muros de tanta nombradía en este Archipiélago disteis prueba de lo que valéis y de lo que se puede esperar de vosotros (...)

¡Honor al Ejército filipino! Y ¡Honor a la Marina! Que con sus fuegos, sus auxilios y la decisión personal de todas sus clases, preparó y ayudó al triunfo que ha privado a los piratas de su nombrado fuerte (...) Prepararos (*sic*, por «preparaos») soldados a otro triunfo. El fuerte Sipac nos espera y confío que con vuestro valor tremole en él muy pronto el pabellón de Castilla». = Narciso Clavería».

Al comandante general del apostadero comunica: «... como verá V.E. en la adjunta copia de la Orden General de hoy, hago una honrosa mención de la Marina de su digno mando en la función de ayer y me complazca en asegurar a V.S. he quedado muy satisfecho, no solo del acierto con que se colocaron las fuerzas navales, sino de la franca y decidida cooperación que vi en los Sres. Jefes, Oficiales, tropa y Marinería, animados de los sentimientos más decididos para lograr la victoria, que se debió a los unánimes esfuerzos de los que componen esta expedición».

Una vez tomado Balanguingui, la escuadra del apostadero se dirigió al sur de la isla para atacar la cota o fuerte Sipac. Una columna desembarca el día 19 al amanecer, una vez batido el fuerte por la artillería de los barcos. La lucha es desesperada, heroica por ambas partes. Los piratas moros, dice Montero en su *Historia de Filipinas*, «se defienden como fieras», y muchos de ellos, por impedir que sus mujeres e hijas caigan en poder de las tropas, les dan muerte con sus propias manos.

La orden pasada al Ejército el 20 de febrero pinta con vivos colores el combate del 19. Simultáneamente, y aprovechando el desconcierto de los moros, se atacó el fuerte Sungap, que cayó el mismo día, mientras que el 25 se tomaba el Bucotigol. Cumplida su misión, la escuadra regresó a Zamboanga el día 27.

El capitán general, en su parte de campaña —rendido desde Zamboanga—, ensalza la actuación de la escuadra y en particular la de su comandante general, el brigadier de la Armada Juan José Ruiz de Apodaca, conde de Venadito, al que considera «muy acreedor a que S.M. dé una prueba de su Real agrado, premiando sus dilatados y buenos servicios».

El ataque a Balanguingui tuvo una gran resonancia y fue un éxito completo. Su influencia se dejó sentir en las posesiones próximas inglesas y holandesas, hasta el punto de que el gobernador holandés de Borneo escribió al capitán general el 25 de febrero de 1849 «... a los esfuerzos enérgicos y reiterados de V.E. se debe principalmente que la audacia de estos piratas haya disminuido mucho. Por tanto V.E., ha adquirido el derecho de reconocimiento del mundo civilizado y de la Holanda en primer lugar». Y fue realmente así, ya que en 1847 los moros habían hecho más de 450 cautivos, mientras que en 1848 no se registra ninguna aprehensión, y en 1849, únicamente tres. También entonces se conceden en Filipinas las primeras Laureadas de San Fernando, precisamente «por su valor en el ataque y toma de los fuertes de Balanguingui, entre el 13 y el 24 de febrero de 1848», a personal de la Armada participante en este hecho de armas. Las distinciones recayeron en los capitanes de fragata José M.^a Butrón y Butrón y Juan Bautista Acha Álvarez, y en los tenientes de navío Domingo Rivera Martín, de la dotación del vapor *Reina de*

Castilla, y Pedro Rivera y Truelles, comandante de las falúas de la División de Zamboanga.

Otras acciones de las fuerzas sutiles

El 2 de diciembre de 1848, el dato Pulina Tampan partió de Joló para la isla de Paat, del grupo de las Samales, donde comenzó a fortificar la isla de Balanguingui. Salió a impedirselo la División de la Isabela de Basilán, con el pailebote *Pasig* y cuatro falúas, que consiguieron su objetivo destruyendo sus incipientes baterías y sus embarcaciones. No obstante, el nuevo comandante general del apostadero, José M.^a Quesada, ante el temor de que los piratas volviesen a Balanguingui, emprendió personalmente una operación sobre el sur del archipiélago con dos vapores que salieron de Manila en febrero de 1849, vapores a los que se unieron cinco falúas, ocho vintas y varios lancanes en Zamboanga. El propio comandante general desembarcó el 27 de dicho mes en Sipac, y no encontrando resistencia, se dirigió posteriormente a Tonquil, donde ajustó una capitulación con el sultán Pulina Bombali, con lo que en aquella isla se izó por primera vez la bandera española. Acto seguido, los buques recorrieron las islas de Tapia, Tantanán y Pilas, regresando a Manila después de visitar también el seno de Davao.

El 29 de mayo se efectuó un ataque al río Maluso con cinco falúas de Zamboanga, como respuesta a la razia sobre Iloilo de los piratas de dicho lugar. En septiembre, el día 29, los datos de Boal y Salamant (Joló) atacaron el fuerte de Isabela de Basilán, ataque que repitieron al día siguiente, siendo rechazados por el fuego del fuerte y de las falúas. El bergantín *Ligero*, al mando del teniente de navío Pedro Rivera y Truels, salió para Joló con una queja del gobernador de Zamboanga, y las Fuerzas Sutiles de Basilán atacaron pocos días después los pueblos de donde había partido el ataque reseñado.

En noviembre de 1850, reforzados los piratas con pancos de Belaun y Boco-tuan, se produjo otro ataque desde Tonquil contra la isla de Samar, que se saldó con varias decenas de cautivos. Ante ello, el vapor *Reina de Castilla*, al mando del teniente de navío Francisco de Paula Ramos Izquierdo, salió de Manila a reclamar enérgicamente al sultán de Joló reparación por estos atropellos. Este reconoció los hechos pero, por no disponer de fuerzas para atacar Tonquil, dejaba la represalia en manos del capitán general. Al conocer la respuesta, el general Urbistondo concibió el proyecto de una campaña contra Joló.

Primera expedición y ataque a Joló

El capitán general ordenó el 23 de noviembre de 1850 que con toda celeridad se preparase una expedición para atacar Tonquil.

El 11 de diciembre salieron de la bahía de Manila el vapor de guerra *Reina de Castilla* (comandante, teniente de navío Ramos Izquierdo), la corbeta *Villa*

de *Bilbao* (comandante, capitán de fragata Blas García de Quesada) y el bergantín *Ligero* (comandante, teniente de navío Pedro Rivera y Truells). En el *Reina de Castilla* embarcaron el general Urbistondo y el comandante general del apostadero, jefe de escuadra García de Quesada, y en los otros buques 500 hombres de infantería y 100 artilleros. El 17 de diciembre el *Reina de Castilla* llegó a Zamboanga, y el 20 hicieron lo propio los buques restantes. En este puerto embarcaron el gobernador, coronel de Infantería José M.^a Carlés, dos compañías de infantería y 102 voluntarios zamboagueños, y se unieron a la expedición el vapor *Magallanes* (comandante, teniente de navío Diego Medina Martín) y seis falúas.

De Zamboanga la fuerza salió hacia Tonquil, para encontrarse el día 24 entre las islas Belaun y Bocotuan, a las que se atacó con dos columnas. La escuadra continuó a Joló, donde dio fondo el día 29, saludando con 21 cañonazos a la plaza. El día 30, el capitán de Ingenieros Emilio Bernáldez y el alférez de navío Manuel Sierra bajaron a tierra con un pliego para el sultán en que se le comunicaba la llegada del capitán general.

Al pisar la playa los dos emisarios, se arrojó sobre ellos la turba amotinada. El comandante general del apostadero dice en su parte al respecto: «Aseguro en mi honor y conciencia que ambos parlamentarios corrieron riesgo inminente de muerte entre aquellos bárbaros musulmanes». Su actitud enérgica les salvó la vida, al desenvainar los sables poco antes de llegar a la sala del consejo del sultán, el cual tuvo que intervenir personalmente para proteger a los dos oficiales. Reunido el consejo, este no aceptó ir a parlamentar con el capitán general por el estado de insurrección del pueblo. Los oficiales fueron sacados del palacio del sultán y llevados hasta una canoa que los condujo a un bote del *Reina de Castilla*, sobre el que abrieron fuego los joloeses. Aún intentó el general Urbistondo arreglar pacíficamente el incidente, pidiendo a través del dato Molok la entrega de los cabecillas del ataque; pero, negándose a ello el sultán, el marqués de la Solana decidió acudir a las armas, aunque por carecer de fuerzas suficientes pospuso el ataque. La escuadra abandonó Joló y se dirigió a Tonquil, donde dio fondo el 1 de marzo para proceder al desembarco de una columna de 600 hombres que castigó a la isla. La expedición regresó a Zamboanga el día 5.

El vapor *Elcano* se destacó a Manila, haciendo escala en Cebú, donde su comandante dejó un oficio para el alcalde mayor en que el capitán general le comunicaba que procediera a preparar 20 barangayanes para atacar Joló el 10 de febrero. Los cebuanos pusieron al frente de sus voluntarios al agustino fray Pascual Ibáñez, que llegó a Zamboanga el 26 de enero, y de Iloilo se presentó el comerciante Joaquín Ortiz con el bergantín mercante *Dos Hermanas* y cien voluntarios. Los barcos participantes de la Armada eran los mismos que antes habían acudido a Joló, con el único cambio del relevo en el mando del vapor *Elcano*, a cuyo frente el teniente de navío Cocco fue sustituido por el de su mismo empleo Medina, que hasta entonces había comandado el *Magallanes*, quien por su parte fue sustituido por el alférez de navío Francisco de Paula Madrazo. Las Fuerzas Sutiles de Visayas, al mando del capitán de fragata

Fermín Sánchez, y las de Basilán, al del teniente de navío Escurdiz, se reunieron, juntando un total de dos lanchas cañoneras y nueve falúas. Los buques mercantes de transporte de tropas eran los siguientes: barcas *Amistad*, *Europa* y *Manila*, fragata *Unión* y bergantines *Oquendo*, *Bilbaíno*, *Tiempo* y *Dos Hermanas*.

Listas las fuerzas de la expedición, el 19 de febrero salieron los buques para Joló. Durante la travesía debieron afrontar mal tiempo, lo que provocó algunas averías. El percance más serio lo padeció la *Villa de Bilbao*, que varó el día 20 sobre un bajo desconocido, aunque se logró ponerla flote y repararla más tarde en un fondeadero próximo.

En la noche del 26 de febrero la expedición llegó a la rada de Joló, donde el general Urbistondo dio las órdenes oportunas para efectuar el desembarco, cuyo inicio fijó para las cuatro de la madrugada a fin de que, al despuntar el alba, estuviese completado. El plan previsto era embestir la línea de fortificaciones enemigas por ambos lados al mismo tiempo, y una vez tomados los baluartes extremos, caer sobre los del centro que, ofendidos de frente y de flanco, no podrían defenderse. Para ello dividió la fuerza en dos columnas laterales y una tercera central. Al amanecer la escuadra rompió el fuego, que fue contestado por los fuertes joloeses. Las columnas atacaron con decisión, aunque la de la izquierda fue repelida, por lo que se enviaron cinco compañías de la reserva a reforzarla. Los fuertes fueron tomados, y el palacio del sultán, Mahamad Pulión, ocupado por el capitán general. Tratado en junta de jefes y oficiales si convenía mantener ocupado Joló o si era más pertinente abandonar la isla, se optó por esto último, lo que se hizo no sin antes aprehender 112 piezas de artillería y quemar los fuertes Asibi y Daniel. El día 5 salió la escuadra de Joló para Zamboanga, y el 6 falleció el heroico Pascual Ibáñez a bordo del vapor *Reina de Castilla*.

La toma de Joló había infundido terror en la morisma, así que, aprovechando este efecto y la buena disposición de la tropa, se ordenó al comandante Coballes que, acompañado por el capitán Bernáldez, cuatrocientos efectivos de tropa y cien paisanos armados, fuese sucesivamente de Zamboanga al Río Grande de Mindanao, el puerto de Pollok, el fondeadero de Baras y otros puntos notables, para estudiar su importancia militar, mercantil y política y evaluar si convenía o no el establecimiento en ellos de un puesto militar. El 2 de abril llegaron de vuelta a Misamis y el 14 salieron para Manila.

Al mismo tiempo, y para finalizar el asunto de Joló, el 4 de abril el comandante de las fuerzas navales de Visayas, capitán de fragata Fermín Sánchez, recibió orden de conducir a la isla al gobernador de Zamboanga, autorizado a celebrar un tratado de paz con el sultán y los datos del enclave. El día 10 el coronel de Infantería Carlés salió para Joló en el vapor *Elcano*, pasando por el pueblo de Pasahanjan, próximo a Isabelita de Basilán, donde se le unieron el bergantín *Pasig* y cuatro falúas. El día 11 fondearon en Joló, donde se firmó el tratado, de modo que el día 19 del mencionado mes de abril la bandera nacional española se arboló en la isla. José Montero Vidal, en su *Historia de Filipinas*, describe la ceremonia de la siguiente manera:

«El día 19 a las once de la mañana volvió el Sheriph y dijo al Gobernador de Zamboanga que el Sultán y los Dattos aceptaban el Tratado y que desde luego podía enarbolarse la bandera española en Joló. Vistiéronse de gala las dotaciones y tropas de los buques y estos fueron empavesados al son de la Marcha Real; el Sheriph al recibir la bandera española, prestó juramento en nombre de los joloanos de respetarla como símbolo de la incorporación estipulada y, escoltado por un piquete de Infantería de Marina, se trasbordó a una canoa que le condujo a tierra, donde la gloriosa enseña fue enarbolada en presencia de un gentío inmenso; la marinería desde las vergas dio los vivas de ordenanza y los buques saludaron disparando 21 cañonazos, de cuyo Fausto hecho se levantó solemne acta».

A las seis de la tarde se llevó a bordo del *Elcano* el tratado suscrito, por el que se acordaba la incorporación de Joló y de todas sus dependencias a la corona de España. El sultán comisionó al *sheriph* Binsarin y al dato Chichuy para prestar juramento de sumisión, rendir pleitesía y homenaje al capitán general y recibir la ratificación del tratado, acto que tuvo lugar en el palacio de Malacañán, en Manila, el 30 de abril.

Tratado de Joló

Así finalizó la primera campaña de Joló, a cuyo término, aunque vencido el sultán en su territorio, las armas españolas no penetraron en la isla. Se obtuvo una importante victoria, pero no hubo conquista; solo se impusieron condiciones para asentar el derecho de España. Pero la operación, ejecutada con premura, fue incompleta, y el apremio en clausurar la campaña condujo a negociar con precipitación. Dice sobre el particular Patricio de la Escosura, comisario regio en Filipinas, en su *Memoria sobre Filipinas y Joló*:

«Es achaque antiguo en Filipinas el no atender a las expediciones militares más que a un fin cualquiera de actualidad respectiva e inmediata sin curarse las consecuencias políticas para el futuro (...) Si se fue a Joló a castigar desmanes de los piratas, la cuestión del vasallaje debió dejarse a un lado y limitar los pactos a un verdadero tratado diplomático, si bien tomando sólidas garantías de que los joloanos cumplirían religiosamente sus ofertas. Y si se fue a reivindicar el dominio soberano eminente de la Corona sobre el Sultana-to y sus dependencias todas, la campaña terminó antes de tiempo y sin fruto alguno.

»Nuestro dominio en Joló es nominal puramente, y no puede ser de otro modo, puesto que no se ocupó allí ni un solo palmo de terreno y no pueden nuestros buques comerciar en otro puerto que en el de la capital, si capital es aquello realmente, ni [a] los súbditos de la Reina les es dado penetrar libremente y sin riesgo en el interior de aquella isla, cuyo suelo fertilizan exclusi-

vamente el trabajo y el sudor de esclavos filipinos, es decir de españoles oceánicos a servidumbre por los piratas reducidos».

Y esta realidad, nacida de la improvisación en el cuerpo del tratado de 1851, se arrastraría en lo sucesivo, como se verá posteriormente, y fue origen de los múltiples incidentes que sobrevinieron a esta primera campaña de Joló. De todos modos, hubo partes de este acuerdo redactados con un alto sentido político, como los artículos 2 y 3, en los que se prohibía «al Sultán y Dattos enajenar parte alguna de los dominios joloanos» y se les incapacitaba para celebrar tratados y alianzas, anulando los ya celebrados en la medida en que se opusiesen o no reconociesen la soberanía española.

Y en esto no hay duda de que la actuación del general Urbistondo infligió heridas mortales tanto a la piratería como a las intrigas británicas, ya que Gran Bretaña, con la ocupación de Labuán (Borneo), tenía en mente tomar Joló bajo su protección y poner así un pie en las posesiones españolas y otro en las holandesas. Dice a este respecto Jurien de La Gravière que «al general Urbistondo le corresponde el honor de haberlo evitado».

Otros artículos fueron incompletos, y si convenientes en parte — como el 9, que permitía a los joloanos el libre ejercicio de su religión —, debió estipularse en justa reciprocidad iguales ventajas para los cristianos y aun para los fieles de las demás religiones. También parece absurdo no haber impuesto a los joloanos una contribución de guerra que indemnizase a España de los crecidos gastos de las expediciones que se armaban contra la isla. Y aunque en los artículos 4 y 13 se tiende a favorecer el comercio español, solo se fija la construcción de una factoría en la cota Daniel (puerto de Joló), sin establecer claramente que se pudiesen instalar cuentas factorías se tuviese a bien crear, ni dejar fuera de duda el perfecto derecho de todo súbdito español a circular libremente por el sultanato de Joló, y a establecerse, comerciar o ejercer cualquier actividad industrial donde lo tuviere por conveniente, bajo la protección y responsabilidad del sultán. Con estas omisiones, España perdió una gran oportunidad de penetrar pacífica y eficazmente en la isla.

Tampoco se envió ningún buque de guerra de estación a Joló, y ello en verdad parece inexplicable, al igual que haber concedido un sueldo anual al sultán «para indemnizarle por las pérdidas sufridas que le ha ocasionado la guerra» (art. 16), lo que daba pie a pensar que los vencidos habían sido los españoles y los vencedores los joloeses, que como no podía ser menos interpretaron esta concesión como un tributo de redención del pirateo.

Este sistema, que por otra parte aplicaron los ingleses en la India y los holandeses en las Molucas, no resultó eficaz, quizá por la diferencia entre el sistema colonial español con el de estas naciones, indiferentes para las cuestiones religiosas y solo preocupadas de obtener el máximo provecho comercial, explotando sin miramientos a sus súbditos y valiéndose de caciques a los que pagaban para obtener resultados acordes con su codicia. Puede parecer duro, pero la realidad ha sido que la norma de gobierno de Holanda e Inglaterra ha

sido siempre el más refinado materialismo, sin hacer nada por civilizar, por moralizar a los indígenas. El almirante francés Jurien de La Gravière, en la relación de sus viajes, hablando de las Molucas y Filipinas dice a este propósito: «Nunca podrán agradecer bastante a la Providencia los indios de Filipinas el señalado favor que les hizo, en que fueran los españoles y no los holandeses quienes les descubrieran y les conquistaran», frases que los filipinos debieran tener grabadas en la mente.

Las acciones navales continúan. Evolución del apostadero

Con la sumisión del sultán de Joló, la frontera sur del archipiélago filipino se situó en las proximidades de Borneo, pues con los establecimientos de Davao y Pollok, en Mindanao, esta isla quedó prácticamente sometida a la soberanía española en sus zonas costeras. No obstante, puntos aislados en ella y en otras islas, de pequeña extensión pero gran importancia estratégica, van a mantener entretenida a la Armada en Filipinas.

La División de Fuerzas Sutiles de Calamianes, al mando del teniente de navío Claudio Montero y Gay, se hallaba a primeros de mayo de 1851 cruzando el sudoeste de la isla de la Paragua, donde se tropieza el día 3 con cuatro pancos moros a los que ataca, tomando la iniciativa a pesar de su inferioridad. En el combate se incendió una falúa que por último voló, de lo que resultó la muerte de toda su dotación, incluidos su comandante, el alférez de navío Fernando Otálora, y el médico de la subdivisión, Francisco de la Madrid.

El 11 de mayo, con el fin de mantener a los piratas en el temor que les embargaba después del ataque a Joló, la División de Zamboanga salió a efectuar una campaña reforzada por el cañonero *Elcano*, donde embarcaron dos compañías del Regimiento del Príncipe que reconocieron y atacaron las islas de Sampinigan, Tadean y Pilas.

El 25 de julio salió nuevamente de Zamboanga la División de Fuerzas Sutiles, al mando del capitán de fragata Fermín Sánchez, que embarcó en el *Reina de Castilla*. En las acciones emprendidas contra los piratas de las islas Samales se distinguió el alférez de navío Ramón Lobatón. A Dong-Dong, situada al sur de Joló, fue después el cañonero *Reina de Castilla*, el cual, penetrando por la silanga que esta isla forma con la de Pata, desembarcó una columna de tropas que apresó a numerosos piratas.

El 25 de octubre de 1852, el comandante general del apostadero, brigadier de la Armada Ramón Acha, dispone que «por acercarse la época en que los pancos moros salen a hacer sus piraterías» se organice una división de reserva compuesta de cuatro falúas. Estas estaban en Cavite y eran la 17, la 26, la 36 y la 44, que pasaron a Basilán al mando de un teniente de navío.

El 20 de julio de 1853 se resolvió que a los cañoneros de vapor se les guarneciese con tropas de brigadas de Artillería y de Infantería de Marina y que fuesen tripulados por tropas compuestas en sus cuatro quintas partes por marineros europeos y, en la porción restante, por indígenas filipinos.

Para la cooperación táctica de las fuerzas sutiles se editó un cuaderno de señales. También en septiembre se aprobaba que el teniente de navío Claudio Montero, «tan pronto concluya los trabajos hidrográficos en la Paragua, se traslade a la silanga formada por las islas de Negros y Panay para formar y rectificar su plano». Después se le ordenaba continuar efectuando las mismas operaciones con los demás canales que forman entre sí las Visayas, y recalca-ba la orden «que su exacto conocimiento se hace cada vez más necesario por la creciente importancia que tienen estas islas». También se comunicaba que, para que los trabajos hidrográficos pudiesen producir los mejores resultados, era necesario colocar balizas en los bajos y puntos peligrosos de los canales, cuya necesidad era perentoria dada la carencia de prácticos.

Las fuerzas sutiles del archipiélago continuaron en gran actividad y, en noviembre, la 2.^a División de Reserva, al mando del teniente de navío Críspulo Villavicencio, estando al sur de Basilán —surgidero de La Hat-Hat—, tuvo un encuentro con los piratas, acción en la que murió heroicamente el cabo 2.^o europeo Florencio Bolaños, infante de marina, y el marinero indígena Guillermo Araneta.

En enero de 1854 se crearon las capitanías de puerto de Zamboanga e Ilocos, cuya comunicación con la capital se garantizó por medio de un buque de guerra, el vapor *Jorge Juan*, que se adscribió a la Compañía Peninsular Oriental.

En junio, a la vista del expediente instruido al efecto con motivo de los trabajos hidrográficos efectuados en el archipiélago por el teniente de navío Claudio Montero, de los que forman parte la carta esférica de Calamianes, Cayo Cuyo y Serenara y el plano del puerto de Log, el ministro de Marina comunicó al comandante general del apostadero que «se va a proceder a la tira-da de planchas, por el Depósito Hidrográfico, y por lo bien levantadas que están las cartas, se ha determinado que se facilite al teniente de navío Montero, cuanto necesite para establecer una Comisión Hidrográfica bien ordenada que proporcione el levantamiento de una colección de cartas completas del archi-piélago». Así, el 27 de junio de 1854 nació oficialmente la Comisión Hidrográ-fica de Filipinas. Dada la categoría militar y científica del teniente de navío Montero, la real orden finaliza de este modo: «S.M. quiere que V.E. haga saber al precitado Claudio Montero que ha visto con agrado su estudiosa laboriosi-dad y los trabajos que hasta ahora ha producido». Dicho oficial, que llevaba ocho años en Filipinas, tenía la salud muy quebrantada, por lo que se preveía que en breve tendría que dejar el archipiélago, lo cual a la postre no sucedió.

Las estaciones y divisiones navales hasta 1858

Desde el primer plan de defensa del archipiélago, en que se fijaron los seis puntos de estación de las fuerzas sutiles para luchar contra la piratería, la estrategia naval seguida y el empleo táctico de las fuerzas navales siguen el camino trazado por los logros y conquistas del frente sur.

Inicialmente se adopta un plan defensivo basado en cruceros, para interceptar las incursiones enemigas en las zonas en que, según dicta la experiencia, están más expuestas a estas, para posteriormente tomar la ofensiva, giro coincidente con el notable cambio producido en los barcos al llegar los primeros vapores al archipiélago, que indudablemente, aparte de ser más grandes que las embarcaciones usadas hasta entonces, y por tanto capaces de transportar mayor número de tropas, gozaban de una movilidad, propiciada por la propulsión mecánica, que permitió pasar a la ofensiva.

Inicialmente se ubicaron tres puntos de estación en la isla de Mindanao (Misamis, Caraga y Zamboanga), dos en posición central, para cubrir las Visayas hacia el norte, situados en Panay y Negros, y otro en Calamianes (Puerto Mangarin), que cubría el acceso hacia las islas de Mindoro y Luzón por la parte occidental del archipiélago. Con la toma de Basilán y las conquistas en el sur de Mindanao desaparecen los puntos de estación de Misamis y Caraga, se establece el de Pollok y, por la importancia de sus puertos, nacen los de Iloilo y Cebú, desapareciendo los iniciales de San José (Panay) e isla de Negros. Otros puntos de estaciones menores, cuya vida fue vida breve, fueron las estaciones navales de Burias, Puerto Galera y Romblón.

Para controlar la bahía de Manila se establece la División de Corregidor, y en Cavite se emplaza una división de reserva, siempre lista para desempeñar cualquier servicio. La División de Calamianes, que perdurará a lo largo de estos años, emprende acciones claramente ofensivas compaginadas con los trabajos hidrográficos, tarea que asumió hasta la creación de la Comisión Hidrográfica de Filipinas.

Al finalizar el año de 1857, las estaciones navales de las fuerzas sutiles eran: Pollok, Isabela de Basilán, Calamianes, Iloilo, Cebú y Corregidor. Los buques principales destinados en Filipinas eran: vapores *Jorge Juan*, *Reina de Castilla*, *Magallanes* y *Elcano*, y bergantines *Escipión*, *Nuestra Señora del Carmen* y *Pasig*. Complementando a estos buques existía un considerable, aunque insuficiente, número de lanchas y falúas que formaban las divisiones, basadas en los puntos de estación citados y cuyo apoyo principal era Cavite, arsenal del apostadero.

Ocupación de Balabac y expedición a Simisa

Los ingleses, en su constante afán de ocupar todos los puntos estratégicos del globo, fijaron su atención en el islote de Balabac, situado entre Borneo y la parte sur de la isla de la Paragua, muy próximo a esta última.

La isla de Balabac, llave del estrecho homónimo y de las comunicaciones entre el sur de Filipinas y las Indias holandesas, tenía un tremendo valor estratégico y para la seguridad de las islas. Así pues, para prevenir una posible usurpación, el capitán general Norzagaray decidió ocuparla militarmente. Por ello en enero de 1858 salió de Manila una expedición al mando del teniente coronel de Infantería Julio Garnier, embarcada en los vapores *Reina de Casti-*

lla y Elcano y en la fragata mercante *José y María*. El mando naval lo ostentó el comandante del *Elcano*, teniente de navío Agüera.

El día 14, sin apenas resistencia, desembarcaban las fuerzas, que ocuparon la isla y establecieron un gobierno político-militar y una pequeña guarnición, cuyos efectivos fueron paulatinamente mermando hasta quedar reducidos a la mitad, a causa de una epidemia de calenturas perniciosas. En memoria del natalicio del príncipe de Asturias se propuso denominar el establecimiento militar de Balabac Príncipe Alfonso, lo que se aprobó por real orden de 15 de mayo. En agosto se creó la División de Fuerzas Sutiles de Balabac, con cinco falúas al mando de un teniente de navío que ocupó asimismo el cargo de gobernador político-militar, suprimiéndose con ello la División de Calamianes. Con esta ocupación se inician en el frente sur acciones importantes, ya que las incursiones de los piratas moros estaban causando mucho daño en las islas Visayas. Y así, comienza un ataque a Simisa, llevado a cabo por la División de Isabel de Basilán, compuesta de tres falúas al mando del teniente de navío José Malcampo. La acción arrancó al alba del 5 de mayo con fuego de cañón y pedreros, para luego desembarcar Malcampo, con 70 hombres de marinería y tropa, a fin de efectuar una operación de castigo. El teniente de navío continuó recorriendo las islas Samales, para regresar por último a Basilán con 116 prisioneros, 76 cautivos liberados y un sustancioso botín de armas, cañones y varias vintas.

Como preámbulo a la ocupación de Balabac, el teniente de navío Montero, a bordo del bergantín *Nuestra Señora del Carmen*, completó un estudio hidrográfico que fue decisivo para que tal ocupación se llevase a cabo.

Reconocimiento del Río Grande de Mindanao

El teniente navío Córdoba, jefe de la estación naval de Pollok, entabló a lo largo de 1855 magníficas relaciones con los datos de Mindanao, ocupantes de las orillas del río Painan, lo cual motivó que cuatro de ellos fuesen a Manila a cumplimentar al nuevo capitán general, teniente general Crespo. A raíz de esta visita se dispuso que una comisión formada por el coronel Mascaró (jefe de estado mayor), el teniente coronel Crespo, el teniente de navío Montero y el conquistador del Seno de Davao, señor Oyanguren, acompañase a los datos a su regreso a Mindanao y reconociera el curso del Río Grande de Mindanao y los territorios y sultanías inmediatos. La comisión investigadora embarcó en el vapor *Magallanes* y en cinco falúas de las divisiones navales de Pollok y Zamboanga, y el teniente de navío Montero elevó una memoria de la exploración referente a las sultanías que ocupaban sus márgenes y una descripción con croquis relativos a la navegación, descripción que abarcaba los reconocimientos hidrográficos verificados y la situación astronómica de los principales puntos, incluyendo el reconocimiento de las lagunas de Lanao y Ligusan.

Nuevos buques de vapor y disposiciones y acaecimientos en el apostadero

A finales del año de 1858, los buques del apostadero eran los citados con anterioridad, surtos en las estaciones navales apuntadas.

Por la necesidad de mantener una vigilancia sobre Joló, el comandante general del apostadero, el 12 de agosto de 1858, comunicó la necesidad de crear una división en la isla de Tulayan, propuesta que fue aprobada el 22 de octubre siguiente. Mientras tanto, y por el pirateo de los moros del sultanato de Joló, en enero de 1859 el gobernador de Mindanao organizó una expedición formada por el vapor *Magallanes* y las falúas de Basilán, que debían exigir al sultán disculpas por las infracciones a los artículos 4 y 7 del tratado de 1851, que no permitían la introducción de armas de fuego ni toleraban la piratería. Tanto el sultán como los datos principales se disculparon y el gobernador, satisfecho, regresó a Zamboanga.

Pero la situación en el sur del archipiélago no era halagüeña, por lo que se reforzó el apostadero con la corbeta *Narváez* —que salió de Cádiz el 10 de marzo de 1861 al mando del teniente de navío Casto Méndez Núñez— y se encargaron en astilleros ingleses, para servicio en el archipiélago, cuatro goletas de hélice de 100 caballos y casco de hierro —a las que se pusieron por nombres *Santa Filomena*, *Constancia*, *Valiente* y *Animosa*— y 18 cañoneros de hélice. Estos cañoneros de máquina de vapor se construyeron con cargo a la caja de la comunidad del archipiélago. Catorce eran de hierro y cuatro de acero, y fueron enviados a Cavite desde Inglaterra, vía Hong Kong. Las naves, construidas por Rennie, fueron los primeros cañoneros que hubo en Filipinas propulsados por dos ejes y con máquinas independientes. Durante el año de 1859 se botaron en Cavite los primeros, seis en total, dos de 30 caballos y cuatro de veinte, se unieron las secciones y se armaron las obras muertas de otro cañonero de 20 caballos y de dos de treinta, y se comenzó a armar a los primeros de acero. Estos barcos llevaban un cañón de bronce liso de a 9 en colisa a proa, y cuatro falconetes en el combés y las aletas. Las máquinas fueron construidas por Peen Soons, con una caldera de 894 tubos, 60 libras de presión, hélices de tres palas y un máximo de 330 revoluciones por minuto. Fueron los primeros buques de la Armada que llevaron numeración de serie y se les bautizó con topónimos filipinos. Durante 1861 se concluyeron de armar. Ese mismo año nueve de ellos —cinco de 30 caballos y cuatro de veinte— se botaron en Cavite; el resto se botaría en 1862. En el arsenal de Cavite se terminó también de construir un laboratorio de pólvoras, y en Cañacao, un depósito de carbón. Los cañoneros de 30 caballos desplazaban, según González Echegaray, 79,29 toneladas y medían 45 metros de eslora por 4,53 de manga. J.Scott Russel les da un poco más de desplazamiento (85 toneladas).

En virtud de la carta oficial número 51, de 4 de octubre de 1860, del comandante general del apostadero de Filipinas, se reformó la Comisión Hidrográfica, a la que se asignó un cañonero de 30 caballos y el pailebote *Trueno*.

En abril de 1861 se destinó un cañonero de 30 caballos y una falúa a la División de Cebú, y se aprobó el establecimiento de una división de fuerzas sutiles en Sorsogón (Luzón), para que vigilase el estrecho de San Bernardino y las costas de las islas de Samar, Masbate, Ticao y Burias. Para el transporte entre Manila y el destacamento militar Príncipe Alfonso, de Balabac, se designó a la goleta *Isabel II*.

Ante las renovadas necesidades de combustible, se envió al *Jorge Juan* a Hong Kong —donde su comandante contrató con Lorenzo Suarez la entrega de 4.000 toneladas de carbón australiano— y, por disposición de 22 de julio de 1861, se trasladó la comandancia de fuerzas sutiles de Visayas a Pollok (Mindanao).

Nueva distribución de las fuerzas sutiles

La incorporación de las goletas de hélice y los cañoneros de vapor cambió la fisonomía naval del archipiélago e incrementó las posibilidades de la Marina en Filipinas. Y este aumento en cantidad y calidad fue determinante para los éxitos navales en la tenaz lucha en el frente sur. Pero antes hubo que redistribuir las nuevas fuerzas sutiles, de acuerdo con la naturaleza de las amenazas, la geografía y las características y capacidades operativas de los flamantes buques.

De este modo, el 16 de mayo de 1861 el comandante general del apostadero de Filipinas, Eusebio Salcedo, comunicó por carta oficial número 630 el nuevo despliegue de las fuerzas navales, manifestando que había tenido en cuenta «las islas y estrechos que frecuentan los moros y los puntos por donde atraviesan al norte del archipiélago y los de retirada cuando entra la monzón del norte». El comandante general, tras una inspección a las islas a bordo de la *Narváez*, justifica el despliegue del siguiente modo:

«La División de Joló que se denominaba de 2.^a reserva, y cuya denominación he variado, porque es la que debe operar en aquel archipiélago, quede momentáneamente estacionada en Pollok, mientras no acuerde con el Capitán General el punto más favorable para estacionarla, entretanto pasará a Joló la goleta *Valiente*. La División de Cagayán se establecerá cuando estén listos los cañoneros, habiendo preferido este puerto por ser el más importante de todos los de la costa norte de Mindanao que al presente se encuentra sin ningún buque que la resguarde y vigile particularmente el estrecho de Surigao, paso frecuente de los piratas en estaciones de vuelta de sus correrías».

Al mismo tiempo, crea destacamentos de Infantería de Marina, situándolos en Isabela y Pollok, cuyo objeto era la custodia de los depósitos de carbón y otros efectos. Salcedo firma esta distribución inicial en la mar, el 16 de mayo, a bordo de la *Narváez*. Posteriormente, el 1 de agosto circula un documento firmado en Cavite por el mayor general y 2.º jefe del apostadero, capitán de navío Vicente Boado y de la Cuadra, por el que las fuerzas navales sutiles quedan organizadas de la siguiente manera: «Con las goletas y cañoneros de

hélice y las falúas armadas se formarán dos Divisiones con la denominación del Norte y del Sur al mando de un capitán de fragata y distribuidas en Subdivisiones». Cada división se estructura a su vez en cuatro subdivisiones, integradas todas ellas por un cañonero de 30 caballos, otro de veinte y una falúa armada. La División del Norte se distribuyó por los siguientes puntos:

- 1.^a Subdivisión Sorsogón (Luzón)
- 2.^a Subdivisión Iloilo (Panay)
- 3.^a Subdivisión Cebú (Cebú)
- 4.^a Subdivisión Culió (Calamianes)

La División del Sur constaba también de cuatro subdivisiones pero, según reza el documento citado, «por las especiales circunstancias de la de Joló o el extenso servicio que tienen que cubrir la de Isabela y Pollok la 1.^a dispondrá de una goleta de hélice». La 2.^a y la 3.^a disponían de cuatro falúas, y la 4.^a, de una. Las subdivisiones quedaron estacionadas del modo siguiente:

- 1.^a Subdivisión Tulayan (archipiélago de Joló)
- 2.^a Subdivisión Isabela (Basilán)
- 3.^a Subdivisión Pollok (Mindanao)
- 4.^a Subdivisión Balabac (Balabac)

El jefe de la División del Norte se estacionó en Cebú, y el de la del Sur, en Pollok. Los comandantes de las subdivisiones lo serían a su vez de los cañoneros de 30 caballos asignados a cada una, y cada división tendría adscrita una goleta de hélice a las órdenes directas de su jefe.

La División del Norte se ordena tenga a su cargo «la vigilancia y custodia de las islas Visayas, la de Luzón y las demás situadas entre los paralelos de 9° a 21° y las del Sur: las de Mindanao y Surigao, Basilán, Paragua, Balabac, Calamianes y archipiélago de Joló, grupo de Tawi-Tawi y cuantas hay intermedias entre todas las expresadas con sus canales y estrechos». La de Corregidor quedaba a las inmediatas órdenes del comandante general.

En Tulayan, por último, no se estableció ninguna división. La prevista en este punto se instaló por fin en Cagayán de Misamis, por considerarse este puerto el más importante del norte de Mindanao y entender el comandante general que con los buques allí estacionados se podían «vigilar sus costas y en especial el estrecho de Surigao, paso frecuente de los piratas en las estaciones de sus correrías al norte del archipiélago».

Expedición a Cochinchina

El 20 de agosto de 1858 toda Manila se había reunido para despedir a los soldados que marchaban a vengar el asesinato en el territorio de Annam de los misioneros españoles fray José M. Díaz Sanjurjo, vicario apostólico de

Tonquín, y fray Melchor Sampedro, vicario de Tricornia, decapitados el 20 de julio de 1857 y el 8 de julio de 1858, respectivamente.

El emperador de Annam había ordenado la persecución y matanza de todos los cristianos, y como quiera que algunos de ellos eran franceses, el gobierno de Francia invitó al español a organizar una expedición conjunta de castigo. Aceptada la propuesta por España, se dio orden al capitán general de Filipinas de preparar las fuerzas precisas.

Sin embargo, el designio oculto francés al alentar la expedición no era conseguir el libre ejercicio de la religión católica en aquellos mares, ni tampoco castigar a sus perseguidores, sino ocupar territorios donde asentar colonias. Pero Francia difícilmente podría acometer tal empresa por sí sola sin disponer, como era el caso, de estación ni de puerto de refugio en aquellas regiones, de modo que, para subvenir a esta necesidad, puso los ojos en España, la cual, con el archipiélago de Filipinas próximo al territorio ambicionado, le proporcionaba estos apoyos fundamentales. Por tal razón buscó la cooperación española a todo trance.

El gobierno de S.M.C. aceptó fácilmente, ante la idea de vengar la sangre de unos misioneros españoles cuyo pasaje a Filipinas costaba el Tesoro Nacional. España, además, con una imprevisión que corrió parejas con su candidez, no solo se prestó a secundar los propósitos franceses, sino que no se cuidó ni mucho ni poco de pactar previamente, con las formalidades debidas, las condiciones en que se iba a Cochinchina, ni las ventajas que la campaña debía reportarle a su término.

El resultado, como no pudo ser menos, fue congruente con esta falta de la más elemental previsión, y cuando se quisieron reparar los funestos efectos de esta imprevisión ya era tarde.

La campaña se inició por real orden de 23 de diciembre de 1857, en que se comunicaba al gobernador y capitán general de Filipinas que una fuerza de 1.500 hombres del ejército de las islas se trasladase a Cochinchina, donde se pondría a las órdenes del contralmirante M. Rigaud de Genoullin, nombrado jefe del ejército expedicionario francés.

El 20 de agosto llegó a Manila el vapor francés *Dodogne* con un oficio del contralmirante Rigaud para que el capitán general enviase en dicho buque todas las fuerzas posibles. Así se hizo, y el mismo día el coronel de Infantería Mariano Oscariz embarcó con una vanguardia formada por 400 hombres. El vapor de guerra *Elcano* salió en el acto con cien hombres. Estas fuerzas se unieron a las aliadas francesas en la bahía de Yukikan, en la isla de Hainan (China). El 30 de agosto la fuerza aliada partió de dicha bahía para la de Turón (actual Danang), donde fondeó el 1 de septiembre, exigiendo al gobernador de la plaza la entrega de los fuertes al almirante francés. Ante el silencio por respuesta del gobernador, se ordenó atacar los dos fuertes que se levantaban a la entrada del río, cañoneándolos por espacio de una hora y saltando a tierra las tropas aliadas. Por parte española lo hicieron en vanguardia las fuerzas de infantería filipina del coronel Oscariz y la columna de desembarco del vapor *Elcano*, al mando del alférez de navío Siro Fernández. El mismo día se ocupó Turón y se rindieron los

fuertes. Posteriormente fueron llegando más tropas españolas a bordo de los buques mercantes *Bella Gallega*, *Encarnación*, *Bella Carmen*, *Preciosa* y *Bella Antonia* y del transporte francés *Durazne*. Las playas próximas al río se ocuparon y las tropas se reconcentraron en la parte norte de la bahía, dejando la boca del río guardada por una división de botes franceses y españoles. Hasta febrero de 1859 se construyeron un sinnúmero de baterías.

El contralmirante Rigault no se decidió a atacar Saigón por la fuerza de la monzón, reservando el golpe sobre Hué para mayo, de manera que ordenó la retirada (no sin antes destruir las baterías que tanto trabajo había costado levantar) y se dirigió a Saigón, capital de la Baja Cochinchina. Por su quebrantada salud, el 1 de noviembre Rigault fue sustituido a petición propia por el contralmirante Page, que decidió evacuar tropas de Turón y concentrarse en Saigón. Las fuerzas españolas fueron repatriadas a Manila, al mando del coronel Ruiz de Lanzarote, quedando en Saigón, que se había tomado el 17 de febrero, el coronel Carlos Palanca, nombrado jefe de las fuerzas expedicionarias en Cochinchina por real orden de 13 de febrero de 1860.

La fragata *Europe*, donde regresaban a Manila las tropas españolas, se perdió al salir de Turón en el arrecife de Tritons de las Pareceles. El valiente teniente de navío Lázaro Araquistáin, que iba a remolque con la falúa de su mando *Soledad*, se dirigió a Saigón a pedir socorro. Conseguido este, se logró el salvamento. El vapor de guerra *Elcano*, que desde agosto de 1858 estaba operando en primera línea, fue relevado por el *Jorge Juan*, que hizo lo propio sobre Hué y cuya columna de desembarco participó en los combates y ataques a los fuertes de tierra.

Rotas las hostilidades en China entre Francia e Inglaterra contra el Celeste Imperio, la guerra en Cochinchina pasó a un segundo plano, con lo que Francia resolvió que la campaña de Annam se continuaría cuando finalizase la de China, dejando el número de tropas necesarias para mantenerse en la Baja Cochinchina y las fuerzas navales estrictamente necesarias. En enero de 1860 el *Jorge Juan* regresó a Manila para embarcar una nueva expedición de tropas rumbo al frente, y en mayo, el almirante Page ordenó la retirada y evacuación de Turón, que se efectuó en buques franceses y en la corbeta *Narváez*.

En febrero de 1861, terminada la campaña de China, el vicealmirante francés Charner se trasladó con su escuadra a Saigón; después llegó el contralmirante Page con sus tropas y pertrechos, con lo que las operaciones se intensificaron sobremanera, y en febrero de 1861 arribó la goleta de guerra *Constancia* con un refuerzo de tropas.

La paz con el rey de Annam se alcanzó el 6 de junio de 1862, y el gobierno español aprobó las condiciones impuestas por Francia en París. El coronel Palanca y el almirante Bonart firmaron el protocolo suscrito por ambos gobiernos con el soberano indochino. La legación española, después de firmar un tratado con el Tonquín, una especie de Vietnam del Norte de entonces que se resistía a transigir con las condiciones aceptadas por Saigón, se embarcó en la goleta de guerra *Circe*, mandada por el teniente de navío Manuel Carballo, que salió de Turón para Singapur, donde transbordaron a un correo inglés para

regresar a España. La *Circe* volvió a Saigón para transportar al ministro plenipotenciario de España a Hué a fin de ratificar el tratado de paz. Después permaneció en aquellas aguas y, como dice González Echegaray, «aún tuvo ocasión de disparar los últimos cañonazos españoles en Vietnam el 26 de febrero de 1863 y echar a tierra el último trozo de desembarco heroico al mando del alférez de navío José Guzmán, contra los indochinos que se resistían a aceptar la paz impuesta por nuestras armas».

El tratado de paz concedió a España derecho a predicar la religión católica (art. 2) y libertad de comercio para todo súbdito español en Turón, Balat y Quang-Am (art. 6), así como una indemnización que se cifró en dos millones de dólares (art. 8). En cuanto a Francia, las ventajas fueron las mismas pero con cesión de territorio en régimen de pleno dominio y soberanía en las provincias de Bien-Hoa, Giang-Din (Saigón), Dinh Anong y la isla de Pulo-Condore.

Así terminó para España la expedición a Cochinchina, de la que no sacó nada de provecho. No en vano en esta heroica y disparatada campaña está el origen de la expresión coloquial «irse a la Cochinchina», aún hoy en uso como máxima expresión de lejanía y disparate. Por más que en la lejana España no se adviertese, el dolor y la indignación cundieron entre los españoles en Filipinas, consternados ante el desaire de Cochinchina, como queda plasmado en este apunte del general Bermúdez de Castro: «... en Filipinas se notaba el descontento, cuyos naturales más ilustrados empezaban a menospreciar a una Patria que así abandonaba sus derechos, derechos ganados con sangre».

Los primeros y débiles brotes del nacionalismo filipino despuntaban por entonces en la Universidad de Santo Tomás de Manila, y el efecto de aquel desastre se hizo sentir entre los moros joloeses, cuyas agresiones menudearon aún más que de costumbre. De este modo acabó tan estúpida campaña, en la que a la generosidad de las armas españolas fue directamente proporcional a la inconsciencia por parte de los políticos que al país representaban.

Vicisitudes y acaecimientos del apostadero (1861-1870)

Comenzó el año 1861 con una singular real orden referente al personal holandés de máquinas. Por los malos resultados obtenidos con los maquinistas de esta nacionalidad contratados para el apostadero de Filipinas, se disponía que en lo sucesivo el personal extranjero contratado fuese británico. El motivo era la propensión a la embriaguez y falta de conocimientos de los holandeses.

A principios de abril, diferentes escuadrillas de piratas samales efectuaron varios ataques sobre Basilán y las costas de Zamboanga, por lo que debió salir de crucero el pailebote *Nuestra Señora del Carmen*, al mando del teniente de navío Vicente Carlos-Roca, que batió sobre la isla de Coocos a un panco grande al abordaje. El 30 del mismo mes salió de Pollok una expedición compuesta por la corbeta *Narváez*, la goleta *Animosa*, el cañonero *Calamianes*, cuatro falúas y dos pequeñas goletas de transporte. Iba al frente el comandante gene-

ral del apostadero, Eusebio Salcedo. La expedición se dirigió a la desembocadura del Río Grande de Mindanao y a Cotabato, donde el sultán izó la bandera rojigualda y las tropas españolas ocuparon el territorio próximo con la promesa de respetar la religión y los usos y costumbres de los naturales.

El 16 de mayo el teniente de navío Malcampo, con el cañonero *Panay*, echó a pique al sur de las islas Guimaras a cuatro embarcaciones piratas, haciendo numerosos prisioneros que condujo a Iloilo. El 21, el alférez de navío Rodríguez Machado, con el cañonero *Joló*, persiguió a varios gubanes todo el día, haciéndolos encallar en los arrecifes y batiéndolos con nutrido fuego apoyado por dos botes de la *Santa Filomena*, mandados por los alféreces de navío Rosúa y Ramos-Izquierdo. El 3 de junio el cañonero *Panay*, que había salido de Antique al mando de Malcampo, avistó a tres pancos que huyeron, a los cuales batió con fuego de cañón. El 16 volvió a sostener combate contra cuatro embarcaciones de piratas samales sobre la isla de Unisán, haciendo muchos prisioneros, todos de Tonquil. En este combate se distinguió por demás el patrón indígena Antonio del Rosario. El 4 de junio salieron de Cavite los cañoneros *Mindanao* y *Calamianes*, mandados por los tenientes de navío Madrazo y Muñoz, que efectuaron un crucero de castigo sobre los archipiélagos de Joló y Tawi-Tawi. En septiembre fue el comandante de la División del Sur, Casto Méndez Núñez, quien organizó una expedición de castigo para atacar las defensas que habían levantado unos moros sobre el río Painan (Río Grande de Mindanao), desde Cotabato hasta Tumbao, a cuyo fin se reunieron en Pollok las goletas *Constancia* y *Valiente*, los cañoneros *Arayat*, *Pampanga*, *Taal* y *Luzón* y las falúas 13, 36 y 37. Las goletas eran mandadas, respectivamente, por los tenientes de navío Zoilo Sánchez-Ocaña y José Malcampo, y los cañoneros, por los alféreces de navío Basilio Liñero, Francisco Patero, Pascual Cervera y el teniente de navío José Osteret. El mando de las falúas fue asumido por el alférez de navío Juan Moreno de Guerra, y el de las tropas del Ejército lo ostentaba el coronel de Estado Mayor José Ferrater. Las tropas embarcaron en los transportes de vela *San Vicente* y *Escipión*. El 15 salió la fuerza para Tumbao, y en la madrugada del 16 tres botes de la *Constancia* y la *Valiente* peinaron las aguas del río para reconocer las defensas de las cotas, mientras se practicaba un reconocimiento simultáneo por tierra. La cota principal era la de Pagalugan, a la que solo se podía atacar desde el río, por lo pantanoso del terreno en que se asentaba. El 17 la *Constancia* da la orden de ataque, rompiendo el fuego este buque y la *Valiente*. A la cota, situada en la orilla del río, la guarecían una estacada y un terraplén de siete metros de elevación y seis de espesor, y la circundaba un foso de unos 15 metros, defendido por numerosa artillería. Los cañoneros se acercaron a unos 30 metros, y la marinería y tropa desembarcada tomaron posiciones a unos 20 metros del foso. Los cañoneros *Arayat*, *Pampanga* y *Taal* lograron cortar las cadenas que los moros habían puesto en el río, y el capitán de fragata Méndez Núñez ordenó que una goleta de hélice embistiese la costa, para así entrar al asalto. Efectuada esta operación resueltamente, se atacó al fuerte, con la marinería pasando a través del bauprés al mando del teniente de navío Malcampo.

Tras el asalto se trabó una encarnizada lucha cuerpo a cuerpo, en la que Malcampo resultó herido, siendo sustituido por el alférez de navío Pascual Cervera. Los moros se desconcertaron al ver invadida la cota de forma tan espectacular, y media hora después del asalto la bandera española flameaba en lo alto de la posición.

En esta esforzada acción, Malcampo, como ha quedado dicho, tuvo la desgracia de ser gravemente herido, mientras que al afortunado Cervera, en contraste, le salvó la vida el marinero de la *Valiente* Sebastián Llanos, que de un bayonetazo tendió a sus pies al moro que iba a descargar su campilán sobre él en el momento que había caído a tierra inerte. En el parte de campaña de este glorioso hecho de armas, Méndez Núñez ensalza el valor de Malcampo, comandante de la *Valiente*, y recomienda a los alféreces de navío José Liñero, Francisco Patero, José Joaquín Díaz, Patricio Montojo y Pascual Cervera. Del teniente de navío José Osteret, comandante del *Luzón*, dice que cumplió sus instrucciones, aunque por las averías de su buque no pudo estar en primera línea. Se dio el caso de que Malcampo, que tenía una propuesta anterior de ascenso, se encontró promovido dos veces, de modo que pasó sin transición de teniente de navío a capitán de navío, es decir, sin ponerse los galones de capitán de fragata, la única clase intermedia que existía entonces.

En octubre se resolvió que los cañoneros de hélice de 30 caballos se encomendasen a tenientes de navío, y los de 20, a alféreces de navío. En este mismo mes se dieron de baja 17 falúas de las veintidós existentes, y se autorizó la construcción en el arsenal de Cavite de seis cañoneros, así como el establecimiento de depósitos de pertrechos y efectos en Cebú y en la boca del Río Grande de Mindanao.

En 1861 se concluyeron cinco cañoneros de 30 caballos y cuatro de veinte, y se incorporaron al apostadero los vapores *Don Antonio de Escaño* y *Malaspina*, la urca *General Laborde* y la goleta *Isabel II*.

Por real orden de 4 de abril se dispuso que quedase a extinguir la Marina Sutil. En mayo, la goleta *Santa Filomena* y el cañonero *Samar*, mandados por los tenientes de navío Carlos Roca y Pedriñán, efectuaron una operación sobre los piratas de Tawi-Tawi, para después continuar su cruceo hasta el noroeste de Borneo, en la bahía de Sandacán, cuyos mandarines reconocieron la soberanía española. En junio se reorganizó la Comisión Hidrográfica, cuyo jefe, el ya capitán de fragata Claudio Montero, embarcó en el vapor *Reina de Castilla*, auxiliado por el alférez de navío Camilo Arana. La subdivisión quedó a las órdenes del teniente de navío Manuel González Roldan, a bordo de la goleta *Nuestra Señora del Carmen*. En julio se estableció en Joló una subdivisión naval.

En febrero de 1862 son condecoradas en Manila las dotaciones de los cañoneros *Paragua*, *Samar*, *Panay*, *Mariveles*, *Balanguingui* y *Mactán*, «por su valiente comportamiento en diversas acciones», y llegan a la madrileña basílica de Atocha las banderas tomadas a los moros en Cotabato (acción de Pagalugán). En 1863 se reformó la grada del varadero del arsenal de Cavite —para poder utilizarlo con las goletas de hélice—, se botó al agua el cañonero

Prueba y se puso la quilla a los denominados *Filipino*, *Manileño* y *Caviteño*. Ese mismo año la Dirección de Hidrografía publicó siete cartas del archipiélago y corrigió dos. En febrero de 1864 se asigna a los transportes de guerra *Escaño*, *Patiño* y *Malaspina* el servicio de pasajeros entre Manila y Hong Kong.

Otros sucesos y disposiciones (1862-1874)

En 1862 se descubrieron varias minas de carbón filipino, que fueron enseguida explotadas para emplear el mineral extraído en los cañoneros de vapor y las goletas de hélice. Los de Cebú, Sorsogón y Príncipe Alfonso fueron los principales yacimientos. El arsenal de Cavite continuó efectuando las reparaciones de los buques menores. En 1864 construyó el cañonero *Filipino*, de 30 caballos y casco de madera, para reemplazar al *Cebú*.

En 1865 se eliminó la Subdivisión de Sorsogón (Luzón) y la prevista en principio para Joló se decidió basarla en Zamboanga. Por falta de correos entre Filipinas y las Marianas, el capitán general solicitó que buques de la Armada efectuasen la conducción de la correspondencia y del pasaje. Pero el comandante general del apostadero repuso que no podía acceder a la solicitud, pues las necesidades del centro de su mando hacían imposible prescindir de la *Narváez* y la *Circe*, únicas naves que podían realizar este cometido, aparte de desaconsejarlo razones de rentabilidad. Finalmente se decidió que la goleta *Nuestra Señora del Carmen* fuese cedida y pasara a depender del Ministerio de Ultramar. En 1866 se estableció una subdivisión en Davao a base de tres falúas de vela, por no disponerse de más cañoneros de vapor.

En 1867 se cambiaron en Cavite las calderas de las goletas *Animosa* y *Valiente* y se arreglaron las gradas y varaderos para construir un cañonero de 30 caballos y otro de veinte. La Subdivisión de Hidrografía se suprimió por falta de personal, así que el vapor *Reina de Castilla*, el cañonero *Prueba* y dos lanchas auxiliares quedaron a las órdenes del jefe de la Comisión. En 1868 se suprimió esta, así como las Subdivisiones de Calamianes y de Iloilo. En 1871 se restableció la Comisión Hidrográfica con un vapor, un cañonero y una falúa, cuyo mando se confirió al teniente de navío de 1.^a clase Manuel Villavicencio, conde del Cañete del Pinar. La razón fundamental para ello fue que los ingleses tenían una comisión trabajando en el archipiélago, y así se expresó en la real orden que la restituía. A principios de 1872, la Comisión estaba formada por la goleta *Vencedora*, que sería relevada en septiembre por la de su misma clase *Vad Ras*, y en diciembre se incorporó el cañonero *Mindoro*.

Por real orden de 9 de septiembre de 1872 se estableció una subdivisión en la Paragua. Los trabajos para levantar esta nueva estación naval se iniciaron en junio de 1873 en la isla de Cañas, donde fondeó la goleta *Animosa*, cuya dotación efectuó el desmonte de tierras y construyó un pantalán y un depósito o camarín para el carbón en lo que después sería Puerto Princesa.

Insurrección de Cavite

Antes de esta insurrección había habido otros conatos de rebelión en el archipiélago pero, reducida la participación a unos pocos sediciosos, nunca alcanzaron la entidad de una conspiración en sentido estricto que pusiese en peligro la integridad del territorio; sin embargo, el acaecido en Cavite tuvo más trascendencia y lo preparado fue más grave. Se dijo que la abolición del privilegio de no pagar tributos de que disfrutaban los obreros de maestranza de artillería del arsenal fue el motivo. Para Montero Vidal las causas fueron otras y señala un fenómeno digno de notarse. Entonces en Filipinas, como en otros muchos lugares hoy, los llamados filipinos españoles, y póngase el apellido que se quiera, es decir, los hijos o descendientes de peninsulares, aun nacidos accidentalmente en el país (esto es, europeos de origen), si habían crecido en el archipiélago, aborrecían a los peninsulares.

Lo de Cavite, como expresa fray Casimiro Herrero, «fue fruto de publicaciones que envenenaron la inteligencia y el corazón de los fieles filipinos», y Montero apostilla: «La revolución española que derrocó a Isabel II y la propaganda de una prensa desatinada en contra de las ideas monárquicas, los libros y folletos democráticos y republicanos, fueron la causa determinante de que entre ciertos elementos filipinos surgiese la idea de conseguir su independencia». A este fin encaminaron sus trabajos, encontrando un poderoso auxilio en las excitaciones de los publicistas norteamericanos y en una numerosa parte del clero secular indígena, cuyo odio a los frailes de las órdenes religiosas establecidas les hizo alinearse con la sublevación.

La insurrección de Cavite se desarrolló de la siguiente manera. A principios de 1872 corrían por Manila rumores de que se fraguaba una sublevación general, y algunas autoridades recibieron anónimos de alerta sobre este particular a los que nadie dio importancia, tal era la tranquilidad reinante. Se decía en Cavite que la sublevación estallaría cuando la escuadra del apostadero saliese a operar hacia el sur. La mañana del día en que esto ocurrió, el comandante de Marina de Manila, capitán de fragata Manuel Carballo, recibió un anónimo que le alertaba al respecto y al que no dio credibilidad, aunque lo comunicó al capitán general, que a su vez había recibido un aviso idéntico. Estos anuncios, depositados en Correos de Manila, iban suscritos por un «amigo de los españoles».

La conspiración venía fraguándose con gran discreción en la casa del español filipino Joaquín Pardo de Tavera y en la del cura indígena Jacinto Zamora, a cuyas reuniones era usual que asistiese el párroco de Bacoor (Cavite) Feliciano Gómez, alma de la conspiración en esta provincia. Los regimientos que guarnecían Manila y Cavite, compuestos de fuerzas indígenas, estaban en su mayoría comprometidos con la sublevación, que también contaba con una importante aportación de elementos civiles.

El plan consistía en asesinar en primer lugar a los oficiales de guardia en los cuarteles y, posteriormente, a los civiles españoles y los frailes en los conventos. El levantamiento se fijó para la noche del 20 de enero, por cele-

brarse en esa fecha, en el arrabal de Sampaloc, una de las fiestas más importantes de Manila. Varias circunstancias providenciales desbarataron el complot. Un sargento peninsular del Regimiento de Artillería Indígena que mantenía relaciones con una tagala fue avisado por esta de que esa noche «degollarían a los españoles». Notificada la advertencia a sus jefes, estos comunicaron la noticia a todas las unidades de Manila, lo que permitió abortar el plan en la capital. Nadie pensó que el grito de rebelión pudiera darse en otro punto, y las precauciones se limitaron a esta plaza. La consigna convenida entre los conspiradores de Cavite y Manila era el disparo de cohetes desde el recinto de la muralla de esta última población. A las nueve y media de la noche, unos 200 soldados indígenas de la guarnición de Infantería de Marina del arsenal de Cavite, otros del destacamento de Artillería del fuerte de San Felipe y unos cuantos marineros capitaneados por el sargento de Infantería de Marina La Madrid se sublevaron, comenzando por asesinar al comandante de la fortaleza y a varios oficiales. Iguales asesinatos cometieron en el arsenal y en las calles de Cavite contra españoles indefensos. De la Armada murieron el alférez de navío Julián Ordóñez, el 2.º médico Francisco Valdivieso y el contraamaestre 1.º José Fernández Acevedo. El teniente coronel de Infantería del Regimiento de la Princesa núm. 7 Horacio Sawa, de guarnición en Cavite, acudió a su acuartelamiento, al que encontró invadido por paisanos. Secundado por sus soldados, a los que había arengado previamente, se dirigió a atacar el arsenal. El contraamaestre Domingo Mijares, con un bote tripulado por marineros peninsulares, salió para Manila en busca de refuerzos, que llegaron al día siguiente por la mañana a bordo de los vapores mercantes *Filipo*, *Isabel I* e *Isabel II*, de la Compañía Inchauusti y de la de Ramón Rodríguez. Las tropas se llegaron al mando del general 2.º cabo de las islas Felipe Ginovés, al que acompañaba el capitán de fragata Manuel Carballo y Goyos, comandante de Marina de Manila.

El asalto al arsenal y a Cavite y San Roque comenzó el día 22 a las seis de la mañana, y en el curso del mismo fueron pasados a cuchillo la mayoría de los sublevados, entre ellos el sargento de Infantería de Marina La Madrid, jefe de la insurrección. El mismo día se publicó una orden extraordinaria, con una alocución del capitán general Rafael Izquierdo, que daba cuenta de los sucesos y del fin de la sublevación.

A consecuencia del procedimiento sumarísimo iniciado, fueron detenidos los principales instigadores, a quienes se juzgó en consejo de guerra. El 26 de enero se pronunció sentencia de muerte contra 41 insurrectos, sentencia a la que el 27 se puso el «cúmplase», si bien el capitán general indultó a veintiocho de los condenados. El resto fueron pasados por las armas, nueve en Manila y cuatro en Cavite. La ejecución se llevó a cabo en Manila a las siete de la mañana, en el campo de Bayugambayang, con asistencia de todos los cuerpos de la guarnición. El piquete lo formaron miembros del Regimiento de Artillería Indígena, y una vez ejecutada la sentencia, las tropas pasaron por delante de los cadáveres, para desfilar después en columna de honor ante el capitán general, que se situó en el paseo de las Aguadas. El 6 de febrero se condenó a

muerte a 11 soldados del mencionado Regimiento de Artillería Indígena, que fueron indultados, y el 9 se ejecutó a garrote vil al civil llamado Casimiro Camerino. El mismo consejo condenó el día 15 a los presbíteros José Burgos, Jacinto Zamora y Mariano Gómez, y al paisano Francisco Saldua, y el 29 fueron fusilados un cabo de Infantería de Marina y un sargento del Regimiento de la Princesa núm. 7, mientras que varios cabos y soldados de artillería y de Infantería de Marina eran indultados.

Como consecuencia de la sublevación, el teniente de navío José Pardo de Figueroa comandante de la goleta *Animosa* —que se encontraba en reparación—, falleció en su casa de San Roque ya que, enfermo de viruela, se vio privado de asistencia médica al haber sido asesinado su médico de cabecera.

De resultas del parte oficial de los hechos, y como medida excepcional, el gobierno disolvió el Regimiento de Artillería Indígena y mandó organizar otro de artillería a pie compuesto exclusivamente de soldados peninsulares. Esta unidad llegó a Manila el 28 de julio, y su entrada fue un acontecimiento, por la satisfacción de los españoles al ver tan útil refuerzo y por la curiosidad de los indígenas ante tanto soldado «castila». En obsequio del Ejército filipino, el capitán general hizo que entraran sin armas, manifestando en la alocución de bienvenida: «Habéis entrado desarmados en obsequio a vuestros hermanos de Filipinas, que por sensatez y fidelidad se han hecho acreedores a tan alta distinción».

De este modo finalizó lo de Cavite, triste capítulo de la historia del archipiélago en el que tan desgraciada y activamente participaron como insurrectos fuerzas de Infantería de Marina y marinería del arsenal.

Expedición sobre Mindanao, Joló y Tawi-Tawi

Meses antes de la sublevación de Cavite, el gobernador de Mindanao informó de que se preparaban desembarcos de armas y municiones en Joló, por lo que se ordenó el traslado a la rada de su capital de la goleta *Valiente* y el cañonero *Joló*, que partieron hacia allá el 2 de mayo de 1871. El comandante del cañonero, teniente de navío Francisco Patero, reclamó por ello ante el sultán, manifestándole este que quien se dedicaba a ello era el pirata de Tawi-Tawi Aluncaya Abuubacal. En vista de ello, los buques españoles se dirigieron a dicha isla a fin de efectuar una operación de castigo sobre el pueblo de Bas, en la costa norte, donde el 6 de mayo, al mando del 2.º comandante de la *Valiente*, Federico Rebull, desembarcaron 40 hombres que tomaron armas y municiones y quemaron varias embarcaciones antes de regresar a Zamboanga.

El 6 de agosto, estando en Joló las goletas *Valiente* y *Santa Filomena*, la corbeta *Vencedora* y los cañoneros *Joló* y *Mindanao*, llegó un panco moro que conducía cautivos. El teniente de navío Patero, intentando que fueran entregados, destacó un bote que fue atacado. Repelida la agresión, los jolo-eses consideraron este suceso una agresión injustificada, por lo que se

armaron en son de guerra sin consecuencias momentáneas. Recibido el parte en Manila, el capitán general ordenó que se exigiese al sultán la entrega de los prisioneros, con amenaza de bombardear Joló en caso contrario. Al propio tiempo se examinó la conducta del comandante de la *Valiente* en el incidente, y aunque se aprobó su actuación, fue relevado en el mando de su buque y de la División del Sur por el oficial del mismo empleo Juan Martínez Illescas.

En octubre, el comandante de la División del Sur solicitó una satisfacción por lo ocurrido. Como quiera que el sultán no contestó a su demanda, el 25 de octubre ordena comenzar un bombardeo sobre Joló que duró una hora, respetándose el barrio chino y la casa donde estaba arbolada la bandera española. Los buques de la división en esta ocasión eran: *Vencedora*, *Constancia*, *Mindoro*, *Arayat* y *Joló*, que posteriormente se dirigieron en demanda de Zamboanga el día 26. Antes de retirarse, el jefe de la división envió una carta al sultán para que se izase el pabellón español que había sido arriado, carta que el sultán devolvió. En vista de esta señal de agravio, los buques abrieron fuego, que fue contestado.

A finales de diciembre de 1871, el comandante general del apostadero, vicealmirante Mac-Crohon, salió con la escuadra, a bordo de la fragata *Berenguela*, para Mindanao, con motivo de los terremotos que se habían producido en la isla, donde visitó Polloc, Cotabato, Davao y Zamboanga.

Por continuar Joló sin arbolar la bandera española, la escuadra del apostadero se trasladó a la isla, donde desembarcó en Parang una columna de 600 hombres que se apoderó del pueblo. La escuadra recorrió algunos puntos del litoral, y el día 25 de enero se dirigió a la capital del sultanato, a la que bombardeó, respondiendo la cota Daniel y el fuerte del Sultán con nutrido fuego. Los barcos se retiraron a Isabela de Basilán, donde se disolvió la escuadra y los buques se dirigieron a sus respectivas bases de estacionamiento. Concurrieron a esta acción de guerra sobre Joló las siguientes unidades: fragata *Berenguela*, goletas *Vencedora*, *Circe*, *Santa Lucía*, *Vad Ras*, *Constancia* y *Valiente*, cañoneros *Mindoro*, *Panay*, *Filipino*, *Mindanao*, *Arayat*, *Albay* y *Manileño*.

Segunda expedición a Joló

A finales del de 1875 se decidió bloquear Joló, ya que se continuaban recibiendo armas y pertrechos de guerra de buques de otras naciones que los desembarcaban como contrabando. El bloqueo se inició en diciembre, ejecutado por los buques de la División del Sur. El primer buque apresado fue el vapor francés *Avenir*, que entró en la rada de Joló el 18 de diciembre sin luces de navegación, y a bordo del cual se hallaron géneros y contrabando de guerra.

Como mantener el bloqueo no era la mejor solución, se decidió atacar y ocupar la isla. Para ello salió de Manila, el 5 de febrero, el capitán general,

contralmirante José Malcampo, a bordo de la fragata *Carmen*, mandada por el capitán de navío Manuel Carballo, que llegó a Zamboanga el 7 por la tarde. Allí se le unieron los cañoneros *Prueba*, *Filipino* y *Joló*, y los vapores mercantes *Salvadora*, *Gravina*, *Leyte* y *Zamboanga*, que transportaban tropas e impedimenta. En la misma noche llegaron el vapor *Mactán*, el cañonero *Panay* y el transporte *Marqués de la Victoria*, que remolcaba la goleta mercante *Delia*. El 20 salió para Joló el convoy con la fuerza de desembarco, que llegó el 21. Al frente de la fuerza naval iba el comandante general del apostadero, contralmirante Manuel de la Pezuela y Lobo. El día 22, la *Vencedora* y la *Santa Lucía* batieron la playa y la capital, y posteriormente el conjunto de los barcos hizo lo propio sobre las cotas. A primera hora del 23 desembarcó la artillería de Ejército y las baterías de desembarco de los buques, mandadas por el teniente de navío Vicente Montojo. A las dos de la tarde lo hizo Malcampo, con lo que comenzó la lucha en el bosque, protegiendo el avance de las tropas la *Carmen* y los cañoneros, ceñidos a tierra, que batieron la cota Daniel. Siete días después del desembarco se tomó el principal baluarte del sultán, que era la citada cota. Con el ataque a esta fortaleza, que se asaltó al arma blanca y donde los joloeses opusieron una defensa desesperada, finalizó la resistencia de la capital.

El apostadero hasta 1896

A principios de marzo, la división formada por la *Constancia* y cuatro cañoneros, mandada por el capitán de fragata Pascual Cervera y Topete, extinguieron los últimos focos de resistencia en el sur de Joló y en las islas cercanas, de suerte que el día 5 pudo oficiarse una misa del ejército expedicionario español, a modo de colofón de la segunda campaña sobre el archipiélago de Joló.

Reembarcada la fuerza principal, quedó en Joló una guarnición militar provisional. Al llegar a Manila, el comandante general del apostadero propuso la creación en la isla de una estación naval compuesta «de un buque de regular porte y tres cañoneros», ya que el estado de la isla exigía que se ejerciese una activa vigilancia. Por real orden de 24 de mayo dicha propuesta se aprobó.

A consecuencia de esta campaña, se vio la necesidad de levantar un hospital naval en Cavite, lo que propició otra real orden, de 3 de junio, que mandaba transformar en hospital naval los camarines de carbón de Cañacao. La estación naval de Joló se puso a las órdenes del jefe de la División del Sur mientras la isla no estuviese tomada en su integridad y ocupada formalmente. El 13 de octubre se aprobó su plantilla, a cuya cabeza se puso a un capitán de fragata, a quien auxiliaría un teniente de navío de 2.^a clase.

Los buques del apostadero de Filipinas, a finales de 1876, eran, además de los que participaron en el segundo ataque a Joló, los siguientes: corbeta *Narváez*, goletas *Circe*, *Animosa* y *Valiente*, transporte *Patiño* y cañoneros *Calamianes*, *Panay*, *Bulusan*, *Mariveles*, *Pampanga*, *Balanguingui*, *Manileño*, *Caviteño* y *El Callao*. En 1878 se ordenó el desarme de la *Vad Ras*, que cesó

así en la Comisión Hidrográfica, cuyo servicio quedó cubierto por dos cañoneros.

Las divisiones de fuerza sutil se reorganizaron, creándose la División de la Paragua, con base en Puerto Princesa, al mando de un capitán de fragata. La División del Norte se puso a las órdenes de un teniente de navío de 1.^a clase, y la del Sur, a las de un capitán de navío. El 29 de diciembre de 1879 se ordenó comprar en Inglaterra un buque construido expresamente para la Comisión Hidrográfica de Filipinas: el *Argos*, cuyo precio de adquisición fue de 300.000 pesetas y para el que se dispone que «vaya artillado con dos cañones para rechazar los posibles ataques de los piratas». En 1880, a los cañoneros basados en el archipiélago filipino se les da una numeral nueva, que comienza en el *Mindanao*, con la 200, y finaliza en *El Callao*, con la 217, todos repartidos por la geografía filipina, excepto el *Prueba*, que queda adscrito a la Comisión Hidrográfica. En Joló se estacionó de pontón la *Santa Lucía*, y en Cavite quedó asimismo de pontón, como depósito de marinería, la *Vad Ras*. En 1882 finalizaron en Cañacao las obras de un cuartel para las fuerzas de Infantería de Marina de guarnición en el arsenal de Cavite, y por real orden de 6 de febrero de 1883 se determinó que la descarga de carbón para la Marina de Guerra se hiciese en Isabela de Basilán, Pollok, Príncipe Alfonso y Culió, puertos que quedaron habilitados por el Ministerio de Ultramar para mantener esos depósitos.

Con objeto de reforzar el apostadero, en 1882 fueron destinados a Filipinas los cruceros *Velasco*, *Gravina* y *Aragón*. Los dos primeros, llegados de Inglaterra a Ferrol, se dirigieron en los dos primeros meses del año desde este puerto a Cavite. El *Aragón* salió de Cartagena el 1 de julio, para hacer escala en La Valeta (Malta), Port Said, Suez y Adén. Atravesó el Mar Rojo con temperaturas que alcanzaron los 54 °C. De este último puerto arrumbó a Bombay, donde permaneció entre el 7 y 15 de agosto, para luego navegar en demanda de Singapur. Allí fondeó el 24, en New Harbour, donde se encontró con el nuevo transporte *Legazpi*, que le advirtió de la epidemia de cólera que azotaba Filipinas. En vista de ello, se telegrafió al comandante general del apostadero, quien dispuso que el buque quedase en espera de instrucciones. El 9 de octubre recibió orden de dirigirse a Zamboanga, saliendo el mismo día para dicho puerto. El 13 el *Aragón* recaló en la isla de Balabac, de donde salió el 14 para Mindanao. Fondeado en Zamboanga el 16, se unió a la escuadra que iba a operar sobre Joló.

Tercera expedición a Joló

El capitán general de Filipinas, ante el acoso que los *juramentados* venían efectuando sobre la plaza de Joló, decidió emprender una expedición de castigo sobre ella. Se puso a su frente al brigadier del Ejército Antonio Paulín, que embarcó en el crucero *Gravina*, y se formó la escuadra de operaciones con este buque y los de la misma clase *Velasco* y *Aragón*, la corbeta *Vencedora*, la goleta *Sirena* y los cañoneros *Arayat* y *Paragua*. La fuerza naval estaba mandada por el jefe de la División del Sur, capitán de navío Rafael Aragón, y

la de desembarco, que se componía de 840 hombres pertenecientes a tropas del Ejército, disciplinarias y de las dotaciones de los buques, iba dividida en tres columnas, vanguardia, centro y retaguardia, mandadas respectivamente por el gobernador de Zamboanga, coronel de Infantería Julián Parrado, y los segundos comandantes de los cruceros *Aragón* y *Gravina*, tenientes de navío de 1.^a clase Mariano Torres Navarra y Leonardo Gómez. Reunidos todos los buques en la rada de Joló el 27 de octubre, se puso la escuadra en movimiento, a excepción del *Velasco*, que quedó protegiendo la plaza. El día 29, al amanecer, las columnas efectuaron el desembarco en el seno de Tu-Tu, quedándose en la playa, para custodiar los botes, el teniente de navío Manuel Costilla con un pequeño grupo de marinería de unos 40 hombres.

Las columnas se internaron en el bosque hasta llegar a la ranchería de Lo, a la que quemaron y destruyeron, encontrando la vanguardia alguna resistencia de los moros. Mientras esto ocurría, en la playa, el teniente de navío Costilla fue atacado por dos moros, y aunque se defendió con su sable y estos fueron muertos, recibió tan graves heridas de campilán que falleció en Manila a consecuencia de ellas. El reembarco de las tropas se verificó el mismo día, continuando los buques desde el fondeadero de Tu-Tu a Pampdampandang, donde se volvió a desembarcar para atacar los poblados. El día 31 la escuadra salió para Boal, donde permaneció hasta el 3 de noviembre, en que volvió a Joló. El 7 regresó a Boal, donde los barcos rompieron fuego y las compañías desembarcaron, para regresar a Joló al anochecer de ese día. El 9 el *Gravina* salió para Manila, mientras el *Aragón* permanecía en Joló, una vez repuestos los víveres y el carbón en Zamboanga e Isabela, dirigiéndose el resto de los buques a Tawi-Tawi, donde se efectuó una operación de castigo, concluida la cual regresaron a Joló el día 17, según lo previsto, con lo que se dio por finalizada la expedición y se dispuso el regreso de los buques a sus bases de estacionamiento.

Después de esta campaña, y por notarse una mejoría en las relaciones con los sultanes de Joló y Mindanao, se dispuso que se les tributasen honores militares de teniente general sin mando y tratamiento de muy excelentes.

Disposiciones y acontecimientos importantes (1884-1888)

Durante 1884 se organizó en el archipiélago el servicio telegráfico. Los planos de construcción de los edificios corrieron a cargo de la Marina, y el presupuesto para las obras fue responsabilidad de Obras Públicas de Filipinas. El 1 de noviembre de dicho año quedó suprimida la División Naval del Norte, y el 15 de diciembre se declaró presto Subic para trasladar el arsenal de Cavite a este punto. La real orden que lo declaraba autorizó a los ministros de Guerra y Marina y al de Ultramar a adoptar las disposiciones que creyeran pertinentes para la unión telegráfica con la red de la isla. Para la defensa de costas se autorizó explícitamente al ministro de la Guerra a establecer baterías, y al de Marina, a que por medio de torpedos organizase las defensas de las bocas del

puerto y a que se iniciasen los trabajos portuarios para el establecimiento del nuevo arsenal. En 1884, el aviso *Marqués del Duero* efectúa un viaje comercial al golfo de Siam, al mando del teniente de navío de 1.^a clase Melchor Ordóñez, para buscar nuevos mercados en dicha zona.

En abril de 1885 circula la real orden del Ministerio de Estado relativa al protocolo firmado entre España, Alemania y Gran Bretaña que reconocía la soberanía de España sobre el archipiélago de Joló, incluyendo las islas de Balabac y Cagayán. En este mismo mes se adquirió, para atender al servicio del archipiélago, un buque transporte que se denominó *Manila* (ex-*Carriedo*), vapor de 1.057 toneladas con aparejo de goleta, casco de hierro y potencia de máquinas de 175 caballos. Fue armado con dos cañones de bronce rayados de 12 centímetros, y su plantilla se aprobó el 5 de junio. Ese mismo mes se dio de baja a la goleta *Santa Filomena*, que tan buenos servicios había prestado en las islas, y en julio se aprobó la Ley de Fuerzas Navales para el apostadero de Filipinas, que preveía 2 transportes, 1 buque de 1.^a clase, 2 de 2.^a, 5 de 3.^a, 13 cañoneros, 6 lanchas de vapor, 4 falúas, y 1 pontón y 1 pailebote, con un total de 1.908 marineros y 464 soldados de Infantería de Marina, más un pontón y un pailebote para la Comisión Hidrográfica. El 25 de agosto se declaró que el puerto de Barcelona fuese el oficial de embarque del personal destinado a Filipinas, y en octubre se crea la subdelegación de Marina en la laguna de Bay (Luzón). En 1886 se dio de baja el cañonero *Filipino*, y el 8 de enero de 1887 se aprobó la construcción en Cavite de un cañonero tipo Albay, encargándose la construcción de las máquinas y las calderas a Hong Kong. Asimismo se dieron de baja el 19 del mismo mes de enero los cañoneros *Bojeador* y *Joló*.

En 1887, los buques basados en Filipinas eran: cruceros *Aragón* y *Velasco*, aviso *Marqués del Duero*, cruceros *General Lezo*, *Elcano* y *Filipinas*, goletas *Sirena* y *Valiente*, transportes *Manila*, *Cebú* y *San Quintín* y 13 cañoneros de hélice. La Comisión Hidrográfica embarcaba en el vapor *Argos*. En las islas Carolinas, ocupadas formalmente desde 1885 después de los incidentes con Alemania, se establecieron dos gobiernos político-militares al cargo de jefes de la Armada, y dos estaciones navales, una en Yap (Carolinas Occidentales) y otra en Ponape (Carolinas Orientales). En Yap se estacionó el pontón *María de Molina*. En las islas de Tawi-Tawi se organizó la estación naval de Bongao, donde se basó el pontón *Animosa*, mientras que en Subic lo hacía el *Marqués de la Victoria*.

Una determinación singular que cambió el aspecto de los buques del apostadero fue la real orden de 31 de marzo que disponía que las unidades navales que prestasen servicio en los países tropicales adoptaran «el color blanco como reglamentario para los costados». Esta medida fue tomada «para mejorar las condiciones higiénicas de los buques en aquellos climas».

Por las operaciones que se llevaban a cabo en el Río Grande de Mindanao, se reestructuraron las plantillas del Cuerpo de Sanidad de la Armada, lo que originó el restablecimiento de la enfermería de Pollok, por ser este puerto de gran utilidad para las operaciones militares y marineras sobre el citado río. En

junio se decidió que en el presupuesto de 1888 se consignaran 6.000 pesos de la sección Marina para la creación y sostenimiento de un museo de pesca a cargo de la Armada.

Las Carolinas y las Marianas

Los archipiélagos españoles de la Micronesia estaban constituidos por las islas Carolinas y las Marianas, y sus territorios formaban parte de la España Oceánica, según la Ley Orgánica Fundamental para el Gobierno y Administración del Archipiélago Filipino y sus Dependencias (arts. 1.º y 2.º)

Las Carolinas, formadas por varios grupos de pequeñas islas y atolones, se dividen en dos grandes grupos: las Occidentales o Palaos, entre las que se encuentran Yap, Sorol, Uleví y Matelotas, y las Orientales, en las que se destacan Ponape, Ualuán Pinguelap, Truk y Morlok.

Las Marianas se componen de una cadena isleña que corre aproximadamente de norte a sur formando un arco de 17 islas y algunos islotes muy pequeños, cuyos nombres son, de sur a norte: Guaján, Rota, Aguiguguan, Tinian, Saipán, Farallón de Medinilla, Anataján, Sariguan, Farallón de Torres, Guguan, Alamagan, Pagan, Agrisan, Asunción, Las Monjas, Urracas y Farallón de Pájaros. La isla de Guaján, llamada también Guam, es la mayor y más meridional de todas y la más poblada. Sus habitantes se cifraban en 1863 en unos 8.000, y en ella se ubicaba la capital del archipiélago, Agaña, residencia del gobernador. El primer navegante de quien se tiene certeza que visitó estas islas es Magallanes, que llegado a primeros de marzo de 1521 bautizó las islas como de los Ladrones. En 1526, Toribio Alonso de Salazar descubrió la isla de San Bartolomé, parte del archipiélago hoy llamado islas Marshall, y Alonso de Saavedra reconoció y levantó acta de su ocupación por España cuando navegaba de México a Filipinas. En este viaje tocó previamente en las Marianas, donde recaló el 29 de diciembre de 1527. Llegaría después a las Carolinas, en 1542, Ruy López de Villalobos, quien tocó en el extremo más septentrional de este archipiélago, al que llamó de San Esteban o del Coral, por la abundancia que había de este tipo de colonias, y en 1564 Miguel López de Legazpi arribó a una isla que llamó de los Barbudos, visitando Yap y Guam antes de seguir a Filipinas para la conquista del archipiélago. Fue así como a finales del siglo XVI los navegantes españoles habían descubierto las Carolinas. Después estas tierras cayeron en el olvido hasta que, en 1686, Francisco de Lezcano, que llegó a una de las islas mayores (probablemente Yap, Ponape o Uleví), a la que llamó Carolina en nombre del soberano reinante en España, Carlos II, las hizo emerger en la conciencia nacional. Extendido al fin el nombre a todo el archipiélago, este fue definitivamente conocido como islas Carolinas. La colonización comienza en estos años, a finales del siglo XVII, por una misión de jesuitas y 30 soldados. Desde entonces, aparte de los esfuerzos de evangelización, poco se hizo en aquella inmensidad insular, cuyas islas no contaban con Administración española. Y

así se llegó a los años finales del siglo XIX, en que esta situación tan poco clara en cuanto a la soberanía provocó la situación de crisis y conflicto con Alemania.

La soberanía de las Carolinas y el viaje del *Velasco*

El abandono por parte de España de este archipiélago discurrió parejas con las apetencias de nuevos países colonizadores que, como expone González Echegaray, «brujuleaban por el Extremo Oriente en busca de refugios para establecer Estaciones navales y nuevos mercados». Uno de ellos fue Alemania, que no sin cierta razón ignoraba los derechos históricos de España y su soberanía sobre el archipiélago. A finales de 1874, el cónsul de España en Hong Kong protestaba del hecho de que buques mercantes alemanes eran despachados desde aquel puerto para las Carolinas sin su intervención, que era preceptiva por ser estas islas territorio español. Los embajadores en Madrid de Alemania y Gran Bretaña notificaron, con fecha 4 de abril de 1875, al gobierno su negativa a reconocer la soberanía española en el archipiélago, «al no estar sancionada por los tratados o cuando menos ejercida de hecho». Al margen de lo impertinente de la nota, lo cierto era que España no mantenía ningún tipo de organización administrativa en las islas, y por ello Alemania exigió del gobierno que se impartiesen órdenes a los comandantes de las unidades navales españolas para que no opusiesen obstáculo al tráfico de sus buques con el expresado archipiélago, montando en estas circunstancias un depósito de carbón en Yalvit. La realidad era que, antes de esta nota, comerciantes alemanes se habían instalado en el área oriental de las Carolinas, y siguiendo su ejemplo firmas americanas, holandesas y japonesas comerciaban por su cuenta, vendiendo sus productos a compañías mayores y enviándolos a otros mercados por medio de buques que utilizaban el archipiélago carolino para estos fines.

Poco hizo España en los años siguientes en cuanto a la ocupación efectiva de las Carolinas. Al respecto solo es reseñable la orden del presidente Cánovas del Castillo de abrir un expediente histórico-jurídico, basado en documentación del Archivo de Indias, para aclarar las bases legales del litigio. Sin embargo, el gobierno de Madrid, ante la situación internacional de 1885, en pleno reparto colonial, y por los problemas de orden surgidos en las islas y el asentamiento y actividad económica de extranjeros, decide la ocupación efectiva del archipiélago. Anteriormente, en 1882, algunos de sus naturales solicitaron la ayuda española para que la Corona los administrara y gobernara. Y en 1884 un grupo de comerciantes de Yap y varios caciques indígenas enviaron nuevas instancias en este sentido al gobernador general de Filipinas. Todas estas circunstancias, y la obstinación alemana en no reconocer la soberanía española sobre las Carolinas, impulsaron al gobierno español a tomar la iniciativa. De esta manera, por reales órdenes de 22 y 28 de enero de 1885 se instó al capitán general de Filipinas y al comandante

general del apostadero a proceder a la inmediata puesta marcha de un «plan de presencia oficial en las Carolinas». Consistía este en un primer viaje de exploración y, tras él, en hacer otro de ocupación formal, al menos de la isla de Yap. El viaje de exploración lo efectuó el crucero *Velasco* en febrero de 1885, al mando del capitán de fragata Emilio Butrón de la Serna, quien de Cavite se dirigió a Yap, isla a la que llegó el día 26 y donde permaneció hasta el 8 de marzo. En Yap, el citado comandante distribuyó entre el 2.º comandante y los oficiales, formándose para ello varios grupos, uno compuesto por los tenientes de navío José Romero y Antonio Marengo y el alférez de navío Antonio Romero; el otro lo formaron los alféreces de navío Severo López de Roda y Adolfo Navarrete, y el último y el médico de la Armada Luis Cirera y el contador de navío Waldo Arando. Se recogieron datos relativos a situación, latitud, longitud, configuración del país, eventuales rectificaciones del plano, clima, mareas, etc. También se efectuaron investigaciones geológicas y un estudio de las corrientes desde el estrecho de San Bernardino a Yap, señalando asimismo las cuatro casas que monopolizaban el comercio. Los oficiales del *Velasco* completaron un pormenorizado estudio del suelo cultivado, los granos utilizados y los cereales y frutos cosechados, así como de la hidrología de la isla. Y, a pesar de lo poco que permanecieron en Yap, pergeñaron un curioso diccionario español-chamorro carolino, manifestando a este respecto el capitán de fragata Butrón que «el lenguaje es sonoro, agradable y fácil de pronunciar para los españoles (...) y no conocen la escritura». Por último, también hay espacio en el informe para ocuparse de los usos y costumbres de los nativos, las armas que emplean y los detalles de su dieta.

El 8 de marzo salió el buque para el puerto de Koror, en el grupo de las Palaos, donde se efectuaron estudios similares hasta el día 21, en que el *Velasco* regresó a Cavite. En esta fase exploratoria el buque fondeó en la ensenada de Tomiio (Yap) y allí izó la bandera española. El plano de Yap lo levantó el teniente de navío Manuel Otal Rausnstruch, y el 19 de marzo Butrón firmó con los reyes de Koror y Astingol un acta donde se consignaba el reconocimiento por estos de la soberanía española sobre las islas Carolinas y Palaos. Mientras el *Velasco* efectuaba su comisión, la *Gaceta* del 3 de marzo publicaba un real decreto de creación en Yap de un gobierno político-militar, a cuyo fin consignaba el crédito extraordinario necesario para ello en el presupuesto de Cuba para 1885-1886.

Conflicto de las Carolinas

En evitación de que Alemania, habida cuenta el interés que mostraba, intentara ocupar alguna de las Carolinas para defender sus intereses económicos en el área, donde su presencia era cada vez mayor, Cánovas decidió ocupar el archipiélago. En efecto, el gobierno español era consciente de que debía conservar las Carolinas para no mermar su prestigio, aparte de que el

archipiélago formaba parte del sistema español en el Pacífico como vértice del triángulo Marianas-Carolinas-Filipinas, y el asentamiento en las islas de otra potencia rompería de algún modo la muralla de contención sobre Filipinas y amenazaría su seguridad. Por otro lado, las Carolinas suponían un magnífico punto de escala cuyo valor estratégico aumentaba ante la posibilidad de apertura del canal de Nicaragua —por acercar las Antillas a Filipinas—. Este cúmulo de razones indujo al gobierno de Madrid a aprobar una real orden, el 19 de enero de 1885, que autorizaba la ocupación del archipiélago; y así, el 8 y el 10 de agosto de 1885 partió la expedición, formada por los transportes *Manila* y *San Quintín*, destinada a este fin. El 21 y 22 de agosto llegaron al puerto de Tomil los barcos que conducían al gobernador nombrado y jefe de la Administración Civil, teniente de navío Enrique Capriles y Osuna, y a la guarnición militar de Infantería de Marina. Los días siguientes se dedicaron a elegir el emplazamiento más adecuado, tarea en la que la expedición fue ayudada por los misioneros metodistas establecidos en las islas, de todo lo cual se levantó acta. El día 26 estaba previsto celebrar un acto oficial de toma de posesión, tras firmar los jefes indígenas un acta de reconocimiento de la soberanía española. La víspera, al atardecer, había entrado en el puerto el cañonero alemán *Iltis*, que fue recibido sin el menor recelo; pero, al anocheecer, una vez que sus tripulantes se enteraron de que la expedición española todavía no había tomado posesión formal de la isla, izaron la bandera alemana y declararon el protectorado alemán sobre las Carolinas y Palaos.

El jefe de la expedición española, el teniente de navío España, comandante del *San Quintín*, y su compañero Capriles, ajenos a esta decisión alemana recibieron la noticia a través de un oficial del buque alemán, que se presentó a bordo del *San Quintín* a comunicarlo. La indignación y sorpresa de los oficiales españoles fue enorme, y el teniente de navío Capriles se resistió a aceptarlo, por lo que desembarcó esa misma noche con un destacamento e izó la bandera española para hacer creer a los alemanes que ya ondeaba con anterioridad, tal como manifestó al comandante del *Iltis*. Capriles solicitó la ayuda de su compañero España para defender su postura por la fuerza si fuese necesario, pero este, temiendo un conflicto internacional, y por ir la actitud de Capriles en contra de la verdad, se la denegó. En plena discusión entre ambos oficiales, el comandante del buque alemán se presentó para protestar por haber izado la bandera española en un territorio ya declarado alemán. Así quedaron las cosas la noche del 25 de agosto, adoptando después los oficiales españoles posturas diferentes. Capriles era partidario de mantener izada la bandera y defender los derechos de España a toda costa, usando la fuerza si fuese preciso, mientras que España abogaba por retirarse arriando la bandera española, y resolver el problema por la vía diplomática. A la postre, la postura de España fue la que prevaleció, por ser el oficial de más antigüedad y ostentar el mando de la expedición, aunque recriminó oficialmente la postura alemana y reafirmó los derechos españoles sobre las islas.

El 28 de agosto el *San Quintín* regresó a Cavite para dar cuenta de lo sucedido, mientras el *Manila* permanecía con Capriles en Yap, como símbolo de

las reivindicaciones españolas y en espera de órdenes. El asunto se resolvió el 22 de octubre de 1885 tras la mediación del papa León XIII, quien dictó un laudo pontificio, ratificado por el protocolo de Roma de 17 de diciembre de 1885, mediante el cual España y Alemania dirimieron sus diferencias. En él se reconoció la soberanía española sobre el archipiélago, así como la prioridad de ocupación, pero se obligaba a España a hacerla efectiva y a comprometerse a sostener administración y dependencias del Estado. Alemania, por su parte, obtuvo plena libertad de comercio, navegación y pesca, y los súbditos alemanes, iguales condiciones que los españoles, así como el derecho de establecer una estación naval y un depósito de carbón para uso de la Marina imperial.

Resuelto el conflicto hispano-alemán, la ocupación se hizo efectiva. Por reales decretos de 19 de febrero y 1 de marzo de 1886 se dio cobertura legal a la nueva colonia, de manera que el *Marqués del Duero* y el *Manila* se dirigieron a Yap, donde el comandante del primero izó nuevamente la bandera española. Se crearon dos centros oficiales, uno en Ponape y otro en Yap, desde donde gobernar y abarcar mejor todas las islas. Se nombró como gobernadores políticos-militares a dos oficiales de Marina: el capitán de fragata Isidro Posadillo y el teniente de navío Luis Bayo. El primero de ellos, en su calidad de gobernador general de las Carolinas, tomó formalmente posesión de las islas el 19 de abril de 1887. Con anterioridad, en febrero y marzo de ese mismo año se establecieron las Divisiones Navales de las Carolinas Orientales y las Occidentales, con capitales en Ponape y Yap. De este modo finalizó la crisis carolina, que enardeció los ánimos de todos los españoles, alarmados ante la perspectiva de que estallase un conflicto bélico, riesgo tan palpable que la Escuadra de Instrucción llegó a aprestarse para su posible intervención.

Otros sucesos en el apostadero (1882-1896)

En julio de 1882, tras la epidemia de cólera que asoló al archipiélago, falleció el médico de la División Naval del Sur Guillermo Gómez Nieto, dando pruebas de heroísmo y abnegación. La comunicación del penoso lance, remitida por el comandante general al ministro de Marina —quien traslada la recibida a su vez del jefe de Sanidad Militar de Zamboanga—, lo expone de la manera siguiente: «Con el más profundo dolor, tengo la honra de participar a V.E. que a las once de la mañana de hoy, 20 de julio ha fallecido de cólera asfíctico el Médico 2.º de la Armada de la División Naval del Sur D. Guillermo Gómez Nieto, víctima de su abnegación y celo, llevados a un grado eminentemente heroico, en el cumplimiento de sus días, este brillante oficial médico de la Armada continuó en su puesto sin querer darse de baja, hasta ser acometido con rudo golpe de la misma epidemia, que con tanta energía y caridad venía combatiendo».

El 17 de diciembre de ese año quedó arbolada la bandera española en Taatan, en la isla de Tawi-Tawi. La ocupación se verificó con una división compuesta por la goleta *Sirena*, que arbolaba la insignia del capitán de navío

Rafael Aragón; la corbeta *Vencedora*, el crucero *Velasco* y el cañonero *Arayat*, que conducían piezas de artillería, víveres y municiones para la guarnición, perteneciente al Regimiento de Infantería Iberia, mandada por el comandante de dicha arma Matías Rodríguez. Las dotaciones del cañonero y del aviso *Marqués del Duero*, llegado posteriormente, construyeron el muelle de la población incorporada. El 13 de enero de 1883 quedaron las obras finalizadas, siendo destacable que, para levantar este establecimiento de Tataan, hubo que proceder al desmonte de tierras y a construir una carretera, para instalar por último los edificios prefabricados que había llevado el *Velasco*. El principal constaba de dos pisos; el bajo, cerrado, de ladrillo aspillero, y el alto, de madera, también aspillero, y con techo de hierro galvanizado. El *Velasco*, el 10 de julio de 1884, naufragó a causa de un baguio en el puerto de Musa (Luzón), donde buscaba refugio cuando navegaba de Manila a Shanghái. El salvamento de su tripulación fue posible merced al heroico arrojido del médico del buque, Eugenio Fernández Meléndez-Valdés, que nadando llevó una guía a la playa por la que luego se envió un calabrote, con lo que pudo establecerse comunicación con tierra. Antes habían perecido en el intento el contramaestre Manuel Grela, el alférez de navío Manuel Gabón y tres marineros que desaparecieron en las aguas. Se salvaron 175 hombres.

En julio de 1886, en la costa sur de la isla de Balabac, el cañonero *Bojador* fue asaltado por una vinta de moros. En la lucha cuerpo a cuerpo subsiguiente tuvo que intervenir incluso su comandante, el teniente de navío Juan de la Concha, y en ella resultó gravemente herido el médico de la Armada Pedro Espina, que lo era también de la colonia.

En 1887, el 1 de julio, se produjo en Ponape la insurrección de las tribus knot, jockart, kity y metalami (de los kanakas), en el curso de la cual resultaron muertos el gobernador, capitán de fragata Isidro Posadillo, y el médico de la corbeta *María de Molina*, Enrique Cardona Miret, que por su heroísmo fue condecorado con la Cruz de San Fernando. Ese mismo año se emprende una operación conjunta con el Ejército contra los moros rebeldes de Joló, siendo las fuerzas del Ejército mandadas por el coronel de Infantería Arolas, gobernador político-militar de Joló, y las de Marina por el capitán de navío Vicente Carlos-Roca, jefe de la División Naval del Sur. En la operación participaron la goleta *Sirena*, los cruceros *Marqués del Duero* y *General Lezo* y los cañoneros *Cebú*, *Mariveles* y *Mindoro*. En Tapul los moros resistieron, y allí pusieron pie las fuerzas de Ejército y la columna de desembarco de los buques mandadas por el capitán de fragata Martín de Oliva. En esta acción se distinguió notablemente por su arrojido el teniente de navío Gastardi. El jefe rebelde El Sayary se defendió bravamente, aunque finalmente fue derrotado y resultó muerto.

En estos años finales de la década de los ochenta hubo una expedición al Río Grande de Mindanao, por cuyo cauce atacaron los cañoneros *Bulusan* y *Pampang* y los botes armados de la *Valiente*, mandados por el alférez de navío Fernández Caro. De esta última desembarcó una sección de marinería perteneciente al crucero *Aragón* con dos grupos de desembarco, que operaron en tierra encuadrados con las fuerzas del Ejército.

Los años siguientes son de cierta tranquilidad, aunque no se hallen exentos de combates. Los buques del apostadero recorren los puntos de guarnición y estaciones navales y efectúan sus cruceros con entusiasmo y casi sin descanso. Los de la División de la Paragua recorrían los destacamentos de la costa oriental y la contracosta de la isla, siendo los puertos más visitados los de Malamut, Apumarán, Ulugan, Tagusao, isla Nasa, isla Macanao y Punta Separación, siempre saliendo de Puerto Princesa, adonde asimismo se regresaba una vez finalizado el crucero.

El 19 de abril de 1893 se dio de baja por su mal estado al cañonero *Mindanao*. Los buques del apostadero para el año 1894-1895 eran los siguientes: crucero de 2.^a clase *Castilla*, de 3.^a clase *Velasco*, *Juan de Austria*, *Ulloa* e *Isabel II*, cañoneros *Marqués del Duero*, *Elcano*, *General Lezo*, *Albay*, *Arayat*, *Bulusan*, *Calamianes*, *El Callao*, *Leyte*, *Manileño*, *Mariveles*, *Mindoro*, *Pampanga*, *Panay*, *Paragua* y *Samar*, lanchas cañoneras *Gardoquí*, *Otálora*, *Urdaneta* y *Vasco*, transportes *Manila* y *Cebú*, pontones *María de Molina*, en Ponape (Carolinas), y *Animosa*, en Pollok (Mindanao). En la Comisión Hidrográfica se hallaba destacado el *Argos*. Las tripulaciones de los buques y arsenal de Cavite se fijaron en 2.174 marineros y 398 soldados de Infantería de Marina.

Por real orden de 29 de agosto de 1894 se asigna al cañonero que se está construyendo en Hong Kong para prestar servicio en las Carolinas Orientales, isla de Donebey (Ponapé), el nombre de *Quirós*, cuyo reglamento de dotación se fija el 4 de septiembre. En ese mismo año también se dan de baja el pontón *Animosa* y el transporte *San Quintín*, aunque se consigna el valor de la carena prevista para este buque, más la cantidad de venta, para adquirir otro de características similares, que se construye en Inglaterra y se bautiza con el nombre de *General Álava* (RO de 10 de enero de 1895). En julio, por real orden del día 5, se dispuso que las lanchas cañoneras que se estaban construyendo en Cavite para operar en la laguna de Lanao (Mindanao) se denominasen *General Blanco* y *Lanao*, que junto con otras dos cañoneras constituyeron la Sección Naval de la Laguna de Lanao, cuyo mando se dispuso que ejerciese el comandante más antiguo, al que se asignó un 2.^o médico y un practicante. El 18 de septiembre se impuso el nombre de *Ruy López de Villalobos* al otro cañonero que se estaba construyendo en Hong Kong para prestar servicio en Yap (Carolinas Occidentales). Y el 24 de octubre, al estar a punto de prestar servicio las lanchas cañoneras de la laguna de Lanao, aumentadas por dos más denominadas *Almonte* y *Corcuera*, se nombró un teniente de navío de 1.^a clase como «encargado de las operaciones que se han de realizar en un mar interior».

En 1896 poco antes de iniciarse la insurrección tagala, las divisiones y estaciones navales del apostadero de Filipinas eran las siguientes:

- División del Sur, en Zamboanga, al mando de un capitán de navío;
- División de la Paragua, en Puerto Princesa, al mando de un capitán de fragata;

- estación naval de Corregidor, en el islote homónimo (en la bahía de Manila), al mando de un teniente de navío de 1ª clase;
- estación naval de Isabela de Basilán en la isla de Basilán, al mando de un teniente de navío de 1ª clase;
- estación naval de Balabac, en Puerto de Príncipe Alfonso, al mando de un teniente de navío de 1ª clase;
- estación naval de Carolinas Occidentales, en Ponape, al mando de teniente de navío de 1ª clase;
- estación naval de las Carolinas Orientales, en Yap, al mando de un capitán de fragata;
- estación naval de Pollok, al mando de un teniente de navío de 1ª clase
- Sección Naval de la Laguna de Lanao, al mando de un teniente de navío de 1ª clase;
- Comisión de Marina en Subic (Luzón), al mando de un capitán de fragata;
- Dependiendo directamente del comandante general del apostadero, hubo otra sección de embarcaciones menores y lanchas artilladas, que operaban en la laguna de Bay y en el río Pasig (Luzón).

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada 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 y de 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.

EL ARTE ESPAÑOL EN FILIPINAS

Blas SIERRA DE LA CALLE
Museo Oriental de Valladolid

Introducción

Según la opinión de los estudiosos, la mayoría de las obras de arte filipino realizadas durante el periodo de la presencia española en las islas (1565-1898) —exceptuando la arquitectura— han desaparecido, hasta el punto de que algunos afirman que, sobre todo en lo que se refiere a las pictóricas, más del 90 por 100 de esas creaciones se han perdido para siempre.

Las causas de este auténtico desastre artístico y cultural son muchas. Una de ellas es el clima filipino. Las frecuentes lluvias, las inundaciones, la humedad, el calor propios de una latitud tropical y, más recientemente, la contaminación no favorecen la conservación de estas piezas. La abundancia de distintos tipos de insectos que devoran el papel, la tela y la madera es otro factor reseñable, al que se debe añadir —sin tener en cuenta otros conflictos menores— los expolios perpetrados por los ingleses durante la invasión de Manila de 1762, la guerra hispano-filipina de 1868 y la segunda guerra mundial, la más destructiva de todas. Esta última, que tuvo efectos desastrosos en todo Filipinas, se ensañó especialmente con Manila, la ciudad donde se concentraba el núcleo de las colecciones artísticas en iglesias, conventos y edificios civiles. Los bombardeos de 1945 redujeron a escombros el patrimonio histórico-artístico acumulado durante trescientos años.

Tristemente, a estas causas hay que añadir también la negligencia humana, la falta de sensibilidad y de apego a la cultura, la apatía e ignorancia que han llevado a no valorar un arte que hubiese merecido una mejor suerte. Esto hace que, lo poco que queda, tenga actualmente un valor añadido.

Se explica así también que sobrevivan hoy fuera de Filipinas colecciones artísticas de mayor importancia que las existentes en el propio archipiélago. Cuando esas obras fueron sacadas de las islas, entre los siglos XVII-XIX, eran piezas abundantes en su lugar de origen. Pero, mientras que en las islas han desaparecido en gran parte, en otros lugares, de modo especial en España, han sobrevivido. Esto se debe en gran medida a las distintas circunstancias históricas, climáticas y culturales.

Este es el caso del Museo Oriental del Real Colegio de los Padres Agustinos Filipinos de Valladolid, cuyos fondos son fruto de la larga presencia de unos 3.000 agustinos en Filipinas, China y Japón. De los casi 2.000 misioneros agustinos que salieron desde este convento de Valladolid hacia Filipinas, la mayor parte consumieron su vida en el archipiélago al servicio del Evangelio y del pueblo filipino. Pero algunos —especialmente en la segunda parte

del siglo XIX— regresaron y, al volver, se trajeron consigo obras de arte y etnografía reunidas durante su estancia en el archipiélago, con el fin de dar a conocer esos pueblos y culturas a los jóvenes que se preparaban para ir a esas tierras. Así se formó la colección española de arte oriental más importante actualmente y, por lo que se refiere a Filipinas, la más notable entre las europeas.

En las páginas que siguen se desea ofrecer algunas pinceladas sobre la huella de España en Filipinas en el campo del arte. Se quiere poner el acento en obras hechas por españoles y que, al menos por algún tiempo, han estado en el archipiélago magallánico, aunque muchas de ellas pasaron luego a España o, desgraciadamente, se perdieron. Somos bien conscientes de la amplitud del tema, por lo que ya desde el principio se quiere dejar constancia de nuestra limitada intención. Un estudio exhaustivo del asunto que nos ocupa exigiría varios libros.



El Santo Niño de Cebú y los comienzos del arte español en Filipinas

La imagen del Santo Niño de Cebú es una de las obras que más influjo han tenido en el arte español en Filipinas. La evangelización de las islas se ha hecho a la sombra y bajo la protección de esta talla. Se podría decir que, en cierto modo, su imagen está en la raíz de todo el arte hispano-filipino de inspiración cristiana, en el origen de la arquitectura, la pintura y la escultura española en Filipinas. Los primeros años de la evangelización del archipiélago fueron muy duros, pero hubo también hechos providenciales, como el hallazgo de esta imagen, que dieron ánimo a los que allí sembraban la semilla evangélica (1).

Imagen original, llevada a Filipinas por Magallanes en 1521. Se venera en la basílica del Santo Niño de Cebú, en la ciudad homónima de Filipinas.

(1) MACCARTHY, Edgard J.: *Spanish Begining in the Philippines, 1565-1572*. Washington, 1943, pp. 95-109 y *passim*; GERHARD, Antonia, P.: «La obra evangelizadora de los primeros frailes agustinos en Filipinas», en *Anuario de Historia*, año IV. México 1964, pp. 77-99.

La llegada de la imagen

El Santo Niño de Cebú es la primera escultura española que llega a Filipinas. La imagen fue llevada al archipiélago por Magallanes en 1521. El almirante la donará a la «Reina Juana» de la isla de Cebú después de su bautizo. El cronista de la expedición, Antonio Pigafetta, nos narra así el hecho:

«... después el sacerdote y algunos otros nos fuimos a tierra, para bautizar a la reina, que se presentó con 40 damas. La condujeron encima de un estrado haciéndola sentarse sobre una almohada (...) El sacerdote le mostró la imagen de Nuestra Señora y un Niño de madera bellísimo y una cruz, lo que la emocionó mucho (...) Llorando pidió el bautismo. Se le impuso el nombre de Juana, como la madre del emperador [Carlos V] (...) Se bautizaron 800 almas entre hombres, mujeres y niños (...)

»La reina pidió el Niño para colocarlo en sustitución de sus ídolos. Sabiendo el capitán [Magallanes] que el Niño le gustaba mucho a la reina, se lo regaló y le dijo que lo colocase en sustitución de sus ídolos, porque era en memoria del Hijo de Dios. Dándole las gracias lo aceptó de muy buena gana» (2).

Nada menos que cuarenta y cuatro años —desde 1521 hasta 1565— separan la llegada del Santo Niño, en la expedición de Magallanes, de la de fray Andrés de Urdaneta y los primeros agustinos. Durante ese periodo, Magallanes fue asesinado, los españoles huyeron. Solo Él, el Niño, el «Dios extranjero», pervivió, sin otro auxilio que Sí mismo, a todos los intentos de destrucción. Este acontecimiento marcará para siempre la historia de Filipinas.

A la llegada de la expedición de Legazpi-Urdaneta a Filipinas, en 1565, a sus integrantes les esperaba una grata sorpresa, que se puede calificar de verdaderamente providencial. Nos referimos al hallazgo en Cebú de la imagen del Santo Niño, llevada, como hemos señalado, cuarenta y cuatro años antes por Magallanes. La historia de este extraordinario acontecimiento viene así descrita por el cronista:

«En la ysla de Cubu de las felipinas del ponyente de su majestad, a diez y seys del mes de mayo de myll e quinientos y sesenta e cinco años, el muy yllustre señor Miguel lópez de legazpi (...) dixo que por quanto el día que los españoles entraron en esta dicha ysla e pueblo de Cubu, que fue el sábado veynte y ocho de abril deste presente año (...) en una de las casas de las más pobres moradas e humildes y pequeña y de poco aparato, donde entró Juan de camuz, natural de bermeo, marinero de la nao capitana, halló en ella una ymagen del nyño Jesús (...) y luego que la obo hallado, llevándola en las manos con su caxeta para enseñalla, topó con el maese de campo, mateo de

(2) PIGAFETTA, Antonio: *La mia longa et pericolosa navigatione. La prima circumnavigazione del Globo (1519-1522). Trascrizione dal Codice Della Biblioteca Ambrosiana*. Milán, 1989, pp. 126-127.

saz, y se la quitó y llevó a mostrar a dicho señor general, el cual con gran veneración y solemne procesión, la mandó traer y poner en la iglesia que agora se tiene de prestado, y hizo boto e promesa él, y los rreliгиозos de la orden del señor san agustín, y los capitanes y otros oficiales del campo que todos los años tal día como fue hallada la dicha ymagen se hiziese y celébrase una fiesta e invocación del nombre de Jesús, e allende desto se (h)a hecho e ynstituido una cofradía del benditísimo nombre de Jesús, de la manera que está ynstituida la del monasterio de san Agustín de México, y con los mismos estatutos della, y para que perpetuamente quede memoria de lo susodicho, y de cómo la dicha ymagen fue hallada en esta tierra de ynfieles el dicho día, el dicho seño(r) governador por ante my el dicho escribano mandó hazer la información de testigos siguiente, y firmólo de su nombre: miguel López; pasó ante my, fernando rriquel, escribano de gobernación» (3).



Frontispicio de *Acta del hallazgo de la imagen del Santo Niño de Cebú*, códice miniado del XVIII. Museo Oriental, Valladolid.

La realización del manuscrito miniado

En este hallazgo está la raíz de la pintura y la arquitectura españolas en Filipinas. Por lo que se refiere a la pintura, el texto arriba citado fue copiado, y probablemente también iluminado, con una imagen del Santo Niño que se acababa de encontrar.

En el Museo Oriental del Real Colegio de los PP. Agustinos de Valladolid se encuentra el *Acta del hallazgo de la imagen del Santo Niño de Cebú*. La obra, fechada en Cebú el 2 de noviembre de 1734, es copia — realizada ante notario— del documento original, de 1565, por entonces ya en mal estado. Va ilustrada con una imagen del Santo Niño de Cebú en el centro, el símbolo agustiniano del corazón abajo, y flores de vivos colores en los márgenes de cada una de las hojas del documento (4). Es de suponer que, si es copia de un docu-

(3) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana del Stmo. Nombre de Jesús de Filipinas*, vol. XIII. Manila, 1978, pp. 396-398. El documento completo, con todos los testimonios de los testigos, continúa hasta la página 406.

(4) SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Museo Oriental. China, Japón Filipinas. Obras selectas*. Valladolid, 2004, p. 464.

mento otorgado ante notario, en el original también aparecía —aparte, como es obvio, del documento transcrito— la imagen pintada del Santo Niño de Cebú.

Como se ve por el manuscrito, una vez hallada la imagen se instituyó en Cebú la Cofradía del Santísimo Nombre de Jesús. López de Legazpi y los agustinos decidieron que debería gobernarse por los estatutos que regían la del mismo nombre en Ciudad de México, de la que tanto Legazpi como los agustinos eran cofrades (5).

La construcción de la iglesia

Esta imagen del Santo Niño fue también el origen de la arquitectura española en las islas. En su honor se construiría la primera iglesia en el archipiélago. El convento e iglesia del Santo Niño de Cebú fueron fundados por fray Andrés de Urdaneta en 1565, inmediatamente después del hallazgo de la imagen. A lo largo de los siglos se han sucedido diversas construcciones (1565, 1605, 1628...), levantadas con madera y nipa, primero, y después con ladrillo. El fuego y los terremotos las fueron destruyendo.

El templo actual, construido en piedra, se comenzó en 1735. La obra fue dirigida por el agustino español fray Juan de Albarrán, prior del convento. La piedra se transportaba en «bancas» desde Capiz y Panay, y la madera de mola-ve provenía de los montes de Talisay y Pitalo. La mano de obra, además de en Cebú, se contrató con obreros de San Nicolás, Carcar y Boljoon. Tras cinco años de trabajo, la iglesia estaba concluida en 1739. Al año siguiente, en una ceremonia solemne, se instalaría en su interior la imagen del Santo Niño de Cebú. En 1965, con ocasión del Cuarto Centenario de la Evangelización de Filipinas, se acometió una importante restauración tanto en la iglesia como en el convento. Ese mismo año S.S. el papa Pablo VI concedió a la iglesia el título de basílica menor. Por su parte, el presidente de la República, a la sazón Ferdinand F. Marcos, declaró el templo «santuario nacional», debido a su valor histórico (6).

Los agustinos conservan y custodian la imagen del Santo Niño, desde 1565, en esta basílica de Cebú. Su culto se ha convertido en una de las devociones más populares de todo el archipiélago.

El padre Urdaneta y sus compañeros agustinos que llegaron con Legazpi en 1565 se pusieron bajo su advocación y lo escogieron como patrono. Y así, a la nueva división provincial de la orden se le puso por nombre «Provincia Agustiniense del Santísimo Nombre de Jesús de Filipinas».

(5) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *op. cit.*, vol. IX, pp. 4-5. Para más información sobre esta cofradía en México, véase CUEVAS, Mariano: *Monje y marino. La vida y tiempos de fray Andrés de Urdaneta*. México, 1943, pp. 356-361.

(6) GALENDE, Pedro G.: *Angels in Stone. Architecture of Augustinian Churches in the Philippines*. Manila, 1987, pp. 439-444. Una segunda edición, con fotografías en color, ha sido impresa en 1996.

Obras españolas de arte llevadas a Filipinas en el siglo XVI

Ante la imposibilidad de abarcar la temática en su totalidad, me centraré en las obras llevadas a Filipinas por los misioneros agustinos en ese siglo (7).

En los inicios, cuando en Filipinas se carecía de todo, los agustinos enviaron libros y obras de arte desde España y México. Aunque carezcamos de documentación sobre la mayoría de estos envíos, tenemos una serie de datos que confirman el hecho.

Los libros

La tipología de los libros llevados a Filipinas era variada: litúrgicos, para uso en las ceremonias de culto; de oraciones, para el rezo diario, tanto personal como comunitario; rituales, para la administración de los sacramentos; de doctrina —bien fuese escriturística, bien teológica, moral o jurídica—, que les ayudaban en la profundización del mensaje cristiano con vistas a la predicación y la catequesis, y los de otras ciencias, como cosmología, astronomía, geografía y otras disciplinas en las que ciertos agustinos —como el padre Martín de Rada, por ejemplo— eran especialistas.

No tenemos constancia de los libros personales de estudio y meditación que llevaba cada misionero, pero sí de aquellos que, por estar directamente relacionados con su misión evangelizadora, eran pagados a través de la Casa de Contratación. Así, en la Primera Misión, de 1565, se pagaron a Bartolomé de Torres —mercader mejicano— 279 pesos y 4 tomines de oro común por libros entregados al padre Andrés de Urdaneta para llevar en ese viaje. Al mismo tiempo consta que llevaban 117 arrobas con ropa y libros personales (8).

En 1568 se entregará a Felipe de Salcedo, para que lo lleve al convento del Santo Niño de Cebú, un misal junto con un cajón de ornamentos y vasos litúrgicos (9).

En la Segunda Misión, de 1569, por un lado se menciona el envío de *misales* y por otro se explica que dieron 80 pesos a fray Alonso Ximénez «para libros para él y su compañero» (10).

(7) Algo muy similar podría afirmarse de las obras llevadas por los misioneros de otras grandes órdenes religiosas, como dominicos, franciscanos, agustinos recoletos y jesuitas.

(8) CASTRO SEOANE, J., y SANLES MARTÍNEZ, R. (OdeM): *Aviamiento y catálogo de misioneros a Indias y Filipinas en el siglo XVI, según los libros de la Casa de Contratación. Expediciones agustinianas*, separata de *Missionalia Hispanica*. Madrid, 1978-1979, p. 14. Más resumido en RGUEZ. RGUEZ., Isacio, y ÁLVAREZ F., Jesús: *Diccionario biográfico agustiniano. Provincia de Filipinas*, vol. I (1565-1688). Valladolid, 1992, p. 53.

(9) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana...*, vol. XIII, p. 403.

(10) CASTRO SEOANE, J., SANLES MARTÍNEZ, R. (OdeM): *Aviamiento y catálogo de misioneros*, pp. 19-20; RGUEZ. RGUEZ., Isacio, y ÁLVAREZ F., Jesús: *Diccionario biográfico agustiniano*, vol. I, p. 156.

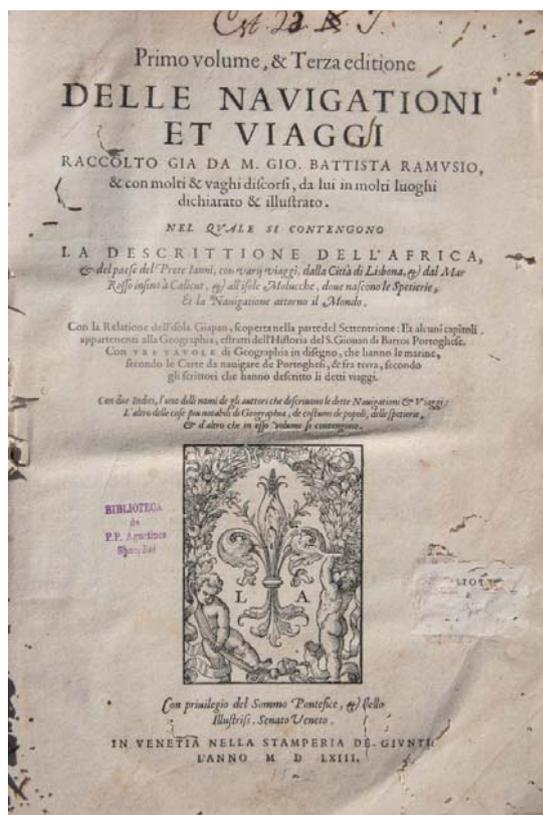
Por su parte, en la Misión de 1570, la tercera, llevaron dos misales romanos grandes y dos libros grandes de canto para el coro (11).

En la Misión de 1571 los agustinos, además de sus libros personales, llevaron seis misales venecianos, tres antifonarios de los impresos en México, tres salterios de marca mayor, seis manuales para bautizar, tres calendas, seis breviarios, seis diurnos y una docena de horas. La Casa de Contratación pagó además otros 200 pesos en dineros para libros y otras cosas necesarias a los religiosos (12).

En 1586 Felipe II concedió al padre Andrés de Aguirre 300 ducados para ayudar a comprar, entre otras cosas, «seis cantorales de luxo impresos de canto, cuarenta o cincuenta misales y otros tantos breviarios y diurnales para las casas de dicha orden que ay en aquellas islas» (13).

Los ornamentos y vasos litúrgicos

La fe no solamente se transmitía por la predicación, la catequesis y la enseñanza, es decir, *oyendo*, sino también *viendo*. Cuando los misioneros *celebraban los misterios de la fe*, esas ceremonias, a la vez solemnes y extrañas, indudablemente ejercían su influjo, atrayendo la atención y la curiosidad de los habitantes de Filipinas, para quienes todo aquello resultaba doblemente misterioso. Misterioso porque se celebraba en una lengua —el latín— que no entendían, pero misterioso sobre todo porque, hasta que no estuvieron convenientemente catequizados, el sentido de aquellos gestos, cánticos y ritos les era inaccesible.



Frontispicio del vol. I de *Delle navigationi et viaggi*, obra de M G Battista Ramusio (Venecia, 1563), uno de los muchos libros llevados por los agustinos a Filipinas. Posteriormente recalaría en la biblioteca de los agustinos de Shanghái, en China. Museo Oriental, Valladolid.

(11) CASTRO SEOANE, J., SANLES MARTÍNEZ, R., (OdeM): *Aviamento y catálogo de misioneros*, pp. 24-26; RGUEZ. RGUEZ., Isacio, y ÁLVAREZ F., Jesús: *Diccionario biográfico agustiniiano*, vol. I, p. 168.

(12) CASTRO SEOANE, J., SANLES MARTÍNEZ, R. (OdeM): *Aviamento y catálogo de misioneros*, pp. 28-29; RGUEZ. RGUEZ., Isacio, y ÁLVAREZ, F., Jesús: *Diccionario biográfico agustiniiano*, vol. I, p. 177.

(13) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana...*, vol. X, p. 69.

Para estas celebraciones litúrgicas de los distintos sacramentos, los agustinos llevaron consigo todo lo necesario para que tales celebraciones se revistiesen de la dignidad debida.

Por lo que se refiere a los ornamentos litúrgicos y otros vestidos, entre 1565 y 1572 —resumiendo los distintos informes que aparecen en la Casa de Contratación— tenemos los siguientes datos:

- 2 capas pluviales de terciopelo, una roja y otra blanca;
- 3 casullas de terciopelo (roja, morada y anaranjada);
- 13 casullas de damasco (tres rojas, tres azules, tres blancas, dos pardas, una verde y una negra);
- 2 dalmáticas de terciopelo blanco;
- 6 sobrepellices para administrar sacramentos;
- 2 frontales de altar de terciopelo (morado y rojo);
- 5 frontales de damasco (blanco, verde, negro, rojo y carmesí);
- 1 manga de cruz de terciopelo rojo;
- 1 paño de atril de terciopelo blanco (14).

Además, en la Misión de 1569, la Casa de Contratación pagó al mercader Francisco Rodríguez 1.095 pesos y tres tomines por sedas, rasos, alfombras, lienzos... y otras cosas (15).

Por lo que se refiere a la ropa blanca, se deja constancia de 18 albas, 22 corporales, 12 manteles, 12 amitos y 19 paños de cáliz (16).

En cuanto a los vasos litúrgicos y otros objetos de culto, aquí enumeramos un resumen de lo llevado en estos primeros años:

- 17 cálices con sus patenas (dieciséis de plata y uno dorado)
- 6 crismeras (cinco de plata y una de estaño)
- 19 pares de vinajeras (2 de plata, 5 de estaño y 12 de cristal)
- 2 ciriales
- 14 candelabros (4 de plata y 10 de azófar)
- 4 acetres para el agua bendita de azófar.
- 5 incensarios con sus navetas (2 de plata y 3 de azófar)
- 9 portapaces (uno de plata y 8 de madera dorada)
- 14 campanillas de metal para la iglesia
- 2 pares de sacras

(14) CASTRO SEOANE, J., SANLES MARTÍNEZ, R. (OdeM): *Aviamento y catálogo de misioneros*, pp. 5-15,19-20, 24-25, 28-29; RODRÍGUEZ, R., ISACIO, ALVAREZ, F. Jesús: *Diccionario biográfico agustiniano*, vol. I, pp. 52, 156, 168, 177.

(15) CASTRO SEOANE, J., SANLES MARTÍNEZ, R. (OdeM): *Aviamento y catálogo de misioneros*, pp. 19-20; RGUEZ. RGUEZ., Isacio, y ALVAREZ, F., Jesús: *Diccionario biográfico agustiniano*, vol. I, p. 156.

(16) CASTRO SEOANE, J., SANLES MARTÍNEZ, R. (OdeM): *Aviamento y catálogo de misioneros*, pp. 9-15, 19-20, 24-25, 28-29; RGUEZ, RGUEZ., Isacio, y ÁLVAREZ, F., Jesús: *Diccionario biográfico agustiniano*, vol. I, p. 156.

- 1 hostiario de palo
- 5 hierros para hacer hostias para la eucaristía (17)

A esto tenemos que añadir dos campanas. Una se entregó en 1568 a Felipe de Salcedo, para que la llevase al convento del Santo Niño de Cebú. Había sido hecha en el puerto de Acapulco y pesaba nueve arrobas. La otra campana fue llevada en 1570 y pesó cinco arrobas y doce libras (18).

En 1586 Felipe II concedió al padre Andrés de Aguirre un dinero para comprar, entre otras cosas, «dos ornamentos cumplidos» (19).

Es muy probable que, además, cada religioso llevase también sus propios ornamentos litúrgicos, e incluso su propio cáliz para celebrar la eucaristía, proporcionado por la comunidad agustiniana de México —de donde los misioneros salían— o incluso por la de España, de donde la mayoría de ellos procedían.

Las imágenes y estampas

Las imágenes religiosas, tanto en escultura como en pintura, han sido tradicionalmente un medio importante para la evangelización, así como un centro de culto y veneración. Por orden de dignidad, hay que colocar en primer lugar las imágenes de Cristo, a continuación las de su madre, María Virgen, y después las distintas advocaciones de los santos.

En los registros de la Casa de Contratación consta que los agustinos llevaron a Filipinas, durante los años 1565-1572, «seis cruces de palo doradas» (20) que, con toda probabilidad, no eran simplemente cruces, sino más bien imágenes de Cristo crucificado. Además de estas, se da por descontado que llevaron otros crucifijos. Por lo menos hay que considerar que habría, como mínimo, uno por cada convento e iglesia donde moraban los religiosos y celebraban la eucaristía, pues la normativa litúrgica consideraba preceptiva la presencia de un crucifijo en el altar donde se decía misa.

Además, en la Misión de 1569 —como ya se dijo anteriormente— la Casa de Contratación pagó al mercader Francisco Rodríguez 1.095 pesos y tres

(17) CASTRO SEOANE, J., y SANLES MARTÍNEZ, R. (OdeM): *Aviamiento y catálogo de misioneros*, pp. 9-15, 19-20, 24-25, 27-30; RGUEZ. RGUEZ., Isacio, y ÁLVAREZ, F., Jesús: *Diccionario biográfico agustiniano*, vol. I, p. 53, 156, 168; RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana...*, vol. XIII, p. 403.

(18) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana...*, vol. XIII, p. 403; CASTRO SEOANE, J., y SANLES MARTÍNEZ, R. (OdeM): *Aviamiento y catálogo de misioneros*, pp. 24-25; RGUEZ. RGUEZ., Isacio, y ÁLVAREZ F., Jesús: *Diccionario biográfico agustiniano*, vol. I, p. 168.

(19) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana...*, vol. X, p. 69.

(20) CASTRO SEOANE, J., SANLES MARTÍNEZ, R. (OdeM): *Aviamiento y catálogo de misioneros*, p. 28, RGUEZ. RGUEZ., Isacio, y ÁLVAREZ F., Jesús: *Diccionario biográfico agustiniano*, vol. I, p. 168.



Virgen con niño. Madera policromada (s. XVII). Representativa del tipo de esculturas llevadas por los agustinos a Filipinas. Museo Oriental, Valladolid.

tomines por sedas, rasos, alfombras, lienzos... y otras cosas (21). Aunque aquí no se especifica la naturaleza de estos «lienzos», nos parece razonable que se tratase de *pinturas en lienzo* e imágenes para las iglesias, pues tanto cuando se habla de prendas de vestir como cuando se hace de ropas de altar o para la mesa se usan otros términos.

Consta también que la Misión de 1571 llevó «seis retablos de lienzo» (22). Evidentemente, de lo que se está hablando es de que se llevaron seis pinturas sobre lienzo destinadas a los altares mayores de sus respectivas iglesias. Aunque no podemos afirmar con certeza cuáles eran los santos representados —ni en el envío de 1569 ni en el de 1571—, sí que se puede afirmar, con gran probabilidad, que se trataba de algunos de los titulares de las iglesias que por entonces tenían los agustinos: la Inmaculada Concepción, san Agustín, santa Mónica, san Pablo, Santiago Apóstol, san Juan Bautista y san Martín Obispo.

Además de estas, es probable que existiesen otras, pues en esa misma misión de 1571 se llevaron «36 varas de volantes para velas, imágenes y crucifijos» (23).

Citemos también que, en 1586, el rey Felipe II concedió al padre Andrés de Aguirre 300 ducados para «ayudar a comprar un retablo y sagrario donde esté el santísimo sacramento con decencia, para el monasterio de la dicha orden en la ciudad de Manila» (24).

(21) CASTRO SEOANE, J., y SANLES MARTÍNEZ, R. (OdeM): *Aviamento y catálogo de misioneros*, pp. 19-20; RGUEZ. RGUEZ., Isacio, y ÁLVAREZ F., Jesús: *Diccionario biográfico agustiniano*, vol. I, p. 156.

(22) CASTRO SEOANE, J., y SANLES MARTÍNEZ, R. (OdeM): *Aviamento y catálogo de misioneros*, pp. 28; RGUEZ. RGUEZ., Isacio, y ÁLVAREZ F., Jesús: *Diccionario biográfico agustiniano*, Vol. I, p. 177.

(23) CASTRO SEOANE, J., y SANLES MARTÍNEZ, R. (OdeM): *Aviamento y catálogo de misioneros*, pp. 28; RGUEZ. RGUEZ., Isacio, y ÁLVAREZ F., Jesús: *Diccionario biográfico agustiniano*, vol. I, p. 177.

(24) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana...*, vol. X, p. 69.

En el año 1599, el padre Roque de Barrionuevo, agustino soriano, siendo ministro de Malolos colocó en la ermita de Mamnog una imagen de san Roque que se ha hecho muy famosa por sus milagros (25).

Los misioneros llevaban también estampas de Cristo, la Virgen y los santos, tanto para su devoción personal como para repartir entre los neófitos. Las imágenes —esculpidas o pintadas— están concebidas más bien para emplazarlas en un lugar de culto público, mientras que las estampas, dado su reducido tamaño, que permite puedan ser transportadas con facilidad, son más adecuadas para el rezo y devoción personales.

En la Misión de 1571 los agustinos llevaron «dos resmas de estampas». Pero a estas habría que añadir otras muchas no registradas y llevadas personalmente por los misioneros.

Tampoco tenemos aquí certeza de *quién* estaba representado en estas estampas. De todos modos, tenemos un documento cercano que nos ofrece algunos personajes. Se trata del informe del padre Martín de Rada hablando de su viaje a China en 1575. Mientras estaba en Hocchin (provincia de Fujian), el virrey o mandarín de la ciudad le pidió «que le enviásemos el libro con que solíamos rezar que lo quería ver, y como le enviásemos el Breviario tomó de él cinco o seis estampas de unas que estaban por registros, entre las cuales tomó un crucifijo y una columna y un eccehomo y una coronación de nuestra señora y una imagen de sancta Brígida, y no sé si alguna otra más» (26).

Es probable que, además de estampas con estos temas de la pasión de Cristo o de la Virgen, llevaran también las de santos propios de su orden, como san Agustín y santa Mónica o la Virgen de la Consolación.

Arquitectura española en Filipinas

La huella más visible del arte español en Filipinas nos ha quedado plasmada en la arquitectura, por la naturaleza propia de los materiales en los que se ha realizado la obra —bien fuese piedra bien ladrillo—, susceptibles de sobrevivir al clima adverso, los terremotos, las guerras y otros elementos.

Los edificios arquitectónicos construidos por los españoles en Filipinas son de raíz ciertamente *española*, aunque no exclusivamente *españoles*. Hay que tener en cuenta que es una arquitectura que ha pasado por Hispanoamérica. Las experiencias latinoamericanas de la construcción de fuertes e iglesias —de modo especial las mejicanas— influirán decisivamente en la arquitectura filipina. A ello hay que añadir el influjo del propio pueblo isleño, que aportó la mano de obra, y el mismo clima del país, que condicionó los tipos de construcción. Asimismo hay que considerar que Filipinas era una región influida también por las artes de los países de Extremo Oriente de su entorno, princi-

(25) CASTRO, Agustín M.^a de: *Misioneros agustinos en el Extremo Oriente (1565-1780) u Osario venerable*. Madrid, 1954, p. 277.

(26) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana...*, vol. XIV, p. 284.

palmente China, Japón e India. Por eso hay quienes hoy se inclinan por hablar de una arquitectura mestiza.

Podemos distinguir tres tipos de construcciones: militares, civiles y religiosas.

Construcciones militares

Entre las construcciones militares tenemos, por un lado, las murallas, y por otro, los fuertes.

Las murallas de Manila

Al salir de Acapulco, el gobernador Dasmariñas llevó consigo, en 1590, doscientos setenta españoles y mejicanos y la orden de dar a Manila un carácter puramente militar.

Realizó el trabajo con tal celo, con tal «calor y aliento», que al año siguiente de su llegada ya escribía al rey: «... la muralla de piedra está muy adelantada».

Al mismo tiempo expresaba la necesidad de construir el fuerte de Santiago más sólidamente, ya que el río y el mar se estaban comiendo la punta donde se asentaba.

Los gastos habrían de cubrirse con un 2 por 100 de impuestos que gravarían las mercancías chinas y con una tasa que habrían de pagar todos los que embarcasen algo en la nao de Acapulco o Galeón de Manila. El resto se sacaría de los impuestos sobre el juego. Una real cédula autorizaba a la Audiencia a cobrar impuestos mientras durasen las obras.

En los tres años de su gobierno, Dasmariñas dejó la obra casi terminada. Su hijo, Luis Gómez Dasmariñas, la concluiría en 1594.

El recinto abarcaba unos 1.200 metros y lo formaban una muralla bastionada con foso y contrafoso anchos y hondos y con puentes levadizos en las seis puertas. La Real daba a la Plaza Mayor y al palacio del gobernador, pero, después de la entrada de los ingleses en 1762, se trasladó frente al Colegio de San José (27).

Los fuertes

Al igual que sucediera en América, los españoles construyeron en Filipinas numerosos fuertes defensivos —generalmente a orillas del mar— para prote-

(27) ORTIZ DE ARMENGOL, Pedro: *Intramuros de Manila. De 1571 hasta su destrucción en 1945*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid, 1958, p. 38; BUZETA, Manuel, y BRAVO, Felipe: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de las islas Filipinas*, vol. II. Madrid, 1850, pp. 213-214. La construcción de las murallas de Manila, así como el largo proceso de mejoras a lo largo de los siglos y los distintos arquitectos que intervinieron en las mismas, es ampliamente estudiado en DÍAZ TRECHUELO, Lourdes: *Arquitectura española en Filipinas (1565-1800)*. Sevilla, 1959.



Muralla de Manila y Puerta Real. Pintura al óleo de Cabisada Jr., finales del siglo xx. Museo Oriental, Valladolid

gerse de las incursiones piráticas que desde su misma llegada perpetraban contra las poblaciones cristianas los grupos musulmanes del sur.

Ya en 1569 los moros del sur atacaron varias poblaciones de las islas Visayas y se enfrentaron en el mar con las fuerzas de Martín de Goiti. Este sería el primer eslabón de una larga cadena de incidentes que se prolongarán durante más de tres siglos.

Para castigar a estos piratas, el gobernador Francisco de Sande atacó en 1578 Cotabato, entonces capital del sultanato de Brunéi. Ese mismo año Esteban Rodríguez de Figueroa dirigió una expedición para obligar a los habitantes del archipiélago de Joló a capitular y convertirse en vasallos de España. Las fuerzas de Figueroa asaltaron Joló y forzaron a su jefe, el sultán Pangiran, a pedir la paz.

En esta lucha secular, unos y otros actuaban movidos por intereses políticos y económicos. Los españoles intentaban imponer su soberanía; los moros, salvaguardar cierta independencia y, al mismo tiempo, aprovecharse de la riqueza del comercio cada vez más rico entre el sureste asiático, China e India, por un lado, y América y Europa, por otro. Es decir, trataban de officiar de intermediarios de ese comercio, cosa que nunca alcanzaron a conseguir, pues el grueso de este tráfico mercantil se concentró siempre en los puertos de Manila, en Luzón, y de Cebú e Iloilo, en Visayas.

Sus intereses comerciales y económicos incluían también el tráfico de esclavos, con los cuales comerciaban tanto los maguindanao como los tausog o los iranum (28).

Los *piratas musulmanes* —aprovechando los vientos favorables— navegaban en rápidas embarcaciones atacando a diversas comunidades cristianas existentes a lo largo de la costa. Venían desde Borneo, Joló y Mindanao y se llegaban hasta las costas de Visayas e incluso hasta las del norte de Luzón, en Ilocos y Cagayan. Buscaban botín y esclavos. No pertenecían a un único tipo de población, sino que integraban a varios grupos étnicos: balanguinguis, camucones, tausogs, samales, maguindanaos, iranums, maranaos...

A todos estos grupos los españoles les dieron la común denominación de «moros» debido a que, o eran de religión musulmana, o estaban aliados con grupos musulmanes. Y así, como en España se había dado el nombre de *moros* a los árabes que dominaron la Península durante siete siglos, emplearon esta misma terminología para referirse a estas poblaciones que atacaban los enclaves cristianos (29).

Entre las fortificaciones vamos a ocuparnos de las siguientes: el fuerte Santiago en Manila, las fortificaciones de Santiago en Ilocos Norte y el fuerte del Pilar en Zamboanga, Mindanao.

El fuerte de Santiago en Manila

La construcción del fuerte de Santiago —así como la de las murallas de Manila— estaba motivada no solo por las frecuentes incursiones de los moros, sino también por el continuo peligro que representaban japoneses, chinos y —a principios del siglo XVII— holandeses (30).

Esta construcción se encuentra en una lengua de tierra entre el mar y la desembocadura del río Pasig. Aquí el jefe de los tagalos de Maynilad (Manila), el rajá Soleimán o Sulayman, había construido una empalizada de maderas robustas que las tropas españolas capturaron y ocuparon en 1571. Según nos narra el padre Gaspar de San Agustín, este fuerte construido por los moros fue aprovechado por los españoles hasta 1590 (31).

Por estas fechas comenzaron los trabajos de construcción de un fuerte de piedra, bajo el gobernador Dasmariñas. Carecemos de noticias acerca de sus progresos y de la fecha en que se terminó. Sabemos que en 1634 estaba ya «en defensa», si bien no con la perfección que en estos tiempos se practica, según el gobernador Cerezo de Salamanca.

(28) JAVELLANA, René: *Fortress of Empire. Spanish Colonial Fortifications of the Philippines*. Makati, 1997, pp. 65-71.

(29) *Ibidem*, p. 65.

(30) AGUILERA, Concha, y GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio: *Las islas Filipinas. Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*. Madrid, 1985, p. 221.

(31) SAN AGUSTÍN, Gaspar de: *Conquistas de las Islas Filipinas*. Madrid, 1698, p. 434.

Antonio de Morga nos lo describe así en su famosa obra *Sucesos de las Islas Filipinas*, publicada en México en 1609:

«... tiene una fortaleza de sillería a la punta que guarda la barra y el río, con un rebellín junto al agua, que tiene algunas piezas gruesas de artillería, que juegan al mar y al río, y otras en lo alto, para defensa de la barra, sin otras medianas de campaña y pedreras con sus bóvedas para bastimento y municiones y almacén de pólvora; muy guardado, su plaza dentro con pozo copioso de agua dulce; alojamientos de soldados y artilleros y casa del alcaide. Está fortificada de nuevo por la parte de la tierra, a la plaza de armas, donde tiene entrada con su buena muralla y dos orejones guarnecidos de artillería, que juega cortando la muralla y puerta» (32).

En 1662, ante la amenaza del pirata chino Koseng, el gobernador Manrique de Lara llevó a cabo importantes reformas en el fuerte Santiago. La principal fue la construcción de una plataforma en la punta avanzada hacia el mar, para guardar la boca del río. Medía 200 pies de circunferencia y tenía capacidad para 12 piezas de grueso calibre. Completaba esta obra una media naranja que le servía de caballero y se unía a la fuerza por un través abovedado (33).

En 1685, delante de la puerta principal del fuerte se excavará el foso que la separaba del resto de la ciudad fortificada de Manila, popularmente conocida como «Intramuros».

La expresada fuerza tenía una puerta para la plaza y otra, falsa, para el río. Enfrente, y a la otra banda de este, se encontraba la alcaicería de San Fernando (34).

Dentro del recinto existía un cuerpo de guardia, alojamiento para la tropa y la vivienda del castellano, así como la capilla, almacenes, escaleras y rampas de subida a los baluartes. En estos, según una relación del siglo XVIII, existían 29 cañones de bronce y otros tantos de hierro. Guarnecían la plaza una compañía española de infantería de 60 hombres, al mando de un teniente, otra de Pampangos de 90 efectivos, y un condestable de artillería con 12 artilleros. En los almacenes figuraban 95 mosquetones, 85 arcabuces, más de 3.400 balas y solo 155 granadas, con 200 arrobas de pólvora (35).

Al término de la presencia española en Filipinas, en 1898, tanto este fuerte como las demás fortificaciones de Manila carecían ya de valor defensivo.

El fuerte Santiago ha sufrido diferentes remodelaciones y restauraciones, la última de ellas después de la segunda guerra mundial.

(32) MORGA, Antonio de: *Sucesos de las islas Filipinas* (ed. de José Rizal). París, 1890, p. 318.

(33) DÍAZ TRECHUELO, Lourdes: «Fortificaciones en las islas Filipinas (1565-1800)», en *Fortificaciones en América y Filipinas* (actas del seminario). Madrid, 1985, p. 267; IDEM: *Arquitectura española*, p. 58.

(34) BUZETA, Manuel, y BRAVO, Felipe: *Diccionario geográfico*, vol. I, p. 214.

(35) ORTIZ ARMENGOL, Pedro: *Intramuros de Manila. De 1571 hasta su destrucción en 1945*. Madrid, 1958, p. 76.

La torre vigía de Santiago, en Ilocos Sur

A lo largo de las costas de Ilocos, los españoles construyeron diversas torres vigía y construcciones defensivas en prevención de las frecuentes incursiones de los moros. Una de ellas es la torre vigía de Santiago.

La ciudad de Santiago, en Ilocos Sur (Luzón), está situada entre el mar y la cordillera, en una zona montañosa frecuentemente visitada por piratas musulmanes.

Para defenderse de ellos, el padre Dámaso Vieytez, agustino, construyó unas estructuras defensivas en la boca del puerto. En esta tarea sabemos que le ayudaron los distinguidos residentes de esa localidad don Agustín Santiago y don Domingo Sumabas (36).

La estructura la formaban un parapeto de piedra en varios niveles, sobre el cual iba una torre cilíndrica de unos ocho metros de diámetro y diez de altura. Estaba construida con piedra arenisca y cal. También se utilizó la recia lava de Ilocos.

Actualmente, de esta torre vigía solo se conserva la mitad (37).

Fortificación de Nuestra Señora del Pilar, en Mindanao

La isla de Mindanao, al sur de Filipinas, es la segunda en extensión del archipiélago. Los españoles apenas alcanzaron a dominar algunas partes costeras de esta isla, cuyos habitantes, de religión islámica, no solo resistieron al dominio hispano, sino que atacaron con frecuencia las islas Visayas, cuyos pueblos saquearon y a cuyos naturales se llevaron cautivos.

Entre los fuertes construidos allí por los españoles, el más importante fue el de Zamboanga, llamado al principio de San José. La primera piedra fue colocada el 23 de junio de 1635.

En 1662 Manrique de Lara, ante la amenaza del pirata chino Koseng, decidió concentrar las fuerzas en Manila y retirarse de varios presidios, entre ellos de este. Posteriormente, se intentó guarnecerlo de nuevo, por su gran importancia para defender las islas Visayas de las continuas agresiones piráticas (38).

Un documento de 1685 dice que este fuerte era de planta cuadrada, con cuatro baluartes que barrían con su artillería «todo lo que se descubre al mar». Aunque los indígenas trataron de demolerlo después de su abandono, solo lograron arrancarle algunas almenas.

A partir de 1719 volverá a ser ocupado por los españoles y tomará el nombre de Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza. Fue reparado por el ingeniero Juan de Ciscara, a quien se debe un plano del castillo. En él aparecen ya

(36) GALENDE, Pedro G: *Angels in Stone. Architecture of Augustinian Churches in the Philippines (1565-1898)*. Manila, 1987, p. 299.

(37) JAVELLANA, René: *Fortress of Empire*, p. 72.

(38) DÍAZ TRECHUELO, Lourdes: «Fortificaciones...», p. 279.

reconstruidos los cuatro baluartes y el foso que rodea la plaza. A mediados del siglo XVIII se intentó fundar aquí una población de cincuenta vecinos españoles pero, como no había voluntarios, se buscaron familias de nativos de Visayas (39).

Las construcciones civiles

Vamos a hablar tan solo de algunos puentes y edificios gubernamentales situados todos ellos en la ciudad de Manila.

Los puentes

Entre los muchos puentes construidos por los españoles en Filipinas a lo largo de más de 300 años, haremos una breve referencia a los edificados en Manila

El Puente Grande o Puente de España

El llamado Puente Grande —y, hasta mediados del siglo XIX, el único— unía las dos márgenes del río Pasig. Permitía el paso desde la ciudad murada de Manila hasta los barrios de Santa Cruz, Binondo, Quiapo, Sibacon, Trozo, Tondo y otros más. Estos lugares fueron antiguamente pueblos independientes, pero en la segunda mitad del siglo XIX estaban ya integrados en la ciudad de Manila.

El Puente Grande fue construido entre 1626 y 1632, siendo gobernador de Filipinas don Juan Niño de Tabora. Originalmente era de madera, con machones y pilastras. A principios del siglo XIX estos últimos fueron revestidos de piedra de cantería y se construyeron también sobre ellos 11 arcos rebajados de diferentes dimensiones. Por encima, el pavimento se cubrió con piedra china y se colocaron sendas barandillas de piedra común a ambos lados.

El terremoto de 1824 provocó el hundimiento de una de las pilastras. Los dos arcos fueron sustituidos por un solo tramo de madera de sólida construcción. Los terremotos posteriores causaron distintos desperfectos que obligaron a varias reformas, como el cambio de las barandillas de piedra por otras de madera, y la sustitución de la fortificación que estaba a la cabecera del puente por una amplia plataforma, con paso de carruajes y un puesto de guardia.

El puente tenía 457 pies de longitud y 24 de ancho. Diariamente transitaban por él unos 1.500 carruajes.

Al ser destruido durante el terremoto de 1863, se reconstruyó con hierro y piedra, reconstrucción que se inicia en tiempos del general Alamilos y se

(39) *Ibidem*, p. 280; IDEM: *Arquitectura...*, pp. 362-373.



Puente de España, Manila. Pintura al óleo de Cabisada Jr., finales del siglo xx. Museo Oriental, Valladolid

termina durante el gobierno de Malcampo. En 1896 *La Ilustración Española y Americana* nos lo muestra ya reconstruido (40) (41).

El Puente Colgante

El Puente Colgante fue, desde 1852, la segunda vía de comunicación entre ambas márgenes del Pasig. Unía la parte extramuros de Manila —vulgarmente llamada Arroceros— con la zona de población denominada Quiapo. Medía 110 metros de largo por siete de ancho. Contaba con vías laterales para carruajes, separadas por otra central, algo elevada, utilizada por la gente de a pie.

El sistema de construcción consistía en dos pirámides truncadas en cada una de las márgenes, sobre las que descansaban cuatro bordones por banda, de los que pendían los tirantes que sustentaban el pavimento. Una parte estaba labrada con piedra de cantería, mientras que los bordones y tirantes eran devambre de hierro, traídos directamente de Inglaterra. El pavimento y la baran-

(40) *Ilustración Filipina*, 1859, p. 9; SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Ilustración Filipina (1859-1860)*. Valladolid, 2003, pp. 156-157

(41) *La Ilustración Española y Americana*, 1896, vol. II, p. 307; SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Filipinas 1870-1898. Imágenes de La Ilustración Española y Americana*. Valladolid, 1998, p. 79

dilla eran de maderas sólidas pero a la vez ligeras. El proyecto fue llevado a cabo gracias a la iniciativa privada de la empresa de los Sres. Matías Menchacorre y Cía. Su ingeniero fue el francés Mr Gabaudon

El puente se abrió al público el 4 de enero de 1852. Al día siguiente fue sometido a una prueba de resistencia, cargándolo con 266 quintales de peso, sin que por ello se resintiera en lo más mínimo. Se calcula que, en 1859, cada día lo atravesaban 1.230 peatones, 44 carruajes y seis u ocho caballos (42).

Este puente era de propiedad particular, y para pasar por él era necesario pagar un peaje.

El puente de Ayala

En realidad habría que hablar de *Puentes de Ayala* pues, de hecho, eran dos. Un cronista de *La Ilustración Española y Americana* informaba en 1890 de la breve historia de los mismos.

En 1878 comenzaría su construcción. Lo inauguró oficialmente el capitán general de Filipinas, don Domingo Moriones, el 23 de febrero de 1880. Recibió el nombre de Ayala en honor de un antiguo ministro de Ultramar que dejó buenos recuerdos en Filipinas.

El puente, dividido en dos tramos, arrancaba del aristocrático barrio de San Miguel, Calzada del General Solano, descansando en la Isla de San Andrés, también conocida como de la Convalecencia, situada en el centro del cauce del Pasig. Se llamaba así porque en ella existían el Hospital de Convalecientes, el Hospital de San José y la Casa de los Dementes.

El segundo tramo nacía en dicha isla y terminaba en el barrio de la Concepción. Al igual que el anterior, era de madera, descansando en pilares también de este material. Pocos años después de su construcción fue preciso acometer en él reparaciones importantes.

A principios de 1889 amenazaba ruina. El 29 de abril se aprobaba un presupuesto para su reconstrucción, pero pocos días después (10 de mayo) se hundía el primer tramo, y en enero de 1890, el segundo (43).

Dada su importancia estratégica, sería reconstruido años más tarde (44).

Edificios oficiales

También aquí se hace alusión, solamente, a algunos edificios oficiales construidos en Manila.

(42) *Ilustración Filipina*, 1859, p. 45; SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Ilustración Filipina (1859-1860)*, pp. 158-159.

(43) *La Ilustración Española y Americana*, vol. I, 1890, pp. 276-277; SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Filipinas 1870-1898*, p. 78.

(44) *La Ilustración Española y Americana*, 1898, p. 375.

Palacio del gobernador y Audiencia

Antes de 1645 la residencia del gobernador de Filipinas estaba situada en la plaza que hay delante de la entrada a la Fuerza de Santiago. Posteriormente, sería un palacio expropiado, durante el gobierno de don Diego Fajardo, al secretario de gobierno Venegas. El palacio, una construcción del siglo XVII, fue reconstruido por el gobernador Fausto Cruzat y Góngora (1690-1701). Lo forman un conjunto de tres edificios. Una de las mitades estaba ocupada por el palacio del gobernador, y la otra, por la Real Audiencia, que en 1788 se trasladaría a una manzana contigua.

La revista *El Oriente* nos describe así el interior: «La parte alta estaba dividida en dos soberbios departamentos a los que conducían escaleras que partían de una misma meseta; un departamento, el que da al occidente, era el destinado para habitaciones particulares del S.E. y familia, salones de recibo diario, reuniones ordinarias, comedor, etc.; el otro departamento, al que conducían dos cómodas escaleras, era el que daba al oriente (...) era la parte oficial, digámoslo así, del edificio, pues en él estaba el gran salón, rica y suntuosamente adornado, donde S.E. recibía en Corte los días de cumpleaños del Soberano y Real Familia de España. Allí estaba también la Secretaría de guerra y gobierno y Archivo» (45).

En 1850 el gobernador Clavería construiría una nueva fachada de tipo europeo. El edificio fue destruido en el terremoto de 1863 (46).

La Aduana

Una real orden de 1796 establecía que se construyese una nueva aduana en el baluarte de Santo Domingo, es decir, en la orilla izquierda del río Pasig. El proyecto fue del coronel de Ingenieros don Tomás Cortés. El edificio se comenzó en 1823, fuera de las murallas, aunque más tarde se rehízo el baluarte, para que la Aduana quedase dentro del recinto murado (47).

En el álbum pintado por José Honorato Lozano para don Gervasio Gironeña en 1847 está representado este edificio, y sobre él se comenta: «Es, sin duda el más notable y elegante que hay en Manila, pero difícilmente podría encontrarse otro menos adecuado para su objeto (...) pareciendo que al construirlo se propusieron más bien hacer un palacio con buenas y espaciosas habitaciones, como las que tiene en el piso principal, que un edificio destinado al reconocimiento, despacho, almacenaje y depósito de los géneros que importa y exporta el comercio» (48).

(45) Revista *El Oriente*, 6 de febrero de 1876, núm. 19, p. 6.

(46) ORTIZ ARMENGOL, Pedro: *Intramuros de Manila*, p. 77.

(47) *Ibidem*, p. 197.

(48) CARIÑO, J. M.^a: *José Honorato Lozano. Filipinas 1847*. Barcelona, 2002, p. 124.

En el siglo xx ha sido sede de la Administración de Loterías y, posteriormente, allí funcionó un tiempo el Banco Central de Filipinas. En la actualidad el edificio está en ruinas, esperando restauración.

El Cabildo o Ayuntamiento

El primer edificio del Ayuntamiento de Manila se terminó de construir el 6 de junio de 1606. Sufrió destrozos con los terremotos de 1645 y 1658 y, tras las reparaciones, siguió funcionando como sede de las oficinas del Cabildo durante todo el siglo xvii.

En 1735 se construyó una segunda Casa-Ayuntamiento, la cual permanecería en pie hasta el terremoto de 1863, que la dejó del todo inservible.

La tercera Casa Consistorial se comenzó a construir en 1879 y, tras diversas interrupciones, continuó hasta 1885, año en el que se interrumpieron las obras por falta de presupuesto.



Antiguo Ayuntamiento de Manila Pintura al óleo de Cabisada Jr. finales del siglo xx. Museo Oriental, Valladolid.

Tras la toma de Manila en 1898 por las fuerzas norteamericanas, el Ayuntamiento pasó a ser la sede del Cuartel General del 8.º Cuerpo de Ejército, bajo el mando del general E.S. Otis. Al establecerse la Primera Asamblea

Nacional Filipina, en 1907 este edificio pasó a ser la sede natural de las reuniones de los diputados hasta 1935.

También en este edificio se celebraban las sesiones de la Corte Suprema, hasta que fue destruido en 1945, durante la segunda guerra mundial (49).

En la actualidad está siendo reconstruido.

Las construcciones religiosas

Quizás sea la arquitectura el arte que esté a la base del desarrollo de las demás ramas artísticas. La construcción de una iglesia, traía después como consecuencia, dotar al templo de retablos, imágenes, pinturas, ornamentos, vasos litúrgicos, cantorales, etc. Por ello se podría decir que será la arquitectura el verdadero motor del arte cristiano en Filipinas.

La fe cristiana es esencialmente comunitaria, por lo que a la hora de vivirla y celebrarla es fundamental el lugar de reunión o iglesia, donde se escucha la palabra de Dios, se ora y se celebran los sacramentos.

Las iglesias y conventos

Los agustinos comenzaron a construir iglesias en Filipinas desde el mismo momento en que llegaron. La primera surgirá en la ciudad de Cebú en 1565, inmediatamente después del hallazgo de la imagen del Santo Niño. Y al lado de la iglesia surgirá el convento, como habitación de los religiosos agustinos, pero también como lugar de encuentro y catequesis, tanto para los españoles allí residentes como para los filipinos.

La Audiencia de México había ordenado que se hiciese de este modo, tal y como consta en la Instrucción LVI: «Cerca de la fuerza que así hiziéredes mandaréis hazer una iglesia para en que se diga misa, y junto a ella se hará una casa y aposento para los rreliгиозos que ban con vos, para que esté más acomodados, para tener toda quietud, y para que allí puedan ocurrir a ellos los españoles con las necesidades espirituales que se les ofrecieren, y también para que los naturales de la tierra puedan comunicarse más a su contento con ellos» (50).

Tanto las iglesias como los conventos, en un principio, fueron de madera, con los techos de hoja de palmera, al estilo de las casas de los filipinos. Más adelante —una vez afianzada la presencia española en las islas— se construyeron edificios sólidos de piedra y ladrillo, muchos de los cuales todavía subsisten.

(49) MERINO, Manuel: *El Cabildo secular. Aspectos fundacionales y administrativos*. Manila, 1983, pp. 251-294 y *passim*.

(50) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana...*, vol. XIII. Manila, 1978, p. 364.

Con la fundación de Manila en 1571 se concedió a los agustinos un solar para su iglesia y convento (51), que se pondría bajo la advocación de san Pablo. Durante siglos será la principal casa e iglesia de los agustinos en Filipinas (52).

El capítulo provincial de los agustinos, celebrado en Manila el 3 de mayo de 1572, reconocía formalmente como conventos con su correspondiente iglesia — además de los de Cebú y Manila — los siguientes: Tondo, en los arrabales de Manila, bajo la advocación del SS. Nombre de Jesús; Oton, en la parte suroeste de la isla de Panay, bajo la advocación de la Pura Concepción; Lubao, en la provincia de la Pampanga, con la advocación de san Agustín; Betis, bajo la advocación del apóstol Santiago el Mayor; Calumpit — en los confines de la provincia de Bulacán-, bajo la advocación de san Juan Bautista. A los anteriormente citados hay que añadir el convento de Nuestra Señora de Gracia de Mindoro (53).

Por entonces los agustinos evangelizaban y tenían convento e iglesia también en otros lugares: Taal, bajo la advocación de san Martín Obispo; Laguna de Bay, bajo la advocación de san Agustín; Pasig, bajo la advocación de Nuestra Señora de la Concepción; Panay, bajo la advocación de santa Mónica, y Gumaga — en el río Araut, en la costa de Panay-, bajo la advocación de san Agustín. Formalmente serán reconocidos como conventos de la orden agustiniana en 1575 (54).

A los misioneros agustinos, llegados a Filipinas en 1565, se unieron los franciscanos en 1578 y, posteriormente, los jesuitas (1581), dominicos (1587) y agustinos recoletos (1606). Los Hermanos de San Juan de Dios iniciarán su trabajo en 1641 estableciendo hospitales en varios lugares.

Los agustinos — que llegaron a Filipinas en 1565 —, al final del periodo de dominio español (1898), estaban presentes en 326 ciudades, cada una con su iglesia y convento. Por entonces atendían a 2.237.446 cristianos, a la sazón una tercera parte de la población filipina. De los varios centenares de iglesias y conventos por ellos construidos, hoy día sobreviven 160 (55).

Ante la imposibilidad de hablar de todos estos recintos religiosos, vamos a presentar brevemente aquellos que han sido declarados por la Unesco, en 1994, Patrimonio de la Humanidad: Paoay, en Ilocos Norte; Sta. María, en Ilocos Sur; Miagao, en Iloilo, y San Agustín en Manila. A estos añadiremos la catedral de Manila.

(51) SAN AGUSTÍN, Gaspar de: *Conquistas de las Islas Philipinas*, p. 229.

(52) *Ibidem*, p. 247.

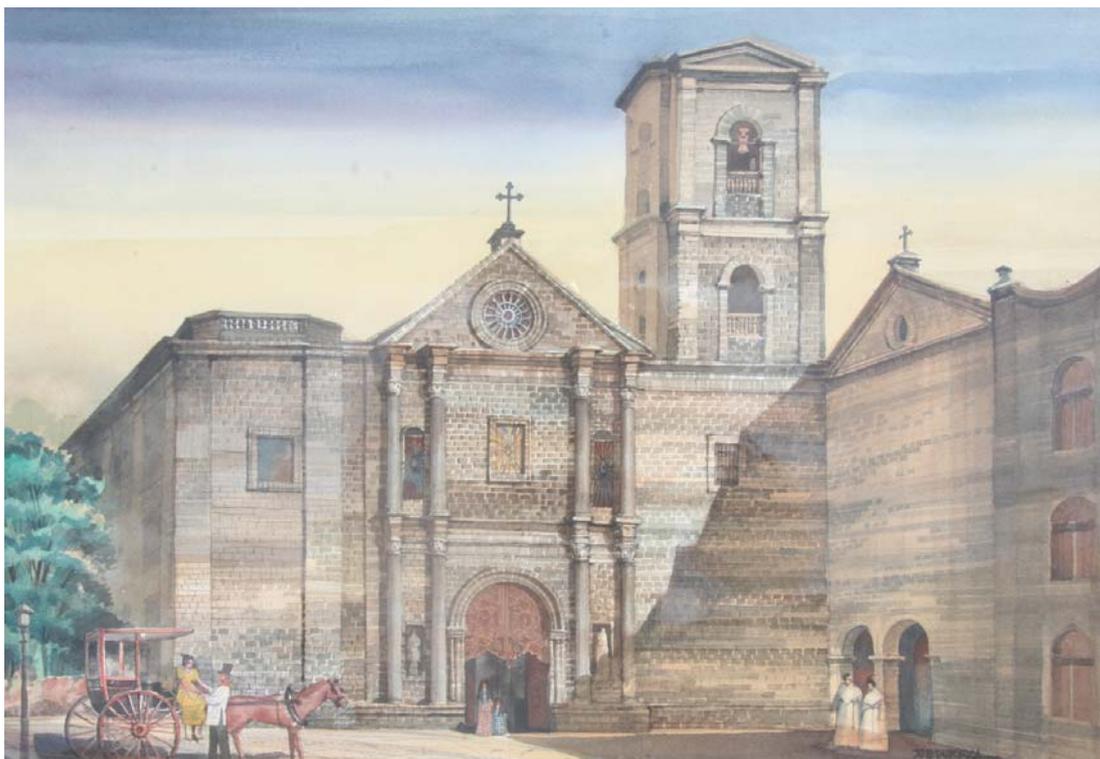
(53) *Ibidem*, pp. 247-249.

(54) *Ibidem*, pp. 253-256.

(55) Un estudio detallado de cada una de estas 160 iglesias en GALENDE, Pedro G.: *Angels in Stone. Architecture of Augustinian Churches in the Philippines*. Manila, 1987. Una segunda edición, con fotografías en color, ha sido impresa en 1996. Por lo que se refiere a las construcciones de los jesuitas, puede verse JAVELLANA, René B.: *Word & Stone. For God's Greater Glory. Jesuit Art & Architecture in the Philippines*. Manila, 1991.

San Agustín de Manila

La iglesia y convento de San Agustín de Manila (originalmente llamado de San Pablo) han celebrado ya su cuarto centenario. Se trata de la construcción más antigua de las existentes actualmente en Filipinas. Fue también el único edificio capaz de sobrevivir a las diversas guerras de estos siglos, así como a los tifones y a la sucesión de terremotos terremotos de los años 1645, 1754, 1852, 1863, 1880, 1911, 1937 y, el último, de 1990.



Iglesia de San Agustín de Manila. Acuarela de Joe Dureza, 1988. Museo Oriental, Valladolid.

Se construyó entre 1587 y 1604. Fue su arquitecto Juan Macías, y los trabajos eran supervisados por el agustino Alonso de Perea. El edificio toma como modelo los suntuosos templos erigidos por los agustinos en México. Toda la piedra se extrajo de las canteras de Binanganon y Guadalupe, y era transportada en balsas por el río Pasig hasta Intramuros. La fachada es de líneas austeras. La parte baja lleva columnas jónicas, y la superior, de estilo corintio. Originalmente se construyeron dos torres. Una de ellas se resquebrajó con los terremotos de 1863 y 1880, por lo que el Ayuntamiento ordenó su demolición.

La planta de la iglesia es de cruz latina, con 62,5 metros de largo por 27 de ancho. Las paredes tienen un grosor de un metro y medio en la base, que

se va reduciendo hasta llegar a los 70 centímetros de la parte superior. Este tipo de construcción es, precisamente, lo que le permite soportar los terremotos (56).

Iglesia-fortaleza de Miagao

En Filipinas, las iglesias no solo eran centros de culto, sino también lugares de reunión y fortaleza en caso de peligro. Ejemplo típico es la iglesia de Miagao.

La actual iglesia-fortaleza de Miagao fue comenzada en 1744 por el padre Francisco González Máximo y terminada en 1797. En ella se refugiaban los ciudadanos durante las frecuentes incursiones de los piratas musulmanes, que llegaban «como una nube de langostas».

Su robusta construcción ha aguantado todos los tifones y terremotos, incluido el poderoso tifón de 1948, en el que fueron destruidos el 80 por 100 de los edificios de la isla de Panay.

En el curso de la guerra filipino-norteamericana fue incendiada por los insurrectos y, durante la ocupación de Panay, usada como cuartel general. En 1973 se declaró monumento nacional.

En la iglesia confluyen varias tendencias arquitectónicas, cuya mezcla da como resultado un estilo artístico local típicamente filipino (57).

San Agustín de Paoay

Documentos antiguos denominan a esta ciudad «Bombay». Este nombre debió de ser la base de la leyenda según la cual los antepasados de los *paoayanos* eran colonizadores provenientes de Bombay, en la India. Originalmente, la ciudad estaba junto a la costa, orientada hacia el Mar de China.

La presencia agustiniana comienza en 1593. La construcción de la iglesia actual arrancó en 1699 y fue completada en 1702. Mide 60 metros de largo, 50 de ancho y siete de alto. Las paredes, de piedra y ladrillo, alcanzan 167 metros de grosor. Está dedicada a san Agustín.

Su constructor, el padre Antonio Estavillo, se hizo cargo de los gastos de edificación, decoración, pintura, retablos y salarios de los maestros de obra. Al mismo tiempo, proporcionó arroz, tabaco y vino a los obreros. Los hombres del pueblo ofrecían quince horas de trabajo. Las mujeres sacaban agua del pozo y amasaban los ladrillos.

(56) Entre los estudios específicos sobre este monumento, remitimos a RGUEZ, RGUEZ., Isacio: *The Augustinian Monastery of Intramuros*. Makati, 1976; GALENDE, Pedro G.: *San Agustín. Noble Stone Shrine*. Manila, 1989; IDEM: *San Agustín. Art & History 1571-2000*. Manila, 2000.

(57) GALENDE, Pedro G.: *Angels in Stone*, pp. 377-379; Un estudio más detallado en RGUEZ, RGUEZ., Isacio, y ÁLVAREZ F., Jesús: *Arte y fe en dialogo amistoso*, en LAZCANO, Rafael (dir.): *Iconografía agustiniana. XI Congreso Internacional de Historia de la Orden San Agustín*. Roma, 2001, pp. 471-490. Más información en NATIONAL HISTORICAL INSTITUTE: *The Niagao Church. Historiacal Landmark*. Quezon City, 1991.

Sufrió daños en varios terremotos y tifones, daños que fueron reparados en 1865, 1884 y entre 1889-1898.

Es uno de los ejemplares más llamativos de arquitectura religiosa existentes en Filipinas. Considerada por algunos críticos el prototipo del llamado *barroco terremoto*, pues estaba construida con métodos antisísmicos, su arquitectura no es europea ni mejicana, sino típicamente filipina. Es eco del fervor religioso de esta época, del entusiasmo por la nueva doctrina y de la explosión de la joven fe en los antiguos cristianos filipinos (58).

Iglesia de Santa María de Ilocos

En 1769 Santa María fue elevada al rango de parroquia bajo la advocación de la Asunción de María, después de haber sido una «visita» de Narvacán por más de cien años.

La leyenda dice que el lugar para la construcción de esta iglesia fue escogido cuando desapareció la imagen de la Virgen de una ermita que había al pie de la colina, para ser encontrada en la cima, sobre la copa de un árbol de guava. Actualmente, en conmemoración de esta historia, una imagen de Nuestra Señora de la Asunción se ha colocado sobre las ramas de un árbol, a un lado de la iglesia.

Las dos primeras construcciones, de 1660 y 1810, serían destruidas por el fuego. Se reconstruyó en 1824, con la colaboración de la ciudadanía, que voluntariamente *acarrearón la madera sin ser pagados*. La planta es de 75,15 metros de longitud por 14,90 de anchura. Una amplia escalera de 85 peldaños de piedra, dividida en cuatro tramos, conduce hasta la iglesia y el convento. Otra escalera, por el lado opuesto, permite bajar al cementerio y a la ermita.

Tras el terremoto de 1880, el padre Benigno Fernández —nombrado prior ese año— inició la reconstrucción. El padre Fernández realizó también el aprovisionamiento de agua potable al lugar. La iglesia sería terminada en 1889 por el padre Juan Zallo.

Esta construcción en ladrillo llama la atención por su solidez, a la que contribuyen los grandes contrafuertes que recorren sus paredes.

Benito Legarda llama a Santa María «la Estratégica». El epíteto hace referencia a que la iglesia se halla en una colina desde donde, por un lado, se tiene una hermosa vista sobre los fértiles campos y el Mar de China, y por el otro, se ven los montes de la cordillera. Desde aquí los agustinos emprendieron la evangelización de las poblaciones del interior de la provincia de Abra (59).

(58) GALENDE, Pedro G.: *Angels in Stone*, pp. 358-361; REGALADO TROTA, José: «A Visual Documentation of Film-Hispanic Churches». Parte VII: «Parish Church of St. Augustine, Paoay, Ilocos Norte», en *Philippiniana Sacra*, vol. XLVII, núm. 142, sept.-dic. 2012, pp. 989-1032.

(59) GALENDE, Pedro G.: *Angels in Stone*, pp. 302-305; IDEM, y JAVELLANA, René B.: *Great Churches of the Philippines*. Makati, 1993, pp.16-17.

La catedral de Manila

Los españoles construyeron en Manila varias catedrales. La primera se iniciaría en 1581, por iniciativa del obispo dominico fray Domingo Salazar. Sería concluida en 1614, pero conocería una vida efímera y resultaría prácticamente destruida por un terremoto en 1621. Suerte muy similar correrían los diversos proyectos que se siguieron a lo largo de tres centurias (60).

Tras el terremoto de 1863, en el mismo lugar de las anteriores se inició una nueva construcción que se concluiría en 1879. El 7 de diciembre de ese año se celebró la inauguración de la nueva catedral, construida durante el periodo de dominio español. Al día siguiente se celebró la fiesta de la Inmaculada, a quien estaba dedicado el templo.

La obra fue posible gracias al fervor de los fieles de Manila, sostenidos por su obispo fray Pedro Payo.

Los trabajos de reconstrucción se iniciaron en 1871, bajo la dirección del arquitecto municipal don Luciano Oliver, a quien sucedieron los señores Serrano Salaverri —autor del proyecto, aprobado por la Real Academia de San Fernando— y, a la muerte de aquel, los señores López Navarro, Ramírez Bazán y Ramón Hermoso. En el nuevo templo se fundían elementos románicos y bizantinos.

Un grabado de *La Ilustración Española y Americana* nos muestra el aspecto externo de la nueva catedral, según fotografías remitidas por los corresponsales en Manila, señores Ramírez y Giraudier.

El *Diario de Manila* comentaba que la fachada del templo tenía el carácter grave y severo del estilo bizantino, acomodado, no obstante, al gusto de la moderna arquitectura. En cuanto al interior, por la esbeltez de las columnas, la majestuosidad de los arcos y la gran elevación de la nave central y del cimborrio, recordaba la elegancia de los antiguos templos romanos (61).

En la segunda guerra mundial los sucesivos bombardeos reducirían a escombros este magnífico edificio. Ya avanzado el siglo xx se levantaría una nueva catedral, de estética neorrománica.

(60) MORALES, Alfredo J.: «Una catedral para Manila», en IDEM (dir.): *Filipinas, puerta de Oriente. De Legazpi a Malaspina*. SEACEX, Lunweg Editores, Barcelona 2003, pp. 95-109 (en este artículo se encuentran estudiados los diversos proyectos). Amplia información sobre su construcción en DÍAZ TRECHUELO, Lourdes: *Arquitectura española en Filipinas (1565-1800)*, pp. 183-222. Una monografía (SANTOS, Ruperto C.: *Manila Cathedral. Basílica of the Immaculate Conception*. Manila, 1997) estudia la historia de esta catedral desde el primer proyecto hasta el actual.

(61) *La Ilustración Española y Americana*, 1880, vol. I, pp. 162-164. SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Filipinas 1870-1898. Imágenes de La Ilustración Española y Americana*. Valladolid, 1998, p. 70.

Los cementerios

La construcción de cementerios fue también una preocupación de los españoles en Filipinas. Algunos de ellos tienen un gran valor artístico.

Cementerio de Paco

Uno de los más conocidos es el de Paco, en los arrabales de Manila. Fue construido por iniciativa municipal, después de la epidemia que padeció la ciudad en 1820. El plano de la obra se trazó en España y en los gastos de construcción contribuyeron varias corporaciones. El *Manual del viajero* de 1875 así nos lo describe:

«Es redondo con barandillas y azotea corrida sobre los nichos: la pared donde se hallan estos tiene de 7 á 8 pies de espesor. El pavimento está dividido en cuatro partes por dos calles enlosadas que se cruzan en el centro y terminan en otra calle circular que hay alrededor de los nichos. Los lados de estas calles están cubiertos de arbustos y de flores. Toda su construcción es elegante, ostentando sesenta y cuatro columnas de orden dórico. Tiene una buena capilla de forma oval con una bella cúpula y una portada de buen gusto: en esta capilla se halla el panteón de los capitanes generales y de los prelados. Detrás de la capilla están el osario y angelorum» (62).

La estructura arquitectónica todavía se conserva y, en la actualidad, se ha convertido en un parque donde se celebran bodas, conciertos, exposiciones de flores y otras actividades lúdicas.

Cementerio de Janiuay

Entre los varios cementerios construidos por los agustinos en Filipinas, merece una mención especial el de Janiuay, en Visayas.

Se accede al mismo por tres escalinatas, una en el centro y dos a los lados. El recinto está todo él vallado por un muro de piedra. En el centro está construida una capilla hexagonal. Se levantó en 1884 por iniciativa del fraile agustino fray Fernando Llorente, párroco del lugar.

La revista *La Ilustración Española y Americana* ofreció amplia información sobre su inauguración. Los grabados de Capuz están basados en fotografías directas, tomadas en diciembre de 1884 por el fotógrafo español Francisco Pertierra, que se encontraba por entonces de viaje por las islas (63).

(62) GLEZ. FDEZ., Ramón: *Manual del viajero en Filipinas*. Manila, 1875, p. 86.

(63) *La Ilustración Española y Americana*, 1885, vol. II, p. 162.

Escultura española en Filipinas

A lo largo de los siglos XVII y XVIII, la llegada a Filipinas de obras de arte procedentes de España fue disminuyendo en la medida en que el arte local iba desarrollándose. Los artistas filipinos no solo fueron capaces de producir suficientes obras para abastecer la demanda de iglesias, conventos y devociones particulares en el archipiélago, sino que su producción era tan abundante que se exportaron también imágenes —especialmente de marfil— con destino a Hispanoamérica y España.

No obstante, tenemos constancia de algunas imágenes llevadas a Filipinas en estos siglos que adquirirían gran popularidad.

Esculturas religiosas

Desde España —y también desde México— fueron llevadas a Filipinas muchas imágenes religiosas. Algunas de ellas se convirtieron en objeto de gran devoción por parte del pueblo filipino y, gracias a eso, todavía subsisten.

El Cristo del padre Métrida

En 1602 el agustino Alonso de Métrida llevó de España —primero a Bisayas y posteriormente a Manila— un hermoso crucifijo, que actualmente se encuentra en la capilla del antecoro en el monasterio manileño de San Agustín.

Imagen muy venerada, una pía historia cuenta que el crucificado desclavó su mano derecha y la extendió para absolver a un fraile que en el momento de la muerte no había recibido los últimos sacramentos. El fraile se confesó con esta imagen. De todo ello se hizo información jurídica y auténtica, que sería robada por los invasores ingleses de 1752. El Cristo se salvó de la rapacidad de estos porque lo consideraron demasiado feo (64).



Cristo del P. Métrida. Talla en madera llevada de España a Filipinas en 1602. Museo San Agustín, Manila.

(64) MERINO, Manuel: *El convento agustiniano de San Pablo de Manila*. Madrid, 1951, p. 44; GALENDE, Pedro G., y TROTA REGALADO, J.: *San Agustín. Art &History 1571-2000*. Manila, 2000, p. 135.

La Virgen de Guadalupe

El padre Gaspar de San Agustín afirma que, en 1601, los agustinos edificaron una iglesia y convento «a devoción de la milagrosa imagen que se venera en España con el título de Guadalupe, aviéndose (*sic*) traído de aquel reino una imagen de talla muy parecida y sacada por la que se venera en Extremadura» (65). Esta misma constatación encontramos en el padre Agustín M.^a de Castro (66).

En 1603 el convento y la iglesia agustiniana de Nuestra Señora de Gracia tomó el nombre de Nuestra Señora de Guadalupe, debido a la petición de varios devotos y personas religiosas de la ciudad de Manila, que deseaban honrar la memoria de la Virgen de Guadalupe de España. Entre estos devotos se encontraba el capitán don Pedro de Navarrete, natural de Extremadura, y su esposa, doña Agustina Morales, benefactores de la iglesia (67)

La imagen se convirtió desde entonces en objeto de gran devoción, y la iglesia que la acogía, en un centro de peregrinaje. Nuestra Señora de Guadalupe ha obrado muchos milagros entre sus devotos, y su culto es de los más extendidos en las islas.

A la llegada de los galeones de la ruta Acapulco-Manila, muchos devotos españoles y mejicanos iban al santuario de la Virgen de Guadalupe a darle gracias por haber llegado con bien a Filipinas. El incremento de esta costumbre obligó a las autoridades a construir, al pie de la colina, al lado del río Pasig, un desembarcadero y una escalera para que los peregrinos pudiesen subir hasta la iglesia. Al mismo tiempo se edificó también una casa, al pie de la escalinata, para acoger a los peregrinos (68).

Se dice que el gobernador Sebastián Hurtado de Corcuera apaciguó la insurrección china de 1630 gracias a la intercesión de Nuestra Señora de Guadalupe. Más tarde, tanto Corcuera como los chinos hicieron de este santuario su lugar de culto.

Un documento fechado en 1761 describe las solemnes celebraciones que tuvieron lugar aquel año en honor de la Virgen: misa pontifical, procesión con una imagen de la patrona hermosamente decorada, las «mojigangas» o danzas de enmascarados a lo largo de las calles, convivencia festiva entre mestizos, «sangleyes» y nativos, las corridas de toros nocturnas —aunque los toros carecían, en cierto modo, de la bravura de los de pura sangre española— y la música que llenó la atmósfera durante tres noches seguidas (69).

Esta Virgen no solo era venerada por el pueblo, sino que también le profesaban gran devoción muchos de los religiosos agustinos allí residentes. Uno

(65) SAN AGUSTÍN, Gaspar de: *Conquistas de las Islas Philipinas*, pp. 498-499.

(66) CASTRO, Agustín M.^a de: *Misioneros agustinos en el Extremo Oriente (1565-1780)*, p. 405.

(67) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana...*, vol. IV, p. 494.

(68) SAN AGUSTÍN, Gaspar de: *Conquistas de las Islas Philipinas*, pp. 498-499.

(69) GALENDE, Pedro G.: *Angels in Stone. Architecture of Augustinian Churches in the Philippines*, p. 35.

de ellos era el padre Agustín M.^a de Castro, quien al concluir su *Osario venerable* da las gracias a la «Madre de Dios, venerada con el título de Guadalupe, a cuya poderosa intercesión y amparo debo y confieso la salud que [me] faltó al mejor tiempo, por tres veces que estuve sacramentado en la cama, y otros mil favores que jamás podré referirme, menos agradecer, como vil esclavo que soy suyo» (70).

Con el paso del tiempo, la Guadalupana de México parece que ganó en popularidad a la Virgen de Guadalupe de Extremadura y, según algunos autores, se trajo de México una copia de la imagen original. Pintada en una *tilma* o lienzo de algodón usado como capa, estaba protegida por un cristal y llevaba los bordes de plata. La imagen sobrevivió a los distintos terremotos de 1645, 1658, 1754 y 1863. Durante la ocupación inglesa, aunque la iglesia fue saqueada, la imagen de la Virgen se salvó, para ser transferida a Pasig, donde permaneció hasta 1771. Desaparecería más tarde, en 1898, durante la revolución filipina (71).

Nuestra Señora de los Remedios

A principios del siglo xvii, en 1624, el fraile agustino Juan de Guevara llevó desde Andalucía (España) a Filipinas la imagen de Nuestra Señora de los Remedios, que se venera en la iglesia de Malate. Cuenta el padre Gaspar de San Agustín que, estando de noche en el coro este buen religioso, le oían los indios andar en familiares coloquios con la santa imagen. Por medio de ella, el Señor hizo infinitos milagros, especialmente entre los indios, que siempre le habían tenido mucha fe (72).

La imagen original era «de hechura muy agraciada y del tamaño de media vara, algo morena, pero muy hermosa». Más tarde, en tiempos del padre Agustín M.^a de Castro, parece que se había hecho otra imagen que era «más bien blanca con las manos y la cara de blanco marfil» (73).

La devoción a la Virgen de los Remedios hizo de Malate un santuario muy famoso. Solía ser visitado de modo especial por las madres después de haber dado a luz, las cuales acudían a presentar sus hijos a la Virgen (74).

Nuestra Señora de Guía

«En la ermita de Malate —cuenta el padre Gaspar de San Agustín— hay una imagen de Nuestra Señora de Guía, milagrosamente hallada y tan antigua que se tiene poca luz de su origen. Es milagrosísima, especialmente para

(70) CASTRO, Agustín M.^a de: *Misioneros agustinos en el Extremo Oriente (1565-1780)*, pp. 317-318.

(71) MANABAT, Carlos G.: *Venerated Virgins of Intramuros*. Manila, 1982, p. 26.

(72) SAN AGUSTÍN, Gaspar de: *Conquistas de las Islas Philipinas*, p. 490.

(73) CASTRO, Agustín M.^a: *Misioneros agustinos en el Extremo Oriente (1565-1780)*, p. 480.

(74) VV.AA.: *La Virgen María venerada en sus imágenes filipinas*. Manila, 1904, p. 18.

llevar y traer las naos de Nueva España; porque cuando tardan la llevan en procesión a la Iglesia Catedral y la hacen la clerecía y los religiosos un octavario y, ordinariamente, dentro de él, al fin, llegan nuevas de las naos» (75).

Nuestra Señora de Gracia

El padre Agustín M.^a de Castro informa de que es el título nobilísimo y famoso con que toda la orden agustiniana venera a su patrona y especialísima abogada, la Santísima Virgen y Madre de Dios. En su honor y bajo su advocación los agustinos construyeron en Filipinas tres conventos (uno en Tagalos, otro en Ilocos y el tercero en Bisayas) y tres parroquias. Y el convento de Macao estaba también bajo su advocación (76).

Aunque el padre De Castro no lo cite explícitamente, se da por supuesto que cada uno de estos lugares los agustinos proporcionaron una imagen de esta Virgen.

Virgen de Casaysay

Relacionada con los agustinos está también la Virgen de Casaysay, que se venera en la ermita del pueblo de ese mismo nombre, en Taal. Se cuenta que la imagen fue hallada por don Juan Maningcar, quien echando la red para pescar la sacó en ella, queriendo la Divina Majestad donar de este modo la inestimable joya (77).

El padre Agustín M.^a de Castro nos cuenta que, en el año 1611, siendo prior y cura párroco del pueblo de Taal, en la provincia de Batangas, el agustino fray Juan Bautista de Montoya, Nuestra Señora de Casaysay se apareció a una india buena y sencilla. La Virgen le mandó que avisara al padre prior, que le enseñara la correa santa y que ella se la ciñese (78).

«Volvióse la india al pueblo —cuenta el padre Casimiro Díaz—, y no dijo a nadie lo que había sucedido hasta ir primero a dar parte de ello al P. Fr. Juan Bautista Montoya, Prior del Convento de Taal; y le pidió con mucha devoción la diese la cinta de la cofradía. Hízolo el P. Prior al punto y la india se volvió al lugar donde la Santísima Virgen le había hablado (...) La Virgen la dijo que se agradaba de ella mucho más que antes porque llevaba consigo la cinta de la Cofradía de San Agustín» (79)

(75) SAN AGUSTÍN, Gaspar de: *Conquistas de las Islas Philipinas*, p. 491.

(76) Castro, Agustín M.^a de: *Misioneros Agustinos en el Extremo Oriente (1565-1780)*, pp. 178 y 404.

(77) SAN AGUSTÍN, Gaspar: *Conquistas de las Islas Filipinas. Parte segunda* (ed. de Casimiro Díaz). Valladolid, 1890, pp. 118-120.

(78) CASTRO, Agustín M.^a de: *Misioneros agustinos en el Extremo Oriente (1565-1780)*, pp. 174 y 397.

(79) SAN AGUSTÍN, Gaspar: *Conquistas de las Islas Filipinas. Parte segunda*, pp. 118-120.

El padre Francisco Bencuchillo, que pasó a Filipinas en 1732, escribió, entre otras obras, *Historia y novena tagala de la Virgen de Casaysay*, impresa en Manila en 1754.

Nuestra Señora de la Consolación

Los agustinos fundaron, ya en el siglo XVI, tanto en Manila como en Cebú la Cofradía de la Consolación y Correa, lo que hace suponer la existencia, ya por entonces, de una imagen que se veneraba bajo este título. La constitución canónica de la cofradía data de 1677, año en que fue agregada a la de Boloña. Fue refundada en 1712. La hermandad gozaría de gran esplendor y se uniría a la del Santo Cristo de Burgos hacia 1817 (80).

De la cofradía matriz de Cebú nació la del barrio de Simala, en el pueblo de Sibonga, que en 1780 el padre Nicolás Oliva agregó a la de Boloña.

En 1886 se imprimió en Guadalupe *El cofrade de Nuestra Señora de la Consolación y Correa de S. Agustín*, que contiene una noticia histórica de la Sagrada Correa y su archicofradía, con la novena que se celebra anualmente en la iglesia de San Pablo de los agustinos calzados de Manila (81).

Crucifijo de Sinait

Relacionado también con los agustinos —según nos cuenta el padre Agustín María de Castro, en *Osario venerable o Misioneros agustinos en el Extremo Oriente (1565-1780)*— está el popular crucifijo de Sinait. Se trata de un crucifijo milagroso hallado en el mar y venerado en el convento agustiniano de Sinait, en la provincia de Ilocos. Su historia la relataría en el siglo XVIII el padre Jacinto Rivera en *Invención del maravilloso crucifijo del pueblo de Sinait*, un manuscrito que se encontraba en el archivo de Bantay.

La Virgen del Pilar

En el Museo San Agustín de Manila se conservan varias imágenes de la Virgen de procedencia española. Una es una hermosa escultura en madera de la Virgen de la Asunción, llevada por el agustino Enrique Delgado en 1888.

Otra es la imagen en plata de la Virgen del Pilar regalada por la ciudad de Zaragoza al gobernador general Domingo Moriones (1877-1880), quien a su vez la donó a los agustinos de Filipinas (82).

De época más reciente es otra Virgen del Pilar que se encuentra en la nueva catedral de Manila, en la capilla de María Auxilio de los Cristianos y de Nuestra Señora del Pilar, diseñada por el arquitecto español Miguel Fisac. La

(80) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana...*, vol. IX, p. 128.

(81) VV.AA.: *La Virgen María venerada en sus imágenes filipinas*, pp. 69 y 117.

(82) GALENDE, Pedro G., TROTA REGALADO, José: *San Agustín. Art & History 1571-2000*, pp. 99-101.

escultura fue donada en 1954 por el cabildo de la catedral de Zaragoza al cardenal de Manila Rufino Santos (83).

Esculturas civiles

Aunque menos numerosas que las esculturas religiosas, los españoles realizaron en Filipinas o llevaron allí diversas esculturas civiles. Algunas han desaparecido, otras subsisten.

Estatua de Juan Sebastián Elcano

En 1879 *La Ilustración Española y Americana* presentó a sus lectores un grabado de Juan Sebastián Elcano. Se trataba de la reproducción del proyecto presentado por el escultor don Ricardo Bellver para la estatua de mármol que había de erigirse en el Ministerio de Ultramar en memoria del ilustre navegante (84).

Este proyecto daría como resultado tres obras similares. La primera de ellas es la que hizo para el Ministerio de Ultramar y que se encuentra actualmente en el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de Madrid.

Otro ejemplar —o una copia— fue enviado a Filipinas. De hecho, en el Ayuntamiento de Manila se podía admirar —hasta su destrucción en 1945— una escultura de Juan Sebastián Elcano cuyas formas se correspondían con el diseño publicado en *La Ilustración Española y Americana*. Se encontraba en el descanso de la escalera principal que daba a la entrada del gran salón de sesiones. La documentación existente confirma que esta escultura de mármol fue realizada en 1881 por Ricardo Bellver (85).

Un tercer ejemplar de esta obra es el monumento a Juan Sebastián Elcano que se encuentra en la plaza del Ayuntamiento de Guetaria.

En todas ellas se representa al ilustre navegante de la misma forma. Está de pie, mirando adelante, con un timón en la mano derecha y una brújula en la izquierda. A sus pies lleva sogas y cadenas y varios instrumentos náuticos.

(83) SANTOS, Ruperto C.: *Manila cathedral...*, p. 143.

(84) *La Ilustración Española y Americana*, 1879, vol. II, pp.1-2; SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Filipinas 1870-1898. Imágenes de La Ilustración Española y Americana*, pp. 32-33. Este artista es muy conocido, sobre todo, por su obra *El Ángel Caído*, que se encuentra en el madrileño Parque del Retiro. Sobre la producción de Bellver véase HERNÁNDEZ CLEMENTE, Alejandra: *Ricardo Bellver y Ramón. Su obra escultórica: un estudio historiográfico y documental* (tesis doctoral). Universidad Complutense, Madrid, 2012.

(85) TORRES, José Víctor Z.: *Ciudad Murada. A Walk through Historic Intramuros*. Manila, 2005, p. 56.

Estatua de Carlos IV

En el año 1803 el rey Carlos IV, mediante una real orden, dispuso que desde México se llevase a Filipinas la vacuna contra la viruela. El cumplimiento de esta orden evitó miles de muertes en Filipinas, haciendo que la población creciese más rápidamente.

Para agradecer al rey esta iniciativa, la ciudad de Manila decidió dedicarle una estatua. En un principio se pensó fundirla en México, pero ante los elevados costes que ello exigía —nada menos que 60.000 duros de los de entonces— se decidió realizarla en Filipinas.

Las autoridades militares encargaron la ejecución de la obra a don Ambrosio Casas, teniente coronel del Regimiento de Infantería del Real Príncipe. Así nos cuenta la historia el cronista de *El Oriente*:

«Se fundió la estatua en el antiguo presidio que estaba en la Real Fuerza de Santiago y costó siete mil pesos y tres mil que se regalaron al referido Don Ambrosio Casas por su dirección; trabajaron en ella los plateros de los pueblos de Santa Cruz y la Hermita.

»La estatua es de tres piezas ajustadas con tornillos, como puede verse si se examina: la primera de la cabeza a los hombros; la segunda de los hombros a la cintura; y la tercera de la cintura a los pies. Dentro de la estatua hay un canuto de cobre cerrado a tuerca, donde existe escrito en pergamino su presupuesto, peso, dimensiones y demás datos. Se concluyó el año 1808» (86).

Sería colocada en el centro de los jardines de la Real Plaza de Manila, frente a la catedral, en 1824, durante el mandato del gobernador Terrero. Años después, en 1886, por iniciativa del Ayuntamiento se construyó a su alrededor una fuente.

Tras la segunda guerra mundial, la estatua de Carlos IV sería sustituida por un monumento dedicado a los sacerdotes mártires Gómez, Burgos y Zamora, obra del artista filipino Solomon Sapidon. Posteriormente, en 1981, la estatua del rey Carlos IV volvería a su pedestal y el monumento a los mártires sería trasladado frente al Museo Nacional (87).

Estatua de la reina Isabel II

El 14 de julio de 1860 se inauguraba en la ciudad de Manila una estatua de bronce de S.M. la reina doña Isabel II. La revista *Ilustración Filipina* se hizo eco del importante acontecimiento, publicando una litografía de la obra y una

(86) GOVANTES, Felipe M.^a: «Carlos IV. Su estatua en la Real Plaza de Manila», en *El Oriente*, 7 de enero de 1877, p. 3.

(87) TORRES, José Víctor Z.: *Ciudad murada. A Walk through Historic Intramuros*. Manila, 2005, p. 67; TORRE, Visitación de la: *Landmarks of Manila 1571-1930*. Quezon City, 1981, p. 193.



Estatua de la reina Isabel II. Bronce realizado en Manila en 1857. Litografía de Ramírez y Giraudier en *Ilustración Filipina*, 1 de agosto 1860. Museo Oriental, Valladolid.

larga crónica de las celebraciones. Estas estuvieron presididas por el capitán general, don Ramón Solano, y por el arzobispo de Manila, con asistencia de numerosísimo público. La estatua fue instalada en los jardines de Arroceros, entre el cuartel del Fortín y el jardín botánico.

La idea de erigir la estatua había sido aprobada por el Ayuntamiento de Manila —a instancias del marqués de Novaliches— el 5 de febrero de 1854. Se debía realizar por suscripción popular voluntaria en todo el territorio filipino.

Para su ejecución se escogió al escultor español don Ponciano Ponzano, por una recompensa de 10.000 pesos (88).

La reina posó en varias ocasiones para el artista vestida en traje oficial, como aparece representada. Una vez que se concluyó el modelo, estuvo expuesta en Madrid por bastante tiempo. Dicen que gustó mucho a quienes la vieron, y de modo particular a S.M. la Reina, que quedó «altamente complacida de él, según lo

expresó a su autor repetidas veces» (89).

La fundición se hizo en París, en la casa de los Sres. Eck&Durand, considerada la más importante de la capital francesa. La estatua tenía unas dimensiones de ocho pies de vara castellana de alto por cinco en su planta inferior. Alrededor de la base llevaba grabada una inscripción donde se leía: ELISABET II. HISP. ET IND, REG, PIAE FEL. SEMP. AUG. ORDO ET POPULUS, MANIL, AERE SVU. A. DON MDCCCLVII

Ilustración Filipina informa, además, de que el pedestal, de mármol oscuro de Romblón, costó 5.000 pesos. En su frente se leía la siguiente inscripción: EL AYUNTAMIENTO DE MANILA, EN NOMBRE DE LOS HABITANTES DE FILIPINAS, A SU REINA ISABEL II. En el costado derecho se leía:

(88) Este escultor aragonés es conocido, principalmente, por el bajorrelieve que decora el frontón del Palacio de las Cortes, sede del madrileño Congreso de los Diputados, así como por los dos famosos leones que flanquean su pórtico. Una monografía sobre su obra en RINCÓN GARCÍA, Wifredo: *Ponciano Ponzano (1813-1877)*. Zaragoza, 2002.

(89) *Ilustración Filipina*, 1860, p. 172.

SE PROYECTÓ EN 1854, y en el izquierdo: SE INAUGURÓ EN 1860. Por detrás había un escudo en el que un león sostenía una espada en la mano.

El transporte de la escultura de Cádiz a Manila lo realizó la fragata española *Alavesa*. El capitán Marcelino Doboran no cobró nada por el flete, como obsequio al Ayuntamiento de Manila (90).

En 1868, con la llegada de los liberales al gobierno de Madrid, se proyectó la destrucción de la estatua de la reina. Afortunadamente, el propósito no se llevó a cabo. Simplemente la escultura fue retirada y colocada en los almacenes de las Casas Consistoriales.

En 1896 sería colocada en público, de nuevo, frente a la iglesia de Malate, donde permaneció hasta 1970, en que sería dañada por un tifón. En 1975 se la emplazó otra vez en Manila — fuera de la Puerta de Isabel II, llamada antiguamente Puerta Magallanes — con motivo de la visita del entonces príncipe don Juan Carlos, actual rey de España (91).

Monumento a Legazpi y Urdaneta

En 1891 el gobernador general, Valeriano Weyler, firmó un decreto por el cual se constituía un consejo que se ocuparía de recoger suscripciones para levantar un monumento en memoria de Miguel López de Legazpi y fray Andrés de Urdaneta. Entre los proyectos que se presentaron se adjudicó la obra a Agustín Querol como escultor y a Luis María Cabello como arquitecto (92).

Las esculturas de bronce fueron realizadas en Barcelona y llegaron a Manila en 1896. En ese momento los conflictos por los que estaba pasando el gobierno español en Filipinas impidieron su instalación. Las obras fueron almacenadas en un edificio de aduanas en San Nicolás. Serían definitivamente colocadas en 1901, ya bajo gobierno norteamericano.

Sobre un pedestal de mármol se levantan unidas las dos figuras de Legazpi y Urdaneta. Legazpi está vestido con armadura. Lleva la bandera española en su mano izquierda, mientras que en la derecha, extendida hacia delante, sostiene un pergamino enrollado, que simboliza el documento de posesión de las islas. Por su parte, fray Andrés de Urdaneta está vestido con el hábito agustiniano. Tiene el brazo derecho levantado, con una cruz en la mano, y en la mano izquierda muestra una Biblia abierta. Así quiere mostrar cuál era la principal misión de los agustinos en Filipinas: el anuncio del Evangelio.

(90) *Ilustracion Filipina*, 1860, p. 172; SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Filipinas 1870-1898*, pp. 154-155.

(91) TORRES, José Víctor Z.: *Ciudad Murada*, p. 66; TORRE, Visitación de la: *Landmarks of Manila 1571-1930*, p. 188.

(92) El escultor Agustín Querol tuvo una amplia producción. Entre sus obras se cuentan las esculturas del frontón para la Biblioteca Nacional de Madrid, el conjunto en bronce *La Gloria y los Pegasos*, que corona la fachada del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de Madrid, y el «Monumento de los españoles» en Buenos Aires. ALCOLEA I GIL, Santiago: *Escultura catalana del s. XIX*. Barcelona, 1989.



El pedestal, de mármol, con cuatro columnas corintias en las esquinas, está decorado por los cuatro costados. En la parte delantera lleva una figura femenina de bronce con una corona de laurel y un medallón con la cruz en el pecho. Tiene el brazo levantado, con el dedo índice señalando hacia arriba alas dos esculturas. En una lápida que lleva delante se lee: XXIV JUNIO, MDLXXI (24 de junio 1571), para indicar la fecha de la fundación de Manila.

En el costado derecho se encuentran una brújula, una cuerda y una corona de laurel, así como la inscripción URDANETA MDLXVIII (1568, año de la muerte de Urdaneta). Los símbolos hacen referencia a Urdaneta como navegante y cosmógrafo de la expedición. En la parte trasera del pedestal de mármol luce el escudo de armas de España con el lema NE

PLUS ULTRA, mientras que en el lado izquierdo se muestran una corona y un yelmo con hojas de palma y de roble y la inscripción LEGAZPI MDCXXII (1572, para indicar el año de la muerte de Legazpi) (93).

El monumento se encuentra a orillas de las murallas de Manila, en el ángulo entre las actuales avenidas de Burgos y Bonifacio. Está rodeado por una verja metálica, con una zona ajardinada alrededor.

Mausoleo de Legazpi

En el año 1762 los ingleses invadieron la ciudad de Manila y saquearon el convento e iglesia de San Agustín. Dentro del templo profanaron y saquearon todas las tumbas, entre ellas la del adelantado Miguel López de Legazpi y las de varios agustinos, mezclando los diversos huesos. Los agustinos decidieron reunirlos y enterrarlos todos juntos en la capilla que se encuentra en el lado derecho del altar mayor, que antiguamente estaba dedicada a san Agustín. Para dejar constancia del hecho, colocaron una lápida con la siguiente inscripción:

IN MEMORIAM. AQUÍ YACEN LOS RESTOS MORTALES DEL ADELANTADO LEGAZPI Y SU NIETO SALCEDO, LAVEZARES,

(93) TORRES, José Víctor Z.: *Ciudad murada*, p. 64-65; TORRE, Visitación de la: *Landmarks of Manila 1571-1930*, p. 186.

BEATO PEDRO DE ZÚÑIGA Y OTROS HÉROES DE LA CONQUISTA; LOS QUE AVENTADOS POR LOS INGLESES EN 1762, CONFUNDIDOS Y REVUELTOS FUERON COLOCADOS POR LOS PP. AGUSTINOS EN ESTA CAPILLA.

Con motivo de la celebración del Cuarto Centenario de la Evangelización de Filipinas y de la llegada de los agustinos a las islas (1565-1965), se encargó al arquitecto don Manuel Mañosa hijo la remodelación de la capilla de San Agustín, con el fin de colocar en medio de ella un mausoleo con una escultura de Legazpi. El proyecto fue financiado por el gobierno español y varias familias hispano-filipinas.

El mausoleo o tumba está formado por una base de mármol negro sobre la cual se colocó una escultura yacente en bronce del Adelantado. La obra fue realizada por el escultor español Juan Manuel Iriarte. Sobre la base de mármol se encuentra la siguiente inscripción: AL ADELANTADO MIGUEL LÓPEZ DE LEGAZPI. FUNDADOR DE LA CIUDAD DE MANILA. † 21 DE AGOSTO DE 1572 (94).

La ceremonia de inauguración se celebró el 27 de febrero de 1965. Se contó con la presencia del ministro de Exteriores del gobierno español, Fernando María Castiella. Asistieron también la hija del general Franco y su esposo, el marqués de Villaverde. En representación de Filipinas estuvo presente doña Eva Macapagal, primera dama de Filipinas, esposa del presidente Macapagal. A estos hay que añadir una nutrida representación de los agustinos y de otras personas destacadas de Filipinas y de la colonia española en Manila (95).

Estatua de Felipe II

En 1982 la Intramuros Administration restauró en Manila la plaza de España. Años después, en 2000, sería renovada y allí se colocó una escultura de bronce del rey Felipe II, de quien las islas Filipinas tomaron el nombre. El monarca está de pie sobre el pedestal, sosteniendo en la mano izquierda un documento y tocando con la derecha un globo de la tierra.

La escultura fue descubierta e inaugurada en el año 2000 por la reina doña Sofía, como parte de las celebraciones de clausura del centenario de la independencia de Filipinas (96)

(94) HERNÁNDEZ, Policarpo: «Ante el Centenario de Legazpi. Legazpi y los agustinos», en *Diáspora. Anuario misional*, núm. 24, 2002-2003, p. 74; GALENDE, Pedro. G., TROTA REGALADO, José: *San Agustín Art & History 1571-2000*. San Agustín Museum, Manila, 2000, pp. 85-86.

(95) Más información sobre este acto en RGUEZ RGUEZ., Isacio: «Iglesia de San Agustín de Manila», en *Archivo Agustiniiano*, vol. LXXI, núm. 189. en.-dic. 1987, pp. 25-26.

(96) TORRES, José Víctor Z.: *Ciudad Murada*, pp. 50 y 52.

Pintura española en Filipinas

Las primeras pinturas que se realizaron en las islas estaban fuertemente influidas por el arte español y el mejicano. Generalmente las obras eran de tema religioso (Cristos y escenas de su vida y pasión, vírgenes y santos), que eran colocadas, bien en los altares de las iglesias para el culto, bien en las casas para fines devocionales. Este tipo de obras, por lo general, tenían un carácter anónimo.

Pinturas religiosas

La pintura religiosa fue promovida por los misioneros españoles en Filipinas. Además del valor artístico, estas obras tenían un valor catequético y devocional.

Pintores del siglo XVII

No son muchos los datos que tenemos de pintores españoles trabajando en las Islas Filipinas. Más que pintores españoles profesionales, fueron en muchos casos los propios misioneros quienes hicieron de pintores.

El investigador franciscano padre Cayetano Sánchez, en su estudio *Biblioteca, pinacoteca, mobiliario y ajuar de don Miguel de Poblete, arzobispo de Manila* (97), nos habla de los pintores Castro y Sebastián Vicus. Ambos eran residentes en Manila y con toda probabilidad españoles.

Sobre el pintor Castro nos dice que en 1653 el franciscano Buenaventura Ibáñez le encargó «un cuadro o lienzo de la gloria, purgatorio y infierno, que sea grande». Años después, en 1679, se le encargan «un cuadro de Nuestra Señora de la Porciúncula y un Salvador hermoso de estatura perfecta y grande, para colocar en la iglesia de los franciscanos de Macao». Parece un artista que se hacía de mucho rogar, por lo que, para presionarle, se pide nada menos que la intervención del señor gobernador de Manila (98).

Sobre Sebastián Vicus tenemos constancia de que en 1654 pintó una Inmaculada Concepción para el altar mayor de la iglesia manileña de San Francisco. La Virgen estaba rodeada de numerosos ángeles, y debajo aparecían retratados, con gran primor, el gobernador don Sabiniano Manrique de Lara y el maestre de campo don Pedro de Almonte y Verástegui (99)

(97) SÁNCHEZ, Cayetano: «Biblioteca, pinacoteca, mobiliario y ajuar de don Miguel de Poblete, arzobispo de Manila», en *Archivo Agustino*, vol. XCV, núm. 213, en.-dic. 2011, pp. 399-444.

(98) *Ibidem*, pp. 416-417.

(99) SAN AGUSTÍN, Gaspar: *Conquistas de las Islas Filipinas. Parte segunda*, p. 543.

Pintores agustinos de cantorales

Los nombres de los primeros pintores conocidos en Filipinas corresponden a miembros de órdenes religiosas. Entre los agustinos tenemos constancia de varios religiosos que supieron conjugar sus tareas pastorales con sus trabajos artísticos.

Desde un principio los religiosos agustinos promovieron la pintura para decorar los altares de sus iglesias. El padre Gaspar de San Agustín nos informa de que el padre Hernando de Cabrera —que fue párroco de San Pablo de los Montes entre 1617-1630— dejó el convento lleno de tesoros, entre los que se incluyen un hermoso altar y pinturas de gran valor que fueron dañadas por la humedad (100).

En la segunda mitad del siglo xvii, fray Marcelo de San Agustín —religioso agustino natural de Filipinas, muerto en 1687— desempeñó con rara habilidad varios oficios en el convento de San Agustín de Manila, donde había profesado en 1652. Sobresalió como organista, compositor, sacristán y maestro de cantores. Se dedicó también a pintar miniaturas y a iluminar los cantorales de la iglesia (101). En la época de la invasión de Manila por los ingleses (1762) ya existían allí más de veinte cantorales.

En el siglo xviii también trabajaron en copiar, restaurar e iluminar los libros de coro o cantorales dos religiosos agustinos españoles: fray Ignacio de Jesús Olí y Paredes y fray Lorenzo Castelló.

El padre Ignacio de Jesús Olí y Paredes era salmantino. Llegó a Filipinas en 1737, procedente del convento de Burgos, donde, como músico, era el «vicario del coro»:

«Trabajó mucho en el arreglo de los libros de coro, copiando de su puño y letra todo lo que a su buen juicio y natural despejo pudiera redundar en el mejor servicio de la comunidad y esplendor del culto divino».

Falleció en el convento de San Agustín de Manila el 30 de mayo de 1747 (102).

Otro agustino que se dedicó a la escritura e iluminación de cantorales fue el padre Lorenzo Castelló (1636-1743). Valenciano de origen, llegó a Filipinas en 1718. El padre Agustín M.^a de Castro dice de él que «sirvió mucho en el coro de Manila y enseñó la música a más de mil indios tagalos e ilocos con perfección, porque era de especial gracia y genio».

Después de haber sido la admiración de todos, el Orfeo agustino fue destinado a San Nicolás de Cebú en 1722, y allí tuvo también innumerables discípulos que luego fueron diestros cantores en las parroquias agustinianas. En

(100) *Ibidem*, p. 439.

(101) TROTA REGALADO, José: *Simbahan*, p. 154.

(102) JORDE PÉREZ, F.: *Catálogo bio-bibliográfico*, pp. 262-263; MERINO, Manuel: *Agustinos evangelizadores de Filipinas, 1565-1965*. Madrid, 1965, p. 238.



MMiniatura de cantoral. Pintura atribuida al P. Lorenzo Castelló (h. 1732). Museo San Agustín, Manila.

1732 regresó a Manila, donde nos consta que compuso dos tomos de folio de *Misas clásicas*, otros dos tomos en folio de *Vísperas y procesiones varias*; otros dos tomos grandes de *Villancicos y arias*.

Falleció en San Pablo de los Montes el 12 de octubre de 1743, dejando no pocas obras para el estudio de la música y para cantar las divinas alabanzas (103).

Pintura de Nuestra Señora de Regla

El título de Nuestra Señora de Regla está relacionado con san Agustín y su conversión. En sus *Confesiones*, el santo nos cuenta la historia del sueño que tuvo su madre en el año 375, en el que se le apareció un ángel de pie sobre una regla de madera, en el que le aseguraba que donde ella estaba allí estaría también su hijo (*Conf.* 3,11,19).

En esta visión, en definitiva, se le anunciaba a santa Mónica que, antes o después, su hijo se convertiría a la fe cristiana. Este sueño se haría realidad años después, en el 386, con la portentosa conversión de Agustín, que pasará a estar dentro de las misma *regla* de fe que su madre (*Conf.* 8,12,18-19)

Esta historia dio origen al título de la Virgen de Regla, que hace referencia a la *regla de la fe*. Los monasterios de la regla de san Agustín extendieron esta advocación primero por África y, más tarde, por Europa. Llegaron también a España, y en Cádiz se fundaría el monasterio de Nuestra Señora de Regla, desde donde pasaron a Filipinas muchos agustinos españoles (104).

Uno de ellos, precisamente, fue el padre Aballe. Al irse como misionero voluntario a Filipinas se llevó consigo una pintura de la Virgen de Regla que instalaría en la iglesia de Opon (Mactán) hacia 1735.

Un documento del archivo parroquial de la localidad informa de que «movió M.^a Santísima el corazón de aquellos principales a tenerla devoción,

(103) CASTRO, Agustín M.^a de: *Misioneros agustinos en el Extremo Oriente (1565-1780)* u *Osario venerable* (ed. del padre M. Merino). Madrid, 1954, pp. 216-217; JORDE PÉREZ, F.: *Catálogo bio-bibliográfico*, pp. 229-230; MERINO, Manuel: *Agustinos evangelizadores de Filipinas, 1565-1965*, pp. 427-428.

(104) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana...*, vol. XII, p. 362.

luego que vieron el retrato que les mostró el padre; hízola un cuadro, en donde puso el retrato y lo colocó en el altar; al mismo tiempo uno de los principales, llamado Cruz Lauron, que hacía tiempo estaba enfermo, mandó encender dos candelas y en seguida cesó su malestar y se puso bueno. He aquí el principio de la devoción a la Virgen de Regla, no solo de los vecinos de Opong sino también por la multitud de misericordias realizadas por esta Gran Señora» (105).

Según la misma fuente, los principales del lugar costearon la realización de una nueva imagen. La escogieron como patrona del pueblo y la adornaban con preciosos vestidos.

Esta imagen se haría muy popular entre los fieles y, de modo especial, entre las mujeres. A ella acudían para pedir que les ayudase a curar las enfermedades de sus hijos y las suyas propias, particularmente aquellas relacionadas con las irregularidades en el ciclo menstrual, la llamada *regla*.

Tras la segunda guerra mundial y la demolición de la antigua iglesia, la imagen original fue sustituida por una nueva esculpida en madera (106).

Pintura del Santo Cristo de Burgos

La imagen original, según la tradición, fue encontrada en el mar, en una caja que flotaba sobre las aguas, hacia 1308. Un piadoso mercader la adquirió para entregarla a los frailes agustinos de la ciudad de Burgos. Esa imagen permaneció en el convento de San Agustín hasta 1835, cuando los agustinos fueron expulsados de resultas de la Desamortización. Por ese motivo fue trasladada a la catedral de Burgos, donde se venera en la actualidad (107).

Su culto se fue difundiendo por toda España y también por América y Filipinas gracias, sobre todo, al empeño de los agustinos, pero también al de muchos fieles particulares que dejaron atrás su tierra, pero no su devoción al Santo Cristo.

En 1682 el papa Inocencio XI concedió ciertas indulgencias a los miembros de la Cofradía del Santo Cristo de Burgos, establecida en la iglesia de San Pablo (actual San Agustín) de Manila, lo que hace suponer que ya entonces existía allí una imagen venerada (108).

En 1684 llegó a Filipinas el padre Francisco Ugarte —natural de Marquina, Vizcaya— al frente de una copiosa misión. Según el padre Agustín M.^a de Castro, sus miembros fueron quienes «trajeron entonces la milagrosa pintura del santísimo y famosísimo Crucificado de Burgos, la cual veneramos en esta

(105) VV.AA.: *La Virgen María venerada en sus imágenes filipinas*, p. 137.

(106) GALENDE, Pedro G.: *Angels in Stone. Architecture of Augustinian Churches in the Philippines*, pp. 455-456.

(107) GARCÍA DE GUZMAN, M., y GARCÍA REYES, M.R.: «Iconografía del Santo Cristo de Burgos o de San Agustín», en *Archivo Agustiniiano*, vol. LXXXVII, núm. 205, en.-dic. 2003, pp. 261-263.

(108) RGUEZ. RGUEZ., Isacio: *Historia de la provincia agustiniana...*, vol. IX, pp. 126-127.

iglesia de San Pablo de Manila» (109). El conde Lizárraga pintó su retablo, muy curioso, siendo gobernador de Filipinas. Al mismo tiempo, en su honor se creó una cofradía muy lucida (110).

Esta pintura del Santo Cristo se veneró en la iglesia de San Agustín de Manila, en la capilla de su nombre, hasta que fue sustituida por otra imagen de Cristo, tallada en madera, llevada a Filipinas en 1876. Actualmente la pintura se conserva en la antigua antesacristía, una de las salas del museo, junto con otras pinturas.

Una imagen adicional pintada al óleo, de grandes dimensiones, se conserva en otro convento de los agustinos: el del Santo Niño de Cebú.

Pinturas de fray Agustín M.^a de Castro

Una de las primeras pinturas filipinas cuyo autor conocemos es la imagen de Nuestra Señora de Nieva, que se encuentra en el Museo Ng Buhay, sito en las islas. El experto en arte filipino Santiago A. Pilar asegura que la firma corresponde al agustino leonés fray Agustín M.^a de Castro (1740-1801) (111). Este religioso estuvo en Filipinas desde 1759 hasta su muerte. Trabajó en el monasterio de San Agustín de Manila como bibliotecario, historiador y escritor.

En el Real Colegio de Agustinos de Valladolid se conservan dos manuscritos del mencionado religioso realizados en Filipinas, donde se encuentran algunas pinturas con tinta y acuarela.

En su obra *Osario venerable*, fechada en Manila en 1770, podemos ver una hermosa representación del Santo Niño de Cebú, vestido con un traje rojo y oro, que lleva la bola del mundo en la mano. El Santo Niño aparece sobre un altar, entre dos candelabros encendidos. La imagen es venerada por varios grupos de personas. A su derecha están pintados cuatro devotos arrodillados, cubiertos con una mera faldilla. Una inscripción los identifica como «indios cebuanos». En el lado derecho, sobre un mar azul, se encuentra una representación del galeón *San Pedro* —la nao capitana en que llegaron a Filipinas Legazpi, Urdaneta y sus compañeros— con sus velas desplegadas. A ambos lados del altar, arrodillados, podemos ver en la parte izquierda al padre Andrés de Urdaneta, con una brújula en la mano, y a otros dos agustinos vestidos con el hábito de la orden; en la parte derecha aparecen el adelantado Legazpi y tres soldados españoles.

Por debajo —y también en la parte posterior— puede leerse la dedicatoria que el padre De Castro hace al comienzo de su obra, que reza así: «Al Sol de Justicia recién nacido, al Cordero sin mancha escoxido para la víctima más

(109) CASTRO, Agustín M.^a de: *Misioneros agustinos en el Extremo Oriente (1565-1780)*, p. 106. En otro lugar, el mismo P. Castro dice que el Cristo de Burgos fue llevado por el padre F. Ugarte en 1695. MERINO, Manuel: *El convento agustiniano de San Pablo de Manila*. Madrid, 1951, p. 44.

(110) MERINO, Manuel: *op. cit.*, p. 44

(111) TROTA REGALADO, José: *Simbahan*, p. 149.

solemne. Al Príncipe hereditario de Israel. Al Unigénito del Gran Dios de los Ejércitos. Al Mesías deseado de las gentes. Al Rey pacífico recién venido. Al Verbo divino ya nacido y circuncidado por nuestro remedio. Al Dulcísimo y tremendo nombre de Jesús, títulos de esta Provincia de Philipinas; en su imagen graciosísima de Cebú. Hallada por los Españoles en la Tierra de Cebú a veintisiete de abril de mil y quinientos y sesenta y cinco, y entregada a los frayles agustinos» (112).

En el interior del manuscrito original, en la página octava, se encuentra una hermosa representación del emblema de la orden agustiniana. Al centro, el corazón — de color rojo, con una llama y traspasado por la flecha—, rodeado de la correa y todo ello superpuesto sobre un libro. Está enmarcado en una orla —pintada en colores amarillos, rojos y azules— que lleva a los lados sendos hermosos ángeles alados.

En el otro manuscrito, *Historia del insigne convento de San Pablo* [San Agustín] *de Manila*, el padre De Castro pintó a Nuestra Señora de la Gracia, advocación de la Virgen promovida por la Orden de San Agustín en todo el mundo. La Virgen está colocada sobre un altar, en cuyo frontal se han grabado los anagramas de Jesús (JHS) José (JS) y María (AMRA). La Virgen se encuentra de pie sobre un pedestal, con las manos juntas. Lleva un vestido rojo burdeos y, sobre él, un manto azul ricamente bordado. Su cuello está adornado con una gargantilla. El pelo, largo, le cae sobre la espalda, y su cabeza aparece cubierta con una corona de oro. Por detrás de la imagen resplandece un sol amarillo radiante, y por encima se ven dos ángeles desnudos volando que sostienen una cinta en la que se lee «Ave gratia plena Dominus tecum». El fondo está formado por el cielo azul, que en la parte superior se ha abierto para hacer aparecer una paloma —símbolo del Espíritu Santo—, de la que descienden cinco haces de luz amarilla dirigidos hacia la Virgen y la orden agustiniana, que se halla a los pies de la imagen. Las monjas y los frailes agustinos aparecen arrodillados ante el altar de la Virgen, portando velas encendidas —símbolo de la fe viva— y con el rostro dirigido en contemplación hacia Nuestra Señora de Gracia (113).

Pinturas de La Pasión en verso tagalo

De un valor singular es el manuscrito iluminado *La Pasión en verso tagalo*. Esta obra del Real Colegio de Agustinos de Valladolid se terminó de escribir en Filipinas el 20 de febrero de 1813. Fray Francisco M. Girón —que cursó en este centro castellano sus estudios— la trajo a Valladolid a finales del siglo XIX. Más allá de su riqueza literaria y religiosa, atesora un extraordinario valor artístico, pues está ilustrada con 63 pinturas originales que recrean escenas pintadas con tinta y acuarela de vivos colores. Tras los episodios de la

(112) El original ya ha sido reproducido en CASTRO, Agustín M.^a de: *Misioneros agustinos en el Extremo Oriente (1565-1780)*, pp. 96-97.

(113) Reproducido ya en *ibidem*, pp. 368-369.

creación y el paraíso terrenal, se pasa a representar el nacimiento e infancia de Cristo, así como algunos de los episodios más destacados de su vida pública. Como el título indica, se da gran importancia a los distintos pasajes de la pasión y muerte de Cristo, para concluir — tras la Resurrección, la Ascensión y Pentecostés — con el Juicio Final.

Lo más probable es que haya sido obra de un religioso agustino español, aunque hasta el momento no ha podido ser identificado (114).

Pinturas seculares

La pintura de temática secular fue menos abundante que la religiosa, y una buena parte de ella la conocemos gracias a las obras que se custodian en España, más abundantes debido a las mejores condiciones de conservación.



La creación del cielo y la tierra, acuarela de la obra *La Pasión en verso tagalo* (1830). Museo Oriental, Valladolid.

Pinturas del Archivo General de Indias

El Archivo General de Indias, en Sevilla, es una de las fuentes de información más ricas acerca de las Filipinas españolas. Esto es verdad tanto por lo que se refiere a la documentación escrita como en lo relativo a las representaciones pictóricas. Allí se conservan numerosos mapas, planos y acuarelas realizadas por españoles en Filipinas, cuya enumeración sería prolija.

Muy importante, desde muchos puntos de vista, es el mapa de Manila realizado en 1671 por el dominico fray Ignacio Muñoz. Nos ayuda a conocer cómo era la ciudad y sus alrededores cien años después de su fundación.

Del siglo XVIII se guardan allí diversos planos y mapas de Manila y de otras poblaciones del archipiélago filipino. En algunos de ellos encontramos las firmas de Juan Luis Costa, Miguel Antonio Gómez, José Cortés, fray Lucas de Jesús, Fernando Valdés, etc. Otros son anónimos.

(114) SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Museo Oriental. China, Japón Filipinas. Obras selectas*, pp. 480-483.

En 1778 don Diego Martínez de Araque, regente de la Audiencia de Manila, envió al rey una baraja de naipes, con las cuarenta cartas pintadas a mano. De dos años después (1780) datan una serie de acuarelas con una gran variedad de uniformes militares que acompañan a una carta del gobernador general de Filipinas, don José Basco y Vargas, dirigida a José de Gálvez.

De 1815 son varias acuarelas con hombres y mujeres del país con diversos tipos de indumentaria, que están realizando actividades varias (115).

Pintores de la expedición Malaspina (1789-1794)

En la expedición de Malaspina, además de pilotos, científicos y militares de diverso tipo, participaron varios artistas: Antonio Pineda (1753-1792), nacido en Guatemala y afincado en España desde los seis años; Felipe Bouza y Cañas (1764-1834), mallorquín; Fernando Brambilla (1763-1834), italiano establecido posteriormente en Madrid; Juan Ravenet (1766- h. 1821), italiano al servicio de España.

De sus trabajos se conservan 65 pinturas y acuarelas relacionadas con Filipinas, que se custodian en el Museo Naval y en el de América, bastante conocidas por haberse estudiado en varias publicaciones y haber participado en diversas exposiciones.

Brambilla pintó, principalmente, vistas panorámicas de ciudades y lugares como Samar, Sorsogon, Cavite o Manila. Ravenet se centraría más en captar escenas costumbristas y los distintos «tipos» del país. Antonio Pineda, por su parte, pintó algún paisaje e instruyó a varios pintores filipinos para que realizaran acuarelas de las principales plantas. En el Real Jardín Botánico de Madrid se conservan ochenta y una de estas pinturas (116).

El retrato de Fernando VII y el álbum de 1825

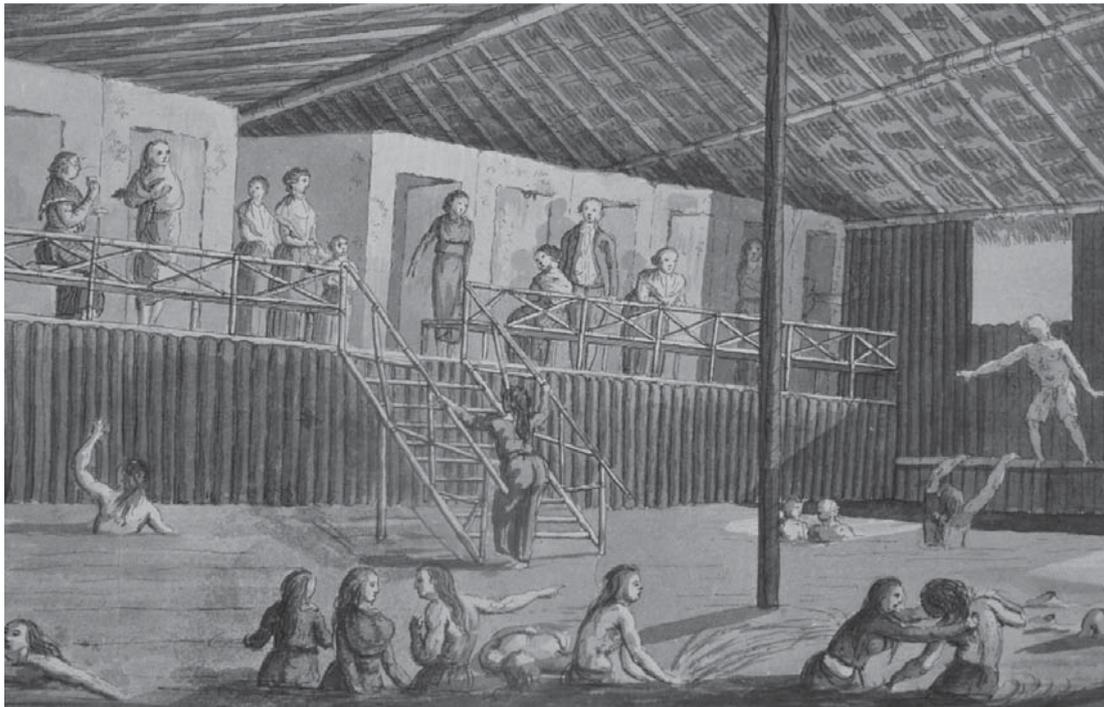
En 1825 el rey Fernando VII, deseando honrar a las islas Filipinas por su lealtad, decidió enviar al archipiélago un retrato suyo. La pintura sería realizada por Vicente López, pintor de corte. En ella el monarca estaba representado mirando de frente, con la cabeza ligeramente inclinada hacia la derecha. Iba vestido con el traje y collar de la Orden de Carlos III. En su mano derecha sostenía el cetro, y en la izquierda, el sombrero.

La pintura fue llevada a Filipinas, en la fragata *Victoria*, por el nuevo gobernador de las islas, el general Mariano Ricafort Palacin y Abarca.

El 18 de diciembre de 1825 se organizó en Manila una gran fiesta, con un monumental desfile, durante el cual el retrato real fue trasladado en una carroza con gran pompa, como si del propio rey en persona se tratase. Tras recorrer

(115) CARIÑO, J.M.^a, y PINTO NER, Sonia: *Álbum Islas Filipinas 1663-1888*. Hong Kong, 2004, pp. 12-41.

(116) *Ibidem*, pp. 42-71; GONZÁLEZ CLAVERÁN, Virginia: *Malaspina en Acapulco*. Madrid, 1989.



Casa de baños en Manila. Tinta y sepia guache sobre papel. Pintado por Juan Ravenet en 1792. Museo Naval, Madrid.

las principales calles de la ciudad, fue conducido a la catedral, donde se cantaría un solemne Te Deum. Finalmente el cuadro fue depositado en las Casas Consistoriales del Ayuntamiento, donde se expondría al público durante ocho días.

Estos festejos fueron representados en un álbum de 26 acuarelas. Era un regalo para el rey de parte del gobernador de Filipinas y del pueblo de Manila. Las acuarelas fueron pintadas por los españoles Antonio Chacón y Conde, teniente coronel —autor de diecinueve de ellas—, Tomás Cortés y Vicente Anastasio de Castro, que trabajaban en el Depósito Topográfico, y Celedonio Ocampo, un mestizo chino-filipino.

Estas 26 acuarelas se conservan actualmente en la Biblioteca del Palacio Real de Madrid, mientras que el paradero del retrato original pintado por Vicente López se desconoce. Se considera que debió de ser destruido en la segunda guerra mundial, al igual que tantas otras obras de arte (117).

La Academia de Pintura y Dibujo y el pintor Agustín Sáez y Granadell

En 1823 la Sociedad Económica de Amigos del País inauguró la Academia de Dibujo y Pintura, considerada la primera escuela oficial de arte de las islas.

(117) MORENO GARBAYO, Justa: *Fiestas en Manila. Año 1825*. Madrid, 1977; CARIÑO, J.M.^a, y PINTO NER, Sonia: *Album Islas Filipinas*, pp. 72-87.

Al frente de ella se puso al pintor filipino Damián Domingo, que la dirigiría hasta su muerte, en 1832. La escuela cerraría por falta de profesores competentes en 1834 (118).

La Academia de Dibujo y Pintura de Manila sería reinstaurada por la Junta de Comercio, merced a una real aprobación de 1 de marzo de 1849. En sus aulas se impartían clases de dibujo de figura, adorno, yeso, natural y colorido. Las de pintura se daban durante el día; las de dibujo, de 19 a 21.00.

El número de alumnos en 1859 era de 138. Al año siguiente había ascendido ya a 160, y cinco años después, en 1865, a 200 (119).

El alma de esta institución durante más de treinta años fue el pintor Agustín Sáez y Granadell. Nacido en Murcia hacia 1829, estudió en la Academia de Bellas Artes de San Fernando de Madrid, perfeccionando su arte durante doce años. En 1855 fue escogido para hacer copias de obras maestras del arte español que debían servir como modelo para los estudiantes de la Academia de Dibujo y Pintura de Manila, las cuales serían enviadas a la capital filipina en 1857. Posteriormente él sería nombrado director de esta institución. Llegó a Manila en 1858 y ejerció de director de la escuela hasta su muerte, acaecida en 1891.

Entre sus primeros proyectos se encuentra la decoración del Teatro del Príncipe Alfonso, en 1862. En 1877 alcanzaría el primer premio para el diseño de la portada de la edición monumental de *Flora de Filipinas*, del padre Blanco.

Gran parte de sus obras han desaparecido. En el Museo del Prado se conserva *Retrato de una española filipina*, pintado por Sáez en 1886 y enviado a la Exposición General de Filipinas de 1887 (120).

En 1889, con la nueva denominación de «Academia de Dibujo, Pintura y Grabado», la institución académica expandirá sus horizontes admitiendo a su primera mujer estudiante, Pelagia Mendoza. En 1893 pasará a llamarse «Escuela Superior de Pintura, Escultura y Grabado». La mayoría de sus profesores eran españoles, peninsulares o criollos. Al declararse la independencia de Filipinas, en 1898, la escuela dejará de funcionar, aunque algunos de sus profesores permanecieron en el país (121).

En esta escuela, y bajo la guía de su director, Agustín Sáez, se formaron los mejores pintores filipinos del siglo XIX, cuyo arte tiene una profunda influencia española: Juan Luna y Novicio (1857-1899), Félix Resurrección Hidalgo y Padilla (1855-1913), Regino García y Baza (1840-1916), Lorenzo Rocha e Ycaza (1837-1898), Ramón Peralta y Resurrección (1877-1940), Telesforo

(118) TIONGSON, Nicanor G. (dir.): *Igkas-Arte. The Philippine Arts during the Spanish Periodon*. AECEI, Manila, 1998, p. 56.

(119) *Guía de forasteros en Filipinas para el año 1859*, Manila 1859, pp. 95-96; *Guía de forasteros en Filipinas para el año 1860*. Manila, 1860, p. 102; *Guía de forasteros en Filipinas para el año 1865*. Manila, 1865, pp. 201-202; GLEZ. FDEZ., Ramón: *Manual del viajero en Filipinas*, Manila, 1875, p. 350.

(120) CARIÑO, J.M.^a (dir.): *Discovering Philippine Art in Spain*. Manila, 1998, p. 249.

(121) *Ibidem*, p. 122.

Sucgang y Alayon (1855-1916), Felipe Roxas y Fernández (1840-1899), Esteban Villanueva y Vinarao, Miguel Zaragoza y Aranquizna (1842-1923). Varios de ellos disfrutaron también de una beca de estudios que les permitiría perfeccionar su arte en la madrileña Academia de Bellas Artes de San Fernando.

Pinturas del padre Eduardo Navarro

El padre Eduardo Navarro nos dejó un manuscrito en el que narra su viaje de Valladolid a Manila en 1864. El texto va enriquecido con 37 acuarelas cuyas originales que pintó durante el trayecto y en sus primeros tiempos de estancia en Manila. En esta obra se representan algunas ciudades por las que pasó, tipos de algunos países, plantas, aves y peces variados.

Aunque alguna de las pinturas fue realizada durante el viaje en la fragata *Guadalupe*, otras pueden considerarse específicamente filipinas. Estas, con toda probabilidad, fueron pintadas inmediatamente después de su llegada a Manila. Nos referimos a las dedicadas a la flora filipina —el cocotero, el platanero, el árbol de mangos y la piña—, así como a las representaciones de la Virgen de Guadalupe y de la fachada de la iglesia de San Agustín (122).

Este manuscrito con sus pinturas, realizado en Filipinas, fue enviado por su autor a sus padres. A la muerte de estos, el autor, ya de regreso en España, lo entregaría al Real Colegio de los Padres Agustinos de Valladolid —a cuya comunidad perteneció—, donde actualmente se conserva.

Los pintores de *Flora de Filipinas* (1877-1883)

Flora de Filipinas es una obra colectiva en la que varios agustinos describen y clasifican más de 1.200 especies vegetales. El primero y principal de sus autores es el zamorano Manuel Blanco (1778-1845). Los otros son el filipino Ignacio Mercado (1648-1698) y el leonés Antonio Llanos (1806-1881). Colaboraron también los padres Celestino Fernández Villar, Andrés Naves y Guillermo Masnou.

La primera edición de la *Flora* del padre Blanco salió a la luz en 1837. Era un tomo de 887 páginas de texto, donde se describían, según el sistema sexual de Linneo, cerca de 1.200 plantas. En 1845 fue publicada, póstumamente, la segunda edición.

A la tercera edición de la *Flora* se la llamó «monumental» por su lujosa presentación y las ilustraciones botánicas que la acompañan. Se comenzó a imprimir en Manila en 1877. Periódicamente salían fascículos con ilustracio-

(122) SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Museo Oriental. China, Japón Filipinas. Obras selectas*, p. 23. Este manuscrito ha sido recientemente publicado en NAVARRO, Eduardo: *De Valladolid a Manila. Relato inédito de un viaje misional de la orden de San Agustín en el siglo XIX* (introducción, estudio crítico, notas y transcripción de Roberto Blanco Andrés). Valladolid, 2006.

nes que eran enviados a los abonados hasta que se concluyó la edición en 1883 (123).

El texto es bilingüe, en castellano y latín. Consta la edición de cuatro tomos de texto y dos de láminas. La edición económica, con litografías en blanco y negro, fue preparada enteramente en Manila, en el establecimiento tipográfico de los Sres. Plana y Cía. Por lo que se refiere a las litografías, una parte llevan la firma «Lit. de Oppel, Manila», mientras que otras van firmadas «Lit. de M. Pérez, hijo. Manila». De la edición de lujo, las láminas en color fueron impresas en Barcelona, en Litografía Verdaguer. Como bien se puede suponer, existen ejemplares de esta obra tanto en el Fondo de Filipiniana de la Biblioteca de los Agustinos de Valladolid como en el Museo Oriental (124).

Los diseños en que se basaron los litógrafos fueron ejecutados por un gran número de artistas filipinos de primera línea, incluyendo a Lorenzo Guerrero, maestro de Juan Luna. En el concurso para la portada, Félix Resurrección Hidalgo —considerado el segundo gran pintor filipino, después de Luna— quedó en segundo lugar. La portada fue adjudicada a su maestro, el español Agustín Sáez, director entonces de la Academia de Dibujo y Pintura de Manila (125).

Fueron cinco los artistas españoles que participaron en *Flora de Filipinas*: el ya citado Agustín Sáez, fray Mariano Fábregas, fray Miguel López, Ramón Santa Coloma y Emma Vidal. A esos habría que añadir a los grabadores Maura y José María Galván.

En la portada, realizada por Agustín Sáez, se muestra al centro el libro de *Flora de Filipinas*, del padre Blanco, que está sostenido en el aire por varias diosas de las ciencias y las artes y rodeado por una corona de laurel. A los lados están diseñados dos árboles, de coco y plátano, estilizados y alargados. En la parte superior luce el escudo de España y sendos medallones de Felipe II y Alfonso XII, así como otros símbolos de la religión, la política y el comercio. En la parte de abajo, otros escudos y dos medallones con el retrato del padre Blanco y los símbolos agustinianos, así como otros símbolos relacionados con la condición de sacerdotes y científicos de Blanco y sus compañeros.

(123) BLANCO, Manuel (OSA): *Flora de Filipinas. Por el P. Fr. Manuel Blanco, Agustino Calzado, adicionada con el manuscrito inédito del P. Fr. Ignacio Mercado, las obras del P. Fr. Antonio Llanos y de un Apéndice. Bajo la dirección del P. Fr. Andrés Naves. 4 tomos de texto y 2 de láminas.* Establecimiento Tipográfico de Plana y Cía., Manila, 1877-1883. Periódicamente, a partir de la primera entrega, en la última página de la revista *El Oriente* aparecía el aviso publicitario donde se indicaba el texto y las láminas que saldrían en la próxima entrega, tanto en la «Edición Corriente», en blanco y negro, como en la «Edición de Lujo», en color. *El Oriente*, Manila, 22 de abril de 1877, p. 12.

(124) SIERRA DE LA CALLE, Blas: *op. cit.*, 2004, pp. 132-135. También IDEM: *Vientos de Acapulco. Relaciones entre América y Oriente.* Caja España-Museo Oriental-Junta de Castilla y León, Valladolid, 1991, pp. 88-93.

(125) Sobre los artistas que hicieron posible *Flora de Filipinas* véase GALENDE, Pedro G. (dir.): *Flora de Filipinas*, 3 vols. San Agustín Convent, Intramuros Manila, 1993, pp. 25-32.

Fray Mariano Fábregas (1830-1878), agustino, contribuyó a *Flora de Filipinas* al menos con una obra firmada (algunos afirman que con dos): *Capdaris sepiaria*. Terminados sus estudios en los agustinos de Valladolid, pasó casi toda su vida en Filipinas, en diversas parroquias de la isla de Luzón. También viajó a China (en 1877), con fray Raymundo Lozano, para estudiar la posibilidad de abrir misiones en Hunan (126).

Dos láminas son obra del franciscano Miguel López y Bustamante, *Antogonon cordatum* y *Trichosanthes lucioniana*. Esta última sería también publicada y estudiada en *La Ilustración de Oriente* por el agustino Andrés Naves (127). A fray Miguel se debe también el hallazgo del manuscrito del libro sobre plantas medicinales realizado en el siglo XVII por el franciscano fray Blas de la Madre de Dios (128).

El pintor español Ramón Santa Coloma firmó al menos cuatro láminas: *Gynandropsis speciosa*, *Rhabarbarum redolens*, *Jatropha janipha* y *Thespesia sublobata*. Se trata un eminente pintor residente en Manila a finales del siglo XIX. Uno de sus estudiantes fue Andrés Luna de San Pedro y Pardo de Tavera (1887-1952), hijo del célebre artista Juan Luna (129).

Una de las pinturas para esta obra fue realizada por Emma Vidal, probablemente hermana o hija de don Domingo Vidal y Soler, editor de *Flora* y el mayor de los hermanos Vidal. Fue la única mujer que contribuyó a esta ingente obra.

Además, esta edición monumental de *Flora de Filipinas* estaba acompañada de sendos grabados creados por los buriles de dos importantes artistas españoles.

Uno de ellos es el retrato del padre Manuel Blanco realizado por B. Maura, el cual copia fielmente la pintura de Juan Arzeo, que se encontraba en el convento de San Pablo (hoy de San Agustín) de Manila. El botánico agustino es representado con hábito, de pie, junto a su monumental *Flora de Filipinas*. Sobre la mesa está analizando y diseñando una planta y tiene algunos libros, entre ellos de Tissot. Detrás, en el armario, se encuentran las obras de Linneo y la Biblia Sacra, así como algunas conchas. El autor de esta obra, Bartolomé Maura y Montaner, nació en Palma de Mallorca en 1844. Estudió primero en la Escuela de Bellas Artes de su ciudad y, posteriormente, en la Escuela Especial de Pintura, Escultura y Grabado de Madrid, siendo discípulo del pintor Madrazo. Hizo grabados de numerosas obras del Museo del Prado, así como retratos. Fue un pintor reconocido que participó en abundantes exposiciones y recibió muchos premios y condecoraciones. En 1893 fue nombrado director de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre. murió en 1926 (130).

(126) JORDE PÉREZ, F.: *Catálogo bio-bibliográfico*, pp. 485-486.

(127) NAVES, Andrés (Fray): «Nueva especie botánica *Thichosanthes lucioniana*», en *La Ilustración de Oriente*, núm. 136, febr. 1878, pp. 147-149 y 155.

(128) SANTIAGO, Luciano (P.R.): «Pintores de esplendor. Los artistas de la *Flora de Filipinas*», en GALENDE, Pedro G. (dir.): *Flora de Filipinas*, p. 38.

(129) *Ibidem*, p. 39.

(130) *Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*, tomo XXXIII. Barcelona, sin fecha, pp. 1202-1203.

El otro es un grabado alegórico del artista José María Galván y Candela (1837-1899), firmado «Galvan gr^o» y titulado «A la memoria del P. Blanco». Este artista fue un pintor y grabador nacido en Valencia. Estudió en la madrileña Escuela Superior de Bellas Artes de San Fernando. Se dedicó más al grabado que a la pintura, reproduciendo obras de Goya y retratos, arte donde sobresalió principalmente en la técnica del aguafuerte. Obtuvo varios premios con sus obras, y alcanzó la cátedra de grabado en la Escuela Especial de Pintura de Madrid (131). En esta obra suya sobre el padre Blanco, la mitad superior está ocupada por una colina con frondosa vegetación, y el lado izquierdo, por la vista de una vivienda, el mar y un volcán en erupción. Al centro, sobre un fondo claro, puede leerse la inscripción «A la memoria del P. Blanco». Debajo, tres conjuntos de personas. En el ángulo inferior derecho, un grupo familiar con una madre abrazando a un niño, otro niño leyendo la *Flora* del padre Blanco y dos personas más, una semidesnuda y otra con la vestimenta y adornos típicos de los tinguianes. Detrás aparecen dos agustinos, uno leyendo, y el otro predicando a varias personas que le escuchan arrodilladas. En el ángulo inferior izquierdo, otro agustino está charlando con una pareja de igorrotos. La mujer sostiene un niño en brazos y el hombre porta en su brazo derecho una lanza y un escudo.



Rhabarbarum redolens. Pintado por R. Santacoloma. Litografía de *Flora de Filipinas*, del P. Manuel Blanco. Publicada entre 1877 y 1883. Museo Oriental, Valladolid.

Pinturas del padre Benigno Fernández

El padre Benigno Fernández Escalada (1849-1897) —misionero agustino en el norte de Luzón— es un ejemplo claro del diálogo entre fe y cultura y, más concretamente, entre evangelización y arte. El padre Benigno estuvo en Filipinas como misionero en La Paz, Cabugao y Santa María de Ilocos, de 1872 a 1888. Allí coleccionó 298 obras etnográficas que posteriormente llevaría, junto con sus pinturas, al Museo Oriental del Real Colegio de los Padres

(131) *Ibidem*, tomo XXV. Barcelona, 1924, p. 524.

Agustinos Filipinos de Valladolid. Las 37 pinturas etnográficas por él realizadas entre 1882-1886 tienen un gran valor artístico, antropológico, etnográfico y religioso (132).

El padre Benigno puede ser considerado un «pintor etnográfico». A través de sus pinturas ha documentado la vida, usos y costumbres de los pueblos de las montañas del norte de Luzón.

Nos ha dejado un valioso álbum en el que se encuentran, en primer lugar, 37 acuarelas realizadas por él mismo. A continuación van pegadas 51 fotografías en blanco y negro que llevan en el reverso un sello con la firma de Alexander Schadenberg.

Tanto las acuarelas como las fotografías sirven para documentar las obras etnográficas por él coleccionadas, la mayoría de las cuales subsisten. Un grupo importante de ellas forma parte de la exposición permanente del Museo Oriental y pueden contemplarse en las salas dedicadas a las culturas de Mindanao y del norte de Luzón (133).

En estas 37 acuarelas están representadas 75 obras. De ellas, cuarenta y ocho las podemos encontrar también en las fotografías anteriormente citadas, mientras que veintisiete de las piezas no aparecen en las fotos. Son las siguientes: gorro de «ratán» o bejuco crudo, pareja de pendientes de madera, gorro de bejuco abierto por arriba, gorro de bejuco con mechones de pelo, adorno de la cabeza, bajaque de tela, cinturón de bejuco, cesto de viaje, bolsa de tela, pieza de tela, dos collares aderezo de Tinguian, dos pendientes y una gargantilla aderezo de Tinguian, navaja Bagobo, puñal, cuchillo, daga de los Mandaya, aderezo de mujer Tiruray, cinco cajas de bronce para el buyo y dos ataúdes de madera en miniatura.

No nos consta que el padre Benigno Fernández estudiase el arte pictórico en ninguna escuela, por lo que deducimos que sus facultades artísticas eran innatas y que fue autodidacto. Por otra parte, el hecho de que fuese religioso agustino le hizo también ser admirador de las bellezas naturales y de la «Belleza Eterna» de que hablaba san Agustín en sus *Confesiones*: «Tarde te amé, Belleza tan antigua y tan nueva, tarde te amé» (134).

Su principal responsabilidad, y a la que sin duda dedicaba mayor tiempo, era la actividad apostólica, evangelizando y catequizando a sus feligreses de Santa María de Ilocos. Pero, al mismo tiempo, tuvo que emplearse en la reconstrucción del convento y la reparación de la iglesia tras el terremoto. Además se ocupó de la traída de aguas a la población.

(132) SIERRA DE LA CALLE, Blas: *Museo Oriental*, pp. 44, 490-491.

(133) Estas piezas coleccionadas por el P. Benigno Fernández han aparecido en las diversas publicaciones del Museo Oriental obra de Blas Sierra de la Calle: *Museo Oriental. Guía del visitante*. Real Colegio de los Padres Agustinos Filipinos, Valladolid, 1982; *Filipinas ayer. Vida y costumbres tribales*, m.l., 1989; *Museo Oriental. Arte chino y filipino*, m. ed., m.l., 1990; *Museo Oriental. China, Japón, Filipinas. Obras selectas*, m.l., 2004; *Filipinas. Obras selectas del Museo Oriental*, m.l., 2004.

(134) SAN AGUSTÍN: *Confesiones*, X, 27, 38. BAC, Madrid, 1963 (4.^a ed.), p. 410.

Los ratos libres los dedicaba a su afición por la mineralogía y a la pintura. Y, por lo que vemos en estas 37 láminas, los resultados obtenidos son encomiables (135).

Pinturas de José Taviel de Andrade

José Taviel de Andrade fue un militar español que con veintidós años llegó a Filipinas en 1879. Primero estuvo destinado en Manila y, posteriormente, en Visayas y Joló. Entre 1887-1888 tuvo como misión vigilar a José Rizal, recluido en su domicilio de Calamba. Entre 1892 y 1894 fue profesor de la Escuela Superior de Pintura Escultura y Grabado, donde dio clases de diseño, acuarela, carboncillo, pastel y pintura al óleo. Permaneció en Filipinas hasta 1897. Se sabe que en 1906 había llegado a teniente coronel.

Como pintor ha sido recientemente descubierto por el investigador José María Cariño. Se conocen algunas obras suyas al óleo. En primer lugar, *Panguingue (juego de cartas filipino)* y *Vistas de los volcanes Taal y Mayón y de las cascadas de Majayjay*. Suyo es también un álbum de 32 hojas con escenas de su viaje a Filipinas y sus desplazamientos por distintas partes del país: Camarines Sur, Tiwil, Legazpi, Daraga, Pagbilao, Batangas, Los Baños, Majajjai. Además de ofrecernos vistas de los paisajes y poblados por donde pasa, el artista se entretiene en representar también a los diversos tipos humanos con que se encuentra, así como a sus compañeros militares (136).

Pinturas en el Museo San Agustín de Manila

En el Museo San Agustín de Manila se conserva otra serie de pinturas llevadas por los agustinos españoles a Filipinas.



Hombre igorrote del distrito de Quiangan y valle de Looc. Tinta, acuarela y lápiz sobre papel. Obra del P. Benigno Fernández de entre 1882-1886. Museo Oriental, Valladolid.

(135) Un estudio completo de estas pinturas en SIERRA DE LA CALLE, Blas: «Pinturas etnográficas filipinas del P. Benigno Fernández», en *Cuadernos del Museo Oriental, Valladolid*, núm. 11. Valladolid, 2012.

(136) CARIÑO, J.M.^a, y PINTO NER, Sonia: *Álbum Islas Filipinas*, pp. 246-269.

Además de la ya citada del Santo Cristo de Burgos, podemos mencionar en primer lugar el lienzo *Descendimiento de Cristo de la cruz*, en el que la Virgen Dolorosa, con los brazos levantados, está acompañada de María Magdalena. Esta pintura —según documentación del Archivo de los Agustinos de Valladolid— fue remitida desde España, en el siglo XVII, por el padre Francisco Ugarte, con destino al retablo de esta capilla, originalmente dedicada a san Juan Bautista (137). Con posterioridad dicha capilla pasaría a ser sacristía. Recientemente esta obra ha sido trasladada de dicha sacristía a una sala del museo.

Por su calidad, hay que destacar también las copias realizadas en 1876 por el agustino Santiago Cuñado de dos pinturas de Murillo, *La transverberación de san Agustín* y *La Inmaculada Concepción* (138). El hermano Cuñado era burgalés. Pasó gran parte de su vida en el monasterio de El Escorial y en el colegio de los agustinos de Mallorca, donde era profesor de dibujo. De él dicen los biógrafos que fue «pintor al óleo y escultor de granes vuelos, sus trabajos artísticos han sido objeto de la admiración de los inteligentes y alabados por cuantos han tenido ocasión de apreciar su mérito» (139).

Ya en tiempos modernos, durante los años 1969-1970, estuvo en Manila el pintor agustino padre Nicéforo Rojo (1925-2011). Durante esos años trabajó en la restauración de las pinturas de la iglesia San Agustín de Manila, obra original de los artistas italianos Giovanni Alberoni y Cesare Dibella en 1875. Al mismo tiempo pintó 13 lienzos al óleo que representan a san Pablo y a los restantes doce apóstoles y que hoy día se exponen en las salas del museo (140).

Epílogo

Se reitera que el estudio completo de esta temática del arte español en Filipinas exigiría varios libros —algunos ya escritos y citados en las notas—, aun cuando nos ciñésemos únicamente a las artes de la arquitectura, escultura y pintura y omitiésemos las del grabado, la fotografía, la música..., de las que también podríamos citar ejemplos eminentes. El resumen arriba expuesto nos lleva a hacer algunas reflexiones a modo de conclusión.

En primer lugar, queda patente que la huella principal dejada por España en Filipinas, por lo que se refiere al arte, está representada por la arquitectura. La perdurabilidad de los materiales en los que se realizaron —piedra y ladrillo— ha permitido la subsistencia de numerosas obras, a pesar de las adversas condiciones climáticas y de las varias confrontaciones bélicas.

(137) Arch. Valladolid, leg. 1743, f. 83. Cit. en RGUEZ, RGUEZ., Isacio: «Iglesia de San Agustín de Manila», en *Archivo Agustino*, vol. LXXI, núm. 189, en.-dic. 1987, p. 27; GALENDE, Pedro G., y TROTA REGALADO, José: *San Agustín. Art & History 1571-2000*, p. 86.

(138) GALENDE, Pedro G., y TROTA REGALADO, José: *San Agustín. Art & History 1571-2000*, pp. 99-101.

(139) JORDE PÉREZ, F.: *Catálogo bio-bibliográfico*, p. 810.

(140) Sobre su vida y obra, véase SIERRA DE LA CALLE, Blas: «Las pinturas del P. Nicéforo Rojo en los PP. Agustinos de Valladolid», en *Díaspora. Anuario Misional*, núm. 33, 2011-2012, pp. 113-116.

Queda muy claro, además —aunque solo se han citado algunos ejemplos de los muchos existentes—, que la fe cristiana tuvo un influjo preponderante tanto en la arquitectura como en la escultura y la pintura. Son numerosas las iglesias construidas por los misioneros españoles en Filipinas que todavía se mantienen en pie, siendo testigos mudos, por un lado, de la fe cristiana, y por otro, de la presencia española.

El arte escultórico tiene una menor representación, tanto en el campo religioso como en el civil. Además de las razones sobre su escasez ya aducidas en la introducción, ha de tenerse en cuenta que el arte de la escultura ya era practicado antes de la llegada de los españoles en 1565. Esto hizo que, a partir del siglo XVII, fuesen muchas más las obras de escultura —especialmente en marfil— que se exportaban desde Filipinas hacia América y Europa que las que se enviaban desde España y México hacia allá.

Por lo que se refiere a la pintura española en Filipinas, como ya se ha dicho la gran mayoría de las obras han desaparecido a causa del clima, las guerras y la incuria. Las que subsisten abundan más en los museos y archivos de España que en la propia Filipinas.

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, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 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. Podrán enviarse por correo ordinario 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

- Evítese 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 alfabetizará 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.

LA PRESENCIA ESPAÑOLA EN EL PACÍFICO: DE LA ILUSTRACIÓN AL DESASTRE (1)

Enrique MARTÍNEZ RUIZ
Universidad Complutense de Madrid

A lo largo del siglo XVI, España y Portugal son las únicas naciones, prácticamente, que mantienen cierta actividad en el océano Pacífico (2). La fachada oriental del mar está controlada por España, que se ha asentado en la costa americana, pero en el oeste españoles y portugueses rivalizaban porque la línea de demarcación establecida en Tordesillas (1494) no dejó bien definidos los respectivos territorios, lo que propició una pugna que perdió importancia a partir de 1580, cuando Portugal fue anexionado a la Monarquía hispánica. Pero, al recuperar el reino lusitano su independencia, las diferencias resurgieron, esta vez con la intervención de otras potencias extranjeras, diferencias que no se resuelven hasta sus últimas consecuencias hasta el tratado de límites de 1750 y el de San Ildefonso de 1777, por el que Portugal renunciaba definitivamente a las Filipinas (3).

En el siglo XVII, pues, se mantiene la presencia española y portuguesa en las costas occidentales del Pacífico (4), pero los holandeses, asentados en

(1) Este trabajo se inscribe en el Proyecto de Investigación HAR 2009-11830, financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación, titulado «El ejército de la Ilustración: novedades orgánicas, tácticas y logísticas», del que soy IP.

(2) Para las motivaciones españolas en la apertura del «paso» del Pacífico, véase GIL, J.: *Mitos y utopías del Descubrimiento. El Pacífico*. Madrid, 1989, y para las exploraciones españolas en el siglo XVI, ROSELLI, F.: *Esplorazioni Spagnole in Mesoamerica e nell'Oceano Pacifico, 1500-1600*. Florencia, 1991.

(3) Véanse CUESTA DOMINGO, M.: «La fijación de la línea —de Tordesillas— en el Extremo Oriente» en *El tratado de Tordesillas y su época. Congreso Internacional de Historia*, t. III. Madrid, 1995, pp. 1483-1517; DÍAZ-TRECHUELO, L.: «Consecuencias y problemas derivados del Tratado de la Expansión Oriental», *ibidem*, pp. 1519-1539, y SANZ TAPIA, A.: «La delimitación definitiva de Tordesillas: el Tratado de San Ildefonso (1777)», *ibidem*, pp. 1633-1685.

(4) Remitimos a LA TORRE VILLAR, E de (comp.): *La expansión hispanoamericana en Asia. Siglos XVI y XVII*. México, 1980, y JARMI CHAPA, M. de: *La expansión española hacia América y el océano Pacífico*. Tomo II: *La Mar del Sur y el impulso hacia el Oriente*. México, 1988.

Insulindia, muestran interés creciente por ese ámbito. El principal estímulo de los viajes realizados por entonces es la búsqueda del continente austral, que los geógrafos imaginaban emplazado por aquellas latitudes y que los españoles trataban de encontrar desde mediados del siglo XVI, continente de cuya búsqueda desistieron tras la expedición de 1605-1607, encomendada al piloto portugués Fernández de Quiros (5) y cuya existencia queda descartada tras los viajes de Tasman (1639 y 1642-1644). Desaparecido este aliciente, las exploraciones no se reemprenden de modo decidido hasta después de 1720, y ya con participación de franceses e ingleses. En todo este tiempo, las expediciones españolas no han cesado, pues muy pronto se descubrieron varios archipiélagos de Micronesia (6). En realidad el desembarco de Magallanes en las Marianas es el inicio de unas exploraciones merced a las que, en las décadas siguientes, se descubren la isla de Guam, las Carolinas, las Palaos y, por supuesto, las Filipinas (7). Pero tales descubrimientos no suponen realmente un incremento significativo de los viajes exploradores (8). Habrá que esperar hasta bien iniciado el siglo XVIII para que el Pacífico reclame mayor y más intensa atención (9). Las pocas navegaciones españolas realizadas desde los inicios del siglo XVII hasta el tercio final del siglo XVIII estuvieron directamente relacionadas con la búsqueda de una ruta alternativa al Tornaviaje, que desde su inauguración por Urdaneta había pasado siempre por el estrecho de San Bernardino.

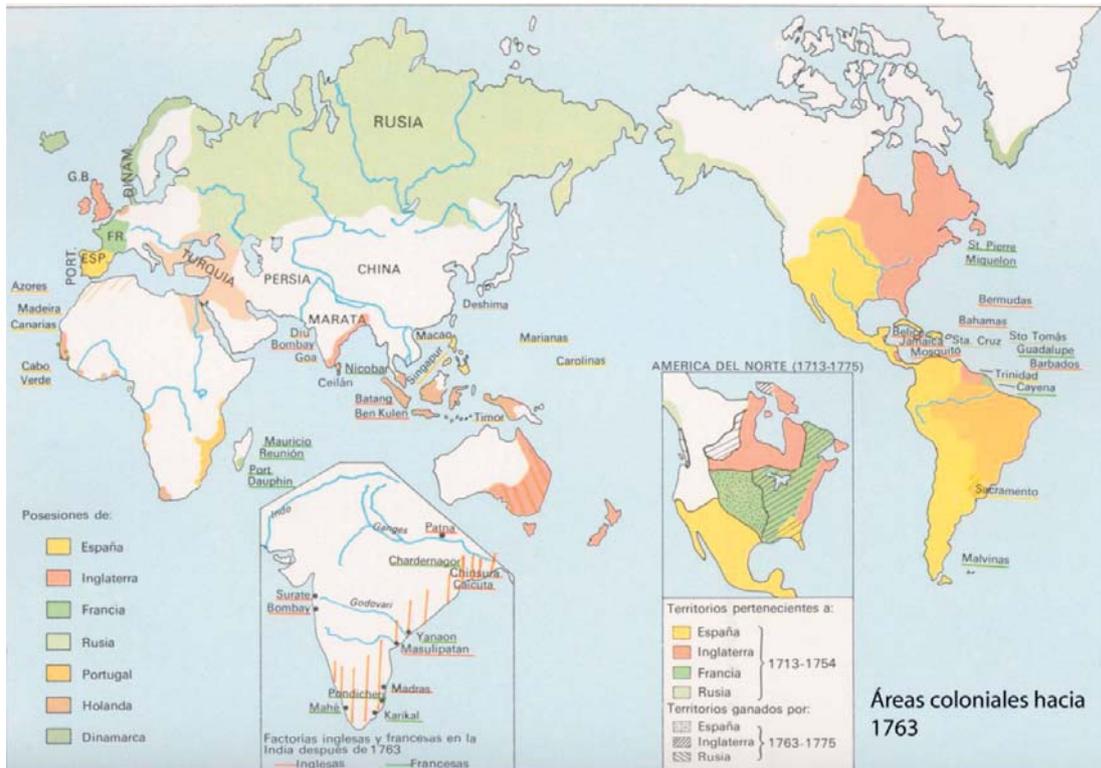
(5) Véanse BAERT, A.: *Le Paradis terrestre, un mythe espagnol en Océania. Les voyages de Mendaña et de Quiros, 1567-1606*. París, 1999; PINOCHET DE LA BARRA, O.: *Quiros y su utopía de las Indias Australis*. Madrid, 1989, y la introducción de FERRANDO, R. a la obra de FERNÁNDEZ DE QUIROS, P. *Descubrimiento de las regiones australes*. Madrid, 1986.

(6) Para la ubicación de los descubrimientos en aquellos ámbitos, véanse SPATE, O.H.K.: *The Pacific since Magellan*. Tomo I: *The Spanish Lake*. Tomo II: *Monopolists and Freebooters*. Tomo III: *Paradise Found and Lost*. Canberra, 1979-1988. También SHARP, A.: *The Discovery of the Pacific Island*. Oxford, 1960; BRAND, D.: «Geographical Exploration by the Spaniards», en FRIIS, H.R. (ed.): *The Pacific Basin: A History of its Geographical Exploration*. Nueva York, 1967, pp. 109-144, y PRIETO, C.: *El océano Pacífico. Navegantes españoles del siglo XVI*. Madrid, 1962.

(7) Para estas cuestiones, véase MARTÍNEZ SHAW, C.: «La exploración española del Pacífico en los tiempos modernos», en ELIZALDE, M.^a de, FRADERA, J.M., y ALONSO, L. (eds.): *Imperios y naciones en el Pacífico*, t. I. Madrid, 2001, pp. 3-19.

(8) Circunstancia en la que influyeron las condiciones geográficas del Pacífico, tanto el régimen de vientos como el sistema de corrientes marinas, algo que ha sido señalado al considerar el carácter de la navegación oceánica. Véanse PÉREZ DE TUDELA Y BUESO, J.: «La empresa española en el Pacífico. Antecedentes al establecimiento en las Filipinas», en PÉREZ DE TUDELA Y BUESO, J. (coord.): *En memoria de Miguel López de Legazpi. Estudios*. Madrid, 1976, pp. 23-95, y MARTÍNEZ SHAW, C. (ed.): *El Pacífico español. De Magallanes a Malaspina*. Madrid, 1988.

(9) Por lo que se refiere a la actividad de los españoles, véanse entre otras las dos obras coordinadas por RODAO GARCÍA, F.: *Estudios sobre Filipinas y las islas del Pacífico*. Madrid, 1989, y *España y el Pacífico. III Jornadas sobre Filipinas e Islas del Pacífico*. Madrid, 1989; y GARCÍA-ABÁSULO, A. (ed.): *España y el Pacífico*. Córdoba, 1997.



Interés creciente por el Pacífico

En el siglo XVIII, las rivalidades entre los Estados europeos desbordan los límites del Viejo Continente (10) y se manifiestan en los ámbitos coloniales, particularmente desde mediados de la década de 1760. Y es que en este siglo asistimos a un incremento de la actividad colonizadora de los europeos en el resto del mundo, de forma que a las razones políticas y militares de las exploraciones hay que añadir las económicas (11) y un interés científico auspiciado por la Ilustración, sobre todo por el desarrollo de la astronomía —impulsada por Newton y Halley—. Razones fundamentalmente económicas son perceptibles entre los rusos, que tienen en Bering y Chirikov dos buenos exponentes del tipo humano aventurero/explorador, en cuyos viajes recorren el Pacífico norte en sus vertientes asiática y americana; en esta última, los rusos colonizaban Alaska y descendían hacia el sur.

En general, los europeos se sintieron fascinados por los pueblos primitivos que vivían en el Pacífico: creían encontrarse ante los orígenes de la humanidad (los Foster, compañeros de Cook en su tercer viaje, y Buffon sentaron las

(10) GUIMERÁ, A., y PERALTA, V. (coords.): *El equilibrio de los Imperios: de Utrecht a Trafalgar*. Madrid, 2005.

(11) Un buen ejemplo para ver la unión de intereses diversos en las empresas exploradoras en MACKAY, D.: *In the Wake of Cook. Exploration, Science and Empire, 1780-1801*. Wellington, 1985.

bases de la etnología). Pero estos pueblos, que vivían en un nivel semejante a la Edad de Piedra, no eran tan primitivos; se encontraban en un retroceso desde estadios superiores, en los que algunos habían llegado a alcanzar niveles aceptables, pero que habían perdido para entonces. Al parecer, tales pueblos procedían de razas asentadas inicialmente en Asia, a las que las derrotas militares obligaron a huir siguiendo las rutas de las aves de paso en sus desplazamientos. Los escasos recursos animales y vegetales que encontraron marcaron poderosamente la vida de estas gentes, cuyo principal temor fue la superpoblación, dada la escasez de alimentos. Así se explican las guerras constantes y prácticas tales como el aborto, el infanticidio o el canibalismo.

En este contexto, los más primitivos eran los tasmanios, que ocupaban el nivel inferior en el marco social del Pacífico y uno de los más bajos del mundo de entonces. Establecidos en Tasmania, con una organización social muy arcaica, fueron exterminados en el siglo siguiente. En un nivel algo superior se encontraban los australianos, cuya organización social estaba más perfeccionada, al igual que sus ideas religiosas. Los demás pueblos del Pacífico estaban más adelantados: los melanesios (en las islas Bismarck, Salomón, Nuevas Hébridas, Fiyi, Nueva Caledonia, Nueva Guinea, Luisiana, Santa Cruz y Loyalti) se hallaban en un estado similar a las fases más avanzadas del Neolítico. Los micronesios (en las islas Marianas, Palaos, Marshall, Gilbert y Carolinas) habían progresado algo más, y por encima de todos se encontraban los polinesios (Samoa, Marquesas, Sociedad, Tonga, Nueva Zelanda, Hawai, Tuamotú y Tubuai).

La creencia en un Dios único y supremo estaba muy generalizada entre estos pueblos, lo que dio pie a pensar en la existencia de una revelación monoteísta primitiva —a la que habría seguido la decadencia, según se expone en la Biblia—, o que estas culturas se hallaban en los últimos estadios de una evolución que les había llevado del animismo a una civilización superior ahora en decadencia. En cualquier caso, durante el siglo XVIII los europeos no se disputaron estas tierras, cuyo conocimiento progresará decididamente tras la paz de 1763 y la aplicación de los progresos técnicos navales, generalizados desde 1775. Este es el momento de las grandes expediciones científicas, que permiten adquirir un conocimiento bastante preciso del Pacífico e integran a Oceanía en el mundo conocido. Los viajes de Cook y La Pérouse fueron muy valiosos en este sentido, y a ellos hay que añadir los de Bougainville, Byron, Wallis, Carteret, Surville, D'Entrecasteaux, etc. Y el conocimiento de estas tierras traería las empresas de conquista y asentamiento (12).

Pese a que en 1772 Crozet se posesionó de Nueva Zelanda («Francia Austral»), el primer establecimiento europeo fue inglés. Como la independencia americana impide a Inglaterra enviar más reclusos a Virginia, decide crear una penitenciaría en Botany-Bay, Australia. En 1788 se desembarca allí a 717 penados. Tal es el origen de Port Jackson (hoy Sidney). En 1793 llegaron los primeros colonos libres: la colonia de Nueva Gales del Sur estaba en marcha.

(12) Véase BERNABEU ALBERT, S.: *El Pacífico ilustrado. Del lago español a las grandes expediciones*. Madrid, 1992.

Para entonces ya se habían hecho sentir las amenazas sobre las posesiones ultramarinas hispanas, de forma que en las previsiones gubernamentales españolas entran las preocupaciones por el control de los pasos y por acentuar su presencia en aquellas latitudes mediante expediciones que no solo recorren América incrementando su conocimiento botánico, zoológico y mineralógico, sino también el Pacífico (13). En el caso de América, las expediciones van a recorrerla de norte a sur y de este a oeste, en el Atlántico y en el Pacífico; pero, salvo contados casos a los que nos referimos después, estas expediciones están centradas fundamentalmente en el territorio americano, ya se aborde desde el Atlántico, ya desde el Pacífico.

Estas expediciones estuvieron motivadas por el interés ilustrado en desarrollar nuevas disciplinas científicas como la botánica, convencidos de su importancia para la modernización económica y social; de esta forma, América dará muchas respuestas a los interrogantes que la ciencia europea se planteaba. Prescindiendo de otros móviles, como la expansión comercial marítima y la apertura de nuevos mercados, en lo que respecta al conocimiento de la naturaleza americana el Real Gabinete de Historia Natural y el Real Jardín Botánico de Madrid serán las instituciones impulsoras más importantes de unos viajes que tenían como objetivo aplicar ciertas reformas en las colonias, sobre todo las relacionadas con la enseñanza y la sanidad, y elaborar catálogos de los tres reinos de la naturaleza.

En este sentido, merecen una mención especial las expediciones del último tercio del siglo XVIII: la de Hipólito Ruiz y José Pavón a Perú y Chile (1777-1778), las de Tafalla y Pulgar por Perú, Guayaquil y Quito (1793-1808), la de Celestino Mutis por el virreinato de Nueva Granada (1783-1816) y la de Sessé y Mociño a Nueva España (1786-1803). A pesar de que estas empresas obtuvieron resultados de relevancia, su impacto en la comunidad científica fue muy limitado, ya que muchos de tales trabajos quedaron inéditos. Los españoles enviaron a España sus resultados o volvieron con ellos en un momento en que se producía el hundimiento de la ciencia española, como consecuencia de la invasión francesa, la caída del movimiento ilustrado del Antiguo Régimen, la subida al trono de Fernando VII y el movimiento de independencia americana, al que de alguna forma también contribuyeron (14).

(13) Remitimos a BAÑAS LLANOS, B.: «Expediciones científicas españolas al Pacífico en la segunda mitad del siglo XVIII», en *Revista Española del Pacífico*, t. II, 1992, pp. 85-108.

(14) No nos vamos a detener en el análisis de estas expediciones, pues no guardan relación con el tema que nos ocupa en esta ocasión. El lector interesado puede consultar los trabajos de LÓPEZ PIÑERO, J.M.^a, PI CORRALES, M. de P., y quien firma estas líneas contenidos en el catálogo (en edición bilingüe, valenciano y castellano) de la exposición *La Casa de Borbón. Ciencia i Tècnica a l'Espanya il·lustrada/La Casa de Borbón. Ciencia y Técnica en la España ilustrada*. Valencia, 2006. Véase también *La última progresión de las fronteras hispanas en Ultramar y su defensa*, núm. 43 de los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid, 2003. En ambas publicaciones encontrará el lector abundante bibliografía complementaria que nos dispensa de repetirla aquí. Véase también GUIRAO DE VIERNA, A.: «Clasificación de las expediciones españolas a América durante el siglo XVIII, según su finalidad y disciplina científica», en *La Real Expedición Botánica a Nueva España (1787-1803)*. Madrid, 1987, pp. 17-24; ÁLVAREZ PINEDO, F.J.: *Catálogo de expediciones a Indias (años*

Pero hay otras expediciones para las que lo prioritario era neutralizar la presencia extranjera en las áreas próximas a las colonias españolas, casos estos de los que nos ocuparemos a continuación y en los que el Pacífico adquiere entidad propia y singular.

El control de los pasos y las expediciones españolas en el Pacífico

El virrey del Perú Manuel Amat fue, prácticamente, el primero en reaccionar ante las exploraciones inglesas y francesas en el Pacífico. Amat, para asegurar las islas cercanas al virreinato, envió varias expediciones que darían como resultado el reconocimiento de nuevas islas y la incorporación definitiva de la de Pascua (15).

Otra zona donde se actuó para evitar los asentamientos extranjeros fue la de las costas de California y el noroeste de América, de gran importancia estratégica y donde rusos, franceses, norteamericanos e ingleses podían intentar establecer algunas bases para buscar el paso entre los dos océanos y emprender un saneado negocio de comercio de pieles. Por último, también se tomaron precauciones en el estrecho de Magallanes.

Las navegaciones de control y exploración de la costa noroeste americana tuvieron como base el establecimiento del puerto de San Blas, donde desde 1768 hay una pequeña flota para la defensa de los intereses españoles en la zona.

Entre 1779 y los primeros años de la década de 1780 se enmarca un periodo de poca actividad exploradora como consecuencia de la guerra desencadenada por la sublevación de las Trece Colonias de Norteamérica; pero los informes de La Pérouse sobre los asentamientos rusos cerca de Nutka marcan la reanudación de las expediciones. Por otro lado, los viajes ingleses y franceses en la Patagonia y las Malvinas provocarán también la reacción española para evitar la presencia extranjera allí. En el Pacífico también se llevan a cabo expediciones hacia el oeste, partiendo del litoral americano, que llevan a los españoles a la isla de Pascua, como hemos dicho, a Tahití y a descubrir la isla Vavau, por ejemplo.

Exploración de la isla de la Pascua

De resultas de los papeles confiscados en el barco francés *Saint Jean Baptiste*, mandado por Jean François de Surville, Amat decidió enviar una

1710-1783). Secretaría de Marina, Archivo General de Simancas, Madrid, 2001, y la obra colectiva *Milicia y sociedad ilustrada en España y América (1750-1800)*, 2 vols. Sevilla, 2003, en concreto el vol. II, sección VIII, «Expediciones científicas».

(15) Véase LOHMANN VILLENA, G.: *Historia marítima del Perú. La escuadra virreinal, siglos XVII y XVIII*. Tomo IV: *Expediciones al Pacífico suroeste*. Lima, 1973, y MELLÉN BLANCO, F.: «Expediciones al Pacífico Sur en el virreinato de Amat, 1770-1776», en RODAO: *España y el Pacífico*, pp. 131-151.

expedición a la isla de la Pascua o de Davis, para explorarla y cerciorarse de si había alguna colonia extranjera. El 15 de noviembre de 1770 los capitanes de fragata Felipe González de Haedo y Antonio Domonte, al mando del navío *San Lorenzo* y de la fragata *Santa Rosalía*, respectivamente, llegaron a la isla (16). Frutos de esta expedición fueron los primeros planos de la isla que se conservan, las observaciones etnológicas con la descripción física de sus habitantes y de sus ídolos y la toma de posesión de la isla en nombre de Carlos III —la isla fue rebautizada como de San Carlos—, con el beneplácito de los tres caciques. Los barcos pusieron después rumbo a Chiloé, adonde llegaron en diciembre de ese año. Desde entonces hasta 1862, la isla de Pascua entrará en contacto con los europeos tan solo esporádicamente, y sin que en ninguna de esas ocasiones las visitas excedan de unos pocos días. Después de esa fecha, y hasta 1888, en que se la anexiona Chile, vive un periodo muy agitado (17).

Expediciones a Tahití

El afán de Amat por evitar el asentamiento inglés en el Pacífico, con las noticias de la estancia de Cook en Tahití o isla del Rey Jorge, decidieron el envío de varias expediciones a la isla (18) El 26 de septiembre de 1772 salía de El Callao la *Santa María Magdalena* (o *El Águila*), al mando del capitán Domingo de Boenechea, con instrucciones similares a las de la expedición a la isla de la Pascua: describir la isla y sus indígenas, trazar sus planos y comprobar si había asentamientos extranjeros. La expedición cumplió sus objetivos y, al tener noticia de que no había extranjeros, Amat decidió reenviar a Boenechea a fundar una misión española.

Dos años después salieron de El Callao *El Águila*, con Boenechea, y el *Júpiter*, al mando de José Andía, llevando la casa y las cosas necesarias para la misión, que se inaugura el 1 de enero de 1775 con la complacencia de los jefes indígenas, que ignoraban la reclamación hecha por Wallis años atrás. La vida de esta misión fue muy corta, pues cuando Juan Cayetano de Lángara volvió con *El Águila* a la isla en septiembre de 1775, los misioneros le pidieron abandonar la isla, dada la absoluta esterilidad de su ministerio entre los nativos.

El descubrimiento de la Vavau

Francisco Antonio Mourelle de la Rúa (19), un experto piloto de las expediciones del noroeste, realizó un gran descubrimiento en el Pacífico: la isla de

(16) Véase MELLÉN BLANCO, F.: *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua. La expedición del capitán don Felipe González de Haedo a la isla de David*. Madrid, 1986.

(17) RAYBAUD, C.: «L'île de Pâques de 1862 à 1888: vingt-six années de diaspora pascuane en Océanie Orientale», en ELIZALDE, M.^a de (ed.): *Las relaciones internacionales en el Pacífico (siglos XVIII-XX)*. Madrid, 1997, pp. 105 y ss.

(18) RODRÍGUEZ, M.: *Espanoles en Tahití (1772-1776)*. Madrid, 1992.

(19) LANDÍN CARRASCO, A.: *Mourelle de la Rúa, explorador del Pacífico*. Madrid, 1978.

Vavau, en el archipiélago de la Tonga. Salió de Filipinas en noviembre de 1780, con la fragata *Princesa*, rumbo a San Blas, para entregar información reservada al virrey de Nueva España. La ruta de la expedición discurrió por las Mil Islas, el grupo del Almirantazgo, las Salomón, Santa Cruz, etc., y en el camino se descubrieron las islas de la Amargura, la de Late y la de Vavau, a la que los expedicionarios bautizaron como de Don Martín de Mayorga, donde durante dieciséis días comprobaron las hospitalarias costumbres de los nativos. Luego continuaron el viaje y descubrieron Consolación (en los grupos de Horn o Wallis), Gran Cocal (Nanumanga o Niutao) y San Agustín (atolón de Nanumea), y después de pasar por Guam, llegaron en septiembre de 1781 a San Blas.

Expediciones a la costa oeste norteamericana y al estrecho de Magallanes

El interés por controlar los pasos, a fin de evitar amenazas y entorpecer los planes de los rivales, llevó a las autoridades españolas a organizar unas expediciones a los extremos meridional y septentrional de América, para comprobar si había asentamientos extraños y ver la forma de establecer un puesto que reafirmara la presencia española.

En el caso del interés por el paso del norte (20), la expedición de Juan Pérez a Nutka en 1774 fue la primera que salió de San Blas con la misión de defender los intereses españoles en aquella zona. Juan Pérez, con la fragata *Santiago* (o *Nueva Galicia*), llega hasta los 55° N, descubre la isla de Vancouver y reconoce las costas de San Lorenzo de Nutka, los méritos de cuyo descubrimiento se arrogaría después Cook.

En 1775 sale otra expedición de San Blas, con Bruno de Ezeta, Juan Francisco de la Bodega y Quadra y Miguel Manrique al mando de la fragata *Santiago*, la goleta *Sonora* y el paquebote *San Carlos*, respectivamente. Manrique descubrió la rada de Bucareli, llegó hasta la isla Kruzof y alcanzó los 58° N en el golfo de Alaska.

La tercera expedición salió en 1779, poco después del paso de Cook. Integrada por las fragatas *Princesa* y *Nuestra Señora de los Remedios* (o *La Favorita*), mandadas por Ignacio Arteaga y Juan Francisco de la Bodega y Quadra, durante ella se avistará el cabo y las montañas de San Elías y se alcanzarán los 60° N en el puerto de Santiago.

En 1788 zarpa de San Blas otra expedición, formada esta vez por la fragata *Princesa* y el paquebote *San Carlos* (o *Filipino*), al mando de José Esteban Martínez y Gonzalo López de Haro, respectivamente. En el curso de la misma se llegará hasta los 61° N, se descubrirá la ensenada de Flórez y se tomará contacto con los establecimientos rusos, que confirmaron su intención de establecerse en Nutka, por lo que al año siguiente se envió otra expedición que creó un establecimiento español allí.

En efecto, dicha expedición parte en 1790 con la misión de reforzar las defensas de Nutka y proclamar la soberanía española en aquellas costas; esta-

(20) Véase MONGE, F., y OLMO, M. de (eds.): *Expediciones a la Costa Noroeste*. Madrid, 1991.

ba formada por la fragata *Concepción*, el paquebote *San Carlos* y la balandra *Princesa Real*, a las respectivas órdenes de Francisco de Eliza, Salvador Fidalgo y Manuel Quimper; Eliza y José María Narváez en 1791 exploraban el estrecho de Juan de Fuca; Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés, que se separaron de la expedición de Malaspina, en 1792, realizaron la primera circunnavegación a la isla de Vancouver; por su parte, Jacinto Caamaño recorre ese mismo año la costa entre las bahías de Bucarelli y Nutka. También en 1792 Juan Francisco de la Bodega zarpa por tercera vez con el propósito de extender la expedición de Sessé y Mociño, concluyendo las *Noticias de Nutka*. En resumen, en veinte años habían sido reconocidas y exploradas las islas de la Reina Carlota y las Aleutianas, y las costas del estado de Washington, la Columbia Británica y Alaska (21).

La situación del paso meridional no parecía tan alarmante, pues estaba más «integrado» en el dispositivo español, razón por la que la actividad allí fue menor (22). En 1785 zarpa la fragata *Santa María de la Cabeza*, a las órdenes del capitán de navío Antonio de Córdoba y con el naturalista Luis Sánchez y una selecta tripulación, pues llevaba a bordo a Dionisio Alcalá-Galiano, Cosme Damián Churruca y Ciriaco Cevallos. La expedición levantó los mejores mapas del estrecho de Magallanes, aunque no pudo concluir por el mal tiempo. En 1788, Antonio de Córdoba emprende una nueva al estrecho de Magallanes, con la misión de concluir la cartografía de la zona. Estaba compuesta por los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*, a bordo de los cuales iban los oficiales Miera, Churruca y Cevallos.

Expedición de Malaspina y Bustamante (1789-1794)

La política de las expediciones científicas para conocer, asegurar y reformar las posesiones del imperio español consigue su mejor exponente en la expedición de Alejandro Malaspina, italiano al servicio de la Armada española, cuyo periplo es la expedición por antonomasia, ya que en ella se dan cita todos los aspectos que hemos señalado (23).

(21) HILTON, S.: *La Alta California española*. Madrid, 1992 y SAN PÍO, M.P. de: *Expediciones españolas del siglo XVIII. El paso del Noroeste*. Madrid, 1992.

(22) Una panorámica general en OYARZUN IÑARRA, J.: *Exploraciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*. Madrid, 1976.

(23) La expedición de Malaspina ha suscitado numerosos trabajos y monografías de entidad muy diversa. Aquí nos limitaremos a citar algunos de los más recientes: CASADO, Santos: *Malaspina 2010: crónica de un viaje oceanográfico alrededor del mundo*. Madrid, 2012; REVERTE, Javier: *Expedición Malaspina: un viaje político-científico alrededor del mundo, 1789-1794*. Madrid, 2010; SOTA RÍUS, José de la: *Tras las huellas de Malaspina: crónica de una expedición científica de la Ilustración española*. Barcelona, 2002; SAIZ MARTÍNEZ, Blanca: *Bibliografía sobre Alejandro Malaspina y acerca de la expedición Malaspina y de los marinos y científicos que en ella participaron*. Madrid, 1992, y los 9 vols., publicados por el Ministerio de Defensa, de *La expedición de Malaspina (1789-1794)*. Madrid, 1987-1999; SOLER PASCUAL, E.: *Antagonismo político en la España de Godoy: la conspiración de Malaspina (1795-1796)*. Alicante, 1990.

En septiembre de 1788 Malaspina presentó a Valdés un ambicioso plan dirigido a determinar «los límites del Imperio», es decir, a investigar enciclopédicamente la naturaleza de los dominios españoles, o sea, con estudios que abarcasen todas las ramas del saber y desde el punto de vista histórico-político, para gobernar esos territorios con «equidad, utilidad y métodos sencillos y uniformes». En definitiva, equivalía al último intento de reforma con que contener la desintegración progresiva del Imperio en los momentos en que otras potencias se expandían firmemente. En octubre se aprobaba su proyecto, advirtiéndole de que la parte político-económica era asunto reservado y que solo se manifestaría la parte científica como el móvil de la expedición. Sentado esto, los preparativos empezaron con toda rapidez.

Los barcos que la integrarían serían dos corbetas recién construidas, la *Descubierta* y la *Atrevida*, que capitanearían Malaspina y José Bustamante y Guerra, respectivamente; se recabó información de sabios e instituciones científicas nacionales y extranjeras. Los comisionados José Mazarredo y el conde de Fernán Núñez se encargaron de comprar el instrumental, adquirido en su mayor parte en París y Londres; los principales archivos españoles y americanos con información sobre Indias, previa autorización, fueron consultados; los trabajos astronómicos e hidrográficos serían el cometido de oficiales de la Real Armada como Dionisio Alcalá-Galiano, Cayetano Valdés, José Espinosa y Tello, Felipe Bauzá, etc., expertos en estas tareas por haber colaborado con el brigadier Vicente Tofiño en la elaboración del *Atlas marítimo* de España.

La selección de los naturalistas fue más complicada; se nombró encargado de los trabajos de historia natural y botánica a Antonio de Pineda y Ramírez, militar que había completado su preparación con estudios en el Jardín Botánico madrileño y en el Gabinete de Historia Natural. Como botánicos se nombró a Luis Née, quien trabajaba en el Jardín de la Priora, dependiente de la Botica Real, y a Tadeo Haenke, un naturalista bohemio. Los trabajos artísticos fueron obra de un grupo de pintores que se fueron renovando a lo largo del periplo y que nos dejaron más de 800 dibujos sobre los pueblos visitados, sus costumbres, su fauna y su flora.

El 30 de julio de 1789 se hicieron a la mar desde Cádiz rumbo a Montevideo, donde permanecieron hasta noviembre, dedicándose a explorar el virreinato del Río de la Plata, visitar Buenos Aires y ver el estado de Colonia del Sacramento. Luego continuaron por la costa de la Patagonia, las Malvinas, hasta Chiloé por el cabo de Hornos, donde exploraron el territorio, cartografiaron y recogieron plantas y animales.

En febrero de 1790 se dirigieron a Talcahuano, desde donde la *Atrevida* bordeó la costa hasta Valparaíso y la *Descubierta* puso rumbo a la isla de Juan Fernández y desde allí a Valparaíso. La escala siguiente fue La Herradura, puerto cercano a Coquimbo, donde se hicieron especialmente importantes análisis de minerales; terminadas las recolecciones de muestras botánicas y zoológicas, las corbetas enfilaron hacia El Callao, donde se reunieron a fines de mayo de 1790. Las condiciones meteorológicas, poco favorables, impusieron una estancia más

larga en Lima, aprovechada para reparar los buques y reaprovisionarse, ordenar el material acumulado y explorar el territorio del virreinato.

La navegación continuaría hacia el norte recorriendo las costas hasta Acapulco, adonde la *Atrevida* llegó un mes antes que su compañera, por lo que aquella continuó hasta San Blas; por entonces en París se confirmaba falsamente la existencia del Paso del Noroeste, obligando a Malaspina a dividir la expedición, pues las corbetas explorarían en el norte y dos comisiones se quedarían en tierra, una dedicada a investigaciones geográficas y astronómicas, y la otra, a la historia natural. Las corbetas llegaron hasta el glaciar Malaspina confirmando la exactitud de los mapas de Cook y la inexistencia del paso de Ferrer Maldonado. Regresaron a Acapulco por Nutka, donde prosiguieron con sus observaciones.

El 20 de diciembre de 1791 la expedición parte rumbo a las Marianas y Filipinas, quedando en Nueva España los capitanes de fragata Dionisio Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés, que deberían asumir el mando de las goletas *Sutil* y *Mexicana* para explorar el estrecho de Juan de Fuca, cuya pertenencia discutían los ingleses.

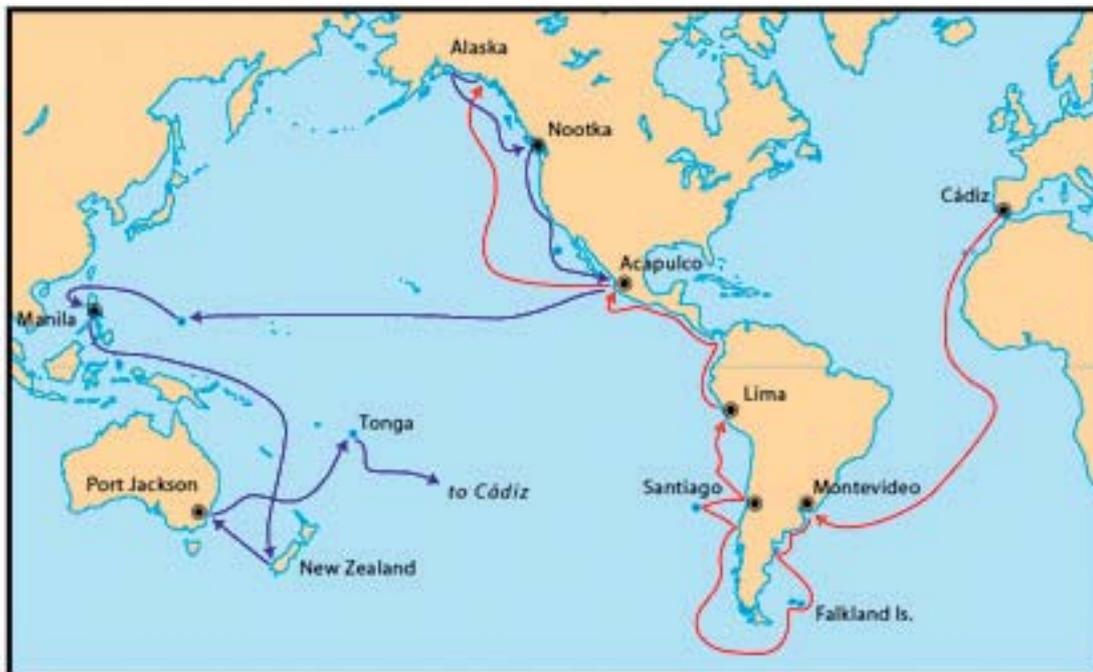
La expedición se dirigió a Guam (la principal de las Marianas), donde repusieron fuerzas y el 24 de febrero de 1792 pusieron rumbo a Filipinas, estableciendo la base de operaciones en Luzón. Desde marzo a julio desarrollaron sus actividades en el archipiélago, mientras la *Atrevida* llegaba a las costas chinas para realizar medidas de la gravedad y la *Descubierta* cartografiaba las Filipinas (aquí muere Antonio Pineda). La exploración de la naturaleza de Luzón se realizó con la ayuda de Juan de Cuellar (24), botánico real y miembro de la Compañía de Filipinas, que permanecía allí desde 1785 dedicado a obtener canela, seda, algodón, cacao, café, etc. El material recogido se envió a España.

Tras una corta estancia en Mindanao, en los primeros meses de 1793 llegaron a las colonias inglesas de Nueva Zelanda y Nueva Holanda, después de cruzar los archipiélagos de la Sonda, Molucas y Nueva Guinea. La fase final del viaje por el Pacífico incluyó la visita al archipiélago de los Amigos y la vuelta a El Callao y Montevideo, y el 21 de junio de 1794 las corbetas, escoltadas por la fragata *Gertrudis*, salían hacia Cádiz.

La expedición de Malaspina no supuso ningún cambio en la política estratégica española respecto a las colonias americanas, y la postura de Godoy chocó con los planes de Malaspina, que fue acusado de participar en una conjura, por lo que fue encarcelado en 1795 y condenado. Un año después se le permitió marchar desterrado a Italia, donde murió en 1809.

Pero las expediciones españolas no acabaron aquí. En 1799, Miguel Zapián avistaría una isla que llamó Patrocinio (posiblemente, la actual Midway); José Salas y Valdés descubre otra isla, bautizada como de Salas y Gómez por haber sido José Manuel Gómez quien precisó su situación, en 1805. La serie

(24) SAN PÍO ALDRÉN, M.P. de (coord.): *La expedición de Juan Cuéllar a Filipinas*. Madrid, 1997



The route of Alessandro Malaspinga in the corvette *Descubierta*, 1789-1794

- Outbound route from Spain to Alaska
- Continued route across Pacific

se cierra con el descubrimiento de las Nukuoro, al sur de las Carolinas, por Juan Bautista Monteverde, en 1806. Fue el final de las expediciones españolas en el Pacífico.

El saldo de la actividad española en este mar no puede ser más impresionante, tanto en el oeste como en el este. En el oeste (25), los navegantes, científicos y exploradores españoles descubrieron, además de las Filipinas, los archipiélagos micronesios (Marshall, Gilbert, Carolinas y Marianas), y bastantes de los melanesios (Almirantazgo, Nuevas Hébridas-Vanuatu, Santa Cruz, Salomón) y de los polinesios (Tuamotu, Marquesas, Ellice-Tuvalu, Line y Cook). En el este recorrieron toda la fachada americana, desde la Tierra del Fuego hasta Alaska. Sin duda una brillante y fructífera aportación a la historia de los descubrimientos.

Las Filipinas y la guerra como telón de fondo

El principal aliciente de la dimensión colonial de las guerras europeas del siglo XVIII es el enfrentamiento directo entre Inglaterra y Francia, al que se

(25) En el volumen II de la obra ya citada *Imperios y naciones en el Pacífico*, titulado *Colonialismo e identidad nacional en Filipinas y Micronesia* (Madrid, 2001), se reúnen en la sección 3 los trabajos dedicados a «Micronesia y otros espacios». Las Marianas, las Carolinas, Guam y Palaos son algunos de sus temas.

suma España como aliada de esta con la firma de los tres Pactos de Familia, sin que cambie la tendencia de los resultados, que no son otros que el progresivo desmantelamiento del imperio colonial francés. Sus principales escenarios son la India y América, donde España también se ve afectada, con suerte diversa, en las guerras y reajustes territoriales (26). En cambio, las repercusiones de estos conflictos en el Pacífico asiático fueron bastante menores y su punto de mira apenas apuntó hacia las Filipinas. Pero el archipiélago representaba algo singular en el imperio español. Por lo pronto, el retraso en incorporarse a la Monarquía hispana —cincuenta años después que los territorios americanos— lastra la vida filipina, lo mismo que la distancia respecto de la metrópoli, que cuenta solo con un cordón umbilical: el galeón que unía Manila y Acapulco. Únicamente en los lustros finales del siglo XVIII, desde 1785, una compañía comercial, la Real de Filipinas, supondrá un factor dinamizador, si bien por poco tiempo.

El gran reto de las Filipinas se planteó desde la misma llegada de Legazpi: 7.200 islas a las que había que integrar política, económica, cultural y religiosamente en la comunidad hispana colonial y metropolitana. Un objetivo que en el siglo XIX aún no se había conseguido plenamente y que presentó dificultades desde el comienzo (27), entre otras cosas porque a fines del siglo XVI todavía no se tenía claro en España si el rey, ateniéndose a los principios políticos de la teología escolástica, tenía derecho a reinar allí.

Felipe II obvió el problema mandando solicitar a los príncipes nativos que lo aceptaran como rey, de manera que los que no consintieron en ello no quedaron sujetos a la soberanía española y se mantuvieron como territorios independientes (es lo que sucede, por ejemplo, con las islas de Joló y Mindanao), que en el siglo XVIII fueron islamizados gracias a la actividad de mercaderes árabes. Tal circunstancia generó en los dos siglos siguientes unas relaciones muy contradictorias con los españoles. Y así, el siglo XVII se verá salpicado de enfrentamientos armados y en el XVIII, desde 1719, los ataques de joloes, mindanaos, maranaos y tirones son frecuentes, pese a sus mutuas guerras intestinas, creando un clima de recelo que se evidencia cuando el ataque inglés de

(26) Ahondar en estas cuestiones nos alejaría mucho de nuestro objetivo en estas páginas, centradas en el Pacífico, por eso nos limitaremos a dar algunas referencias bibliográficas. Una visión de conjunto en JUAN VIDAL, J., y MARTÍNEZ RUIZ, E.: *Política interior y exterior de los Borbones*. Madrid, 2001; ya es un «clásico» PALACIO ATARD, V.: *El Tercer Pacto de Familia*. Madrid, 1945, como también lo es WADDINGTON, R.: *La Guerre des Sept Ans*, 5 vols. París, 1914; ZAPATERO, J.M.: *La guerra en el Caribe en el siglo XVIII*. Madrid, 1990; JOVER ZAMORA, J.M. *Política mediterránea y política atlántica en la España de Feijoo*. Oviedo, 1956. También MARTÍNEZ RUIZ, E.: «España y América en la política internacional del siglo XVIII», en *II Jornadas de Artillería en Indias*, t. II. Segovia, 1987, pp. 69-98, y «España y Europa en torno a 1805», en *El combate de Trafalgar. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 48. Madrid, 2005, pp. 21-48, donde el lector encontrará más referencias bibliográficas.

(27) CABRERO FERNÁNDEZ, L.: «Filipinas y el Pacífico español», en *La era isabelina y el Sexenio Democrático*, t. XXXIV de *Historia de España Menéndez Pidal*, dirigida por J.M. JOVER ZAMORA. Madrid, 1981, pp. 975 y ss.

1762. El rey de Joló vivía en Manila como aliado desde 1734, y al producirse la toma inglesa de la capital hubo quien lamentó no haber empleado las fuerzas disponibles en conquistar las islas en vez de en proteger a los cristianos de los ataques de los moros —como se denominaba a los mestizos malayo-musulmanes—, que capturaban indígenas y los vendían como esclavos sin respetar acuerdo alguno (ni comercial ni de otra índole), y tampoco toleraban la labor de los misioneros, que a veces llegaron a pagar su predicación con la vida.

Esta es la principal fuente de preocupaciones para las autoridades y guarniciones españolas en el archipiélago filipino, más que las secuelas coloniales de los enfrentamientos europeos, pese a que estas secuelas fueron no pocas y a veces los conflictos coloniales previos se conectaban con los surgidos en Europa. Tal sucedió con la Guerra de la Oreja de Jenkins y la de Sucesión austriaca (28), aunque en 1762 Manila fuera brutalmente saqueada por los ingleses en el curso de la Guerra de los Siete Años (29). Cuando se generalizan las operaciones tras la sublevación de las Trece Colonias inglesas de Norteamérica, el Pacífico asiático se convierte otra vez en una potencial zona de guerra, ya que las Filipinas podían resultar una amenaza para la actividad comercial inglesa con Indonesia y China. Pero los británicos tuvieron que concentrar sus esfuerzos en América y aquellas aguas no se vieron alteradas por la guerra (30).

Los españoles en el Pacífico tras la independencia de América

En el siglo XIX, la posición de España en el Pacífico y en América cambió radicalmente. Desde 1812 la situación se complica en un proceso que resultó irreversible. La lucha contra la invasión napoleónica consume las energías españolas en la Península, y a partir de ese año, las juntas creadas en la América hispana —cuya finalidad era idéntica a la las juntas peninsulares: defender los derechos de Fernando VII— derivan hacia posturas independentistas, lo que marca el inicio de una guerra que no concluirá hasta más de diez años después con el abandono por parte de España de la América continental, donde se constituye un rosario de nuevas repúblicas (31). Solo quedan bajo

(28) OTERO LANA, E.: *La Guerra de la Oreja de Jenkins y el curso español (1739-1748)*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 44. Madrid, 2004, pp. 101 y ss.

(29) Para este saqueo y demás hechos filipinos, MOLINA, A.M.: *Historia de Filipinas*, t. I. Madrid, 1984, pp. 137 y ss. Para la guerra y la intervención de Francia, RILEY, J.C.: *The Seven Years War and the Old Regimen in France*. Londres, 1986.

(30) ALSINA TORRENTE J.: *Una guerra romántica, 1778-1783. España, Francia e Inglaterra en el mar*. Madrid, 2006, pp. 169-170

(31) Tampoco entraremos en el proceso independentista americano; solo remitiremos a ANNA, T.E.: *España y la independencia de América*. México, 1986; RAMOS, D.: *España en la Independencia de América*. Madrid, 1996; HARVEY, R.: *Los libertadores: la lucha por la independencia, 1810-1830*. Barcelona, 2010, y RODRÍGUEZ, O.J.E.: *La independencia de la América española*. México, 2010, e IDEM: *Revolución, independencia y las nuevas naciones americanas*. Madrid, 2005.

dominio español las islas del Caribe y del Pacífico. En estas no había influido el proceso independentista del otro lado del mar; es más, en su transcurso se registran algunas ventajas para Filipinas, como la supresión en 1815 del Galeón de Acapulco, tres años después de que corriera la misma suerte la Real Compañía de Filipinas, con lo que se abría una nueva época de mejores perspectivas económicas para el archipiélago (32). Pero la logística se había complicado extremadamente para España si quería mantener sus colonias, toda vez que defender, mantener y abastecer aquellos archipiélagos atlánticos y pacíficos, separados por un continente hostil y dos océanos, no era cuestión baladí. Para colmo, en el siglo XIX España deberá afrontar unas guerras que se desarrollan a ambos lados del mar con la Armada como principal recurso bélico.

A partir de 1834 se inició en Filipinas una etapa de esplendor, sobre todo en lo cultural y en lo económico, que se prolonga hasta 1874, esplendor que se ha atribuido a una menor intervención de las órdenes religiosas en las cuestiones del archipiélago, a una mayor madurez de la población y a la acción de algunos gobernadores generales, particularmente Oraa, Clavería, Norzagaray, De la Torre e Izquierdo. Además, el archipiélago fue la base logística para una de las empresas exteriores que, sin fijar previamente las condiciones de intervención, decidió emprender Francisco Armero, sucesor de Narváez al frente del gobierno español: la expedición a Cochinchina (33).

Un real decreto de 25 de diciembre de 1857 ordenaba al gobernador de Filipinas organizar una fuerza expedicionaria de 1.500 soldados — filipinos en su gran mayoría— y unirse a las tropas francesas en Annam, con el propósito de castigar el asesinato de unos misioneros y de garantizar el ejercicio del culto cristiano. A ellos se unieron casi un millar de filipinos reclutados por el cónsul francés en Manila. El comportamiento de este contingente, al mando del coronel Palanca, fue ejemplar y heroico. A fines de 1862 se concierta la paz, que garantizaba la protección a los misioneros y fijaba una indemnización por los gastos de guerra, quedando en poder de Francia Saigón y las tierras conquistadas. Pero, como el acuerdo no fue respetado, renacieron las hostilidades, que duraron hasta la ratificación del tratado, lo que permitió a las tropas españolas regresar a Manila, mientras parte de los filipinos que habían combatido en aquellas tierras quedaban allí al servicio de Francia.

Unos años después, el gobernador general don José de la Gándara, que había llegado a Manila el 25 de octubre de 1866, recibió orden de investigar si se habían materializado las amenazas de algunas potencias de establecerse en Mindanao y, de ser así, de neutralizar tales ocupaciones. Gándara creó una junta compuesta por las principales autoridades civiles y militares, complementada con algunos eclesiásticos y notables, para que reuniera datos y docu-

(32) DÍAZ-TRECHUELO, L.: *La Real Compañía de Filipinas*. Sevilla, 1965. Véase también DELGADO, J.M.: «Ideas y escritos sobre la formación de la Compañía privilegiada de Filipinas (1724-1753)», en ELIZALDE: *Las relaciones internacionales en el Pacífico...*, pp. 139 y ss.

(33) CABRERO: *op. cit.*, pp. 977-978.



Toma de Saigón el 18 de febrero de 1859. Antonio Morel-Fatio.

mentación tendente a acreditar la legalidad del dominio español. También envió expediciones a algunos lugares de Mindanao para ratificar las cesiones territoriales anteriores y confirmar los títulos acreditativos de dichas cesiones a favor de España; igualmente, se propuso limitar y reducir la influencia extranjera y acentuar la política de acercamiento a los musulmanes, para que permanecieran leales a España.

Después de 1868 el panorama político se acelera y en Cavite se registra el primer movimiento en demanda de una autonomía que se había solicitado insistente e infructuosamente. En enero de 1872, también en Cavite, se produce una algarada cuyo origen fue el descontento causado por la imposición de un tributo y una prestación personal a los obreros del arsenal, que disfrutaban desde mucho tiempo atrás de un privilegio de exención. El plan de protesta degeneró en un altercado reprimido con juicios sumarísimos, de los que resultaron tres condenas a garrote vil aplicadas a otros tantos presbíteros implicados en los desordenes. Otros protagonistas, que lograron escapar a las Marianas, fueron indultados en 1874, y al año siguiente, con la entronización de Alfonso XII, se concede un indulto general para todos los convictos y se confirman las exenciones en el pago de tributos y en prestaciones personales.

Mientras tanto, los acontecimientos se habían precipitado en el este del Pacífico. En efecto, la intervención española en México en 1859 y la anexión de Santo Domingo (1861) (34) inquietaron a Perú, cuya independencia Espa-

(34) Para la política exterior española de estos años, véanse, entre otros, DURÁN DE LA RÚA, N.: *La Unión Liberal y la modernización de la España isabelina: una convivencia frustrada, 1854-1868*. Madrid, 1979, e INAREJOS MUÑOZ, J.A.: *Intervenciones coloniales y nacionalismo español. La política exterior de la Unión Liberal y sus vínculos con la Francia de Napoleón III (1856-1868)*. Madrid, 2007.

ña no había reconocido expresamente. El acuerdo de 1853 negociado con esta no había sido ratificado por los peruanos, lo que no impedía el intercambio de agentes consulares. Una anómala relación que fue perturbada cuando el gobierno español decidió enviar a aquella parte del Pacífico una división naval al mando de Luis Pinzón, la cual fue bien recibida allá donde fondeó. Pero cuando estaba en El Callao, en junio de 1863, empezaron los incidentes.

Perú había iniciado unos planes de colonización bastante ambiciosos que atrajeron a muchos españoles que posteriormente denunciarían ser objeto de malos tratos. Uno de ellos fue asesinado en una granja y otros cuatro resultaron heridos. Al diferirse el castigo de los culpables, España envió a un comisario extraordinario

que los peruanos se negaron a recibir como tal —solo admitieron tratar con él como agente confidencial—, lo que provocó la ocupación de las islas Chinchas por parte de Pinzón. Una comisión compuesta por los encargados de negocios de Chile, Francia e Inglaterra medió en el conflicto, intentando que la escuadra española, reforzada con cuatro fragatas, desalojase las islas y que Perú no llegara a la ruptura con España. Como la conducta de Pinzón no fue del agrado del gobierno, se decidió su sustitución. La fragata *Numancia* se presentó en las islas Chinchas el 7 de diciembre de 1864 con el general Pareja a bordo, quien siguiendo las instrucciones del gobierno ordenó a los navíos españoles entrar en el puerto de El Callao y dirigió un ultimátum (25 de enero de 1865) al gobierno peruano. Poco antes de que concluyera el plazo de cuarenta y ocho horas que daba el jefe español para recibir respuesta, Pareja y Vivanco, plenipotenciario peruano, firmaron un tratado que resultó inútil, pues no fue bien recibido ni en España ni en Lima. Algunos marinos españoles que habían desembarcado fueron objeto de agresiones, que causaron la muerte de un cabo y motivaron las pertinentes protestas del mando español, que no fueron atendidas por el rápido deterioro de la situación interna peruana. Un movimiento revolucionario depuso al presidente Pezet, y el nuevo gobierno se negó a ratificar el acuerdo firmado por Vivanco con Pareja, selló una alianza con Chile a fines de 1865 y a principios de 1866 declaró la guerra a España.

Las naves españolas habían zarpado hacia Chile para exigir satisfacciones, y estaban en Valparaíso cuando conocieron la declaración peruana de guerra. Eso significaba que la flota quedaba sin puerto donde refugiarse en una



Acciones españolas en América siglo XIX.

costa de 4.000 millas, librada a sus propios y escasos medios. Pareja se suicidó, y su sucesor en el mando, el brigadier Casto Méndez Núñez, recibió orden de no abandonar aquellas aguas hasta conseguir la paz, empleando la fuerza si no se atendía la satisfacción solicitada.

Como no obtuvo tal satisfacción, Méndez Núñez bombardeó Valparaíso, que carecía de defensas militares, y puso rumbo a El Callao, plaza esta sí bien defendida y artillada y en cuyo puerto penetró el 2 de mayo de 1866, trabándose un combate que causó más de doscientas bajas españolas y donde el mismo Méndez Núñez resultó herido. Los barcos españoles, por último, se retiraron, y las repúblicas americanas —pues Perú tenía el apoyo de Chile, Bolivia y Ecuador— se declararon vencedoras. El gobierno peruano expulsó a todos los españoles llegados después de 1850 y nacionalizó a cuantos vivían allí antes de 1821, con lo que zanjaba el conflicto, si bien hasta 1871 no se firmó el armisticio entre España y las repúblicas americanas.

Unos años después, el oeste del Pacífico vuelve a reclamar la atención. En 1878 el sultán de Joló decide acabar con los disturbios y malentendidos y propone ratificar, ampliándolo, el tratado de amistad con España, cosa que en definitiva se hizo, aunque no sin pasar por un momento crítico cuando tropas españolas y filipinas ocuparon la isla de Tawi-Tawi. El 7 de marzo de 1885, Alemania, Inglaterra y España firman un tratado por el que se reconocía a España la posesión del archipiélago de Sulú a cambio de su renuncia a los territorios de Borneo que habían pertenecido con anterioridad al sultán de Joló (35).

También pudo obviarse con una negociación favorable la cuestión de las Carolinas, que vino a enturbiar las buenas relaciones de España con Alemania, puestas de relieve en el viaje que Alfonso XII hizo a varios países europeos en el otoño de 1883. Lo cierto es que, el 13 de agosto de 1885, Alemania proclamó su protectorado sobre las Carolinas, lo que suponía replantear un viejo litigio, pues hacía más de diez años que tanto Inglaterra como Alemania se negaban a reconocer los derechos españoles sobre esas islas y sobre las Palaos, al no estar tales derechos avalados por ningún tratado y, además, no ejercerse de hecho. La decisión germana inquietó, lógicamente, a España, que ordenó la salida de Manila de algunos buques para que se posesionaran de la isla antes de que llegaran los alemanes. El conflicto fue sometido al arbitraje del papa, que falló a favor de España. Aceptado su dictamen por ambas partes, este se recogió en el acuerdo firmado el 17 de diciembre de 1885 (36). Es a partir de entonces cuando España se plantea la ocupación efectiva de estas islas, que ya no desocuparía hasta el Desastre (37).

(35) ÁLVAREZ, L.: «Divergencias y acuerdos entre España, Gran Bretaña y Alemania sobre las islas Joló, 1834-1898», en ELIZALDE: *Las relaciones internacionales en el Pacífico...*, pp. 269.

(36) TRINCHESE, S.: «León XIII y las Carolinas y Palaos entre España y Alemania: mediación pontificia y situación internacional en los archivos vaticanos y alemanes», en ELIZALDE, FRADERA Y ALONSO: *Imperios y naciones...*, vol. II, pp. 367 y ss.

(37) ELIZALDE PÉREZ-GRUESO, M.^a: *España en el Pacífico. La colonia de las islas Carolinas, 1885-1899*. Madrid, 1992.



El final del imperio español en el Pacífico (1899-1900).

Mientras, la situación interior en las Filipinas y Cuba había empeorado progresivamente en contra de España: un deseo creciente de autonomía fue el preludio de un progresivo deslizamiento hacia el anhelo de independencia y la insurrección (38), agravada por la intervención norteamericana a raíz de la

(38) No vamos a demorarnos en el relato de los hechos que desembocaron para España en el Desastre, que son sobradamente conocidos; solo haremos una somera exposición encaminada a mostrar el fin de la presencia española en el Pacífico, que coincide con el final del Imperio. Pueden verse, entre otros, MOLINA, A.M.: *Historia de Filipinas*, t. II. Madrid, 1984, volumen dedicado por entero a los años finales de la dominación española en Filipinas; la obra colectiva en 5 vols. *Los 98 ibéricos y el mar*. Lisboa, 1998; BALFOUR, S.: *El fin del imperio español, 1898-1923*. Barcelona, 1997; ELORZA, A., y HERNÁNDEZ SANDOICA, E.: *La Guerra de Cuba, 1895-1898: historia política de una derrota colonial*, Madrid, 1998; FUSAI, J.P., y NIÑO, A. (eds.): *Antes del «Desastre». Orígenes y antecedentes de la crisis del 98*. Madrid, 1996; naranjo, C., PUIG-SAMPER, M.A., y GARCÍA, L. (eds.): *La nación soñada: Cuba, Puerto Rico y Filipinas ante el 98*. Madrid, 1996.

voladura del *Maine*, lo que sentenció la guerra en contra de España. La sublevación de Cuba vino a complicar la de mestizos y tagalos en la isla de Luzón, cuyo control había iniciado el general Polavieja y concluido Fernando Primo de Rivera, que firmó con el cabecilla Aguinaldo el pacto de Biacnabató el 23 de diciembre de 1897. Pero la sublevación rebrotó tras la derrota de los barcos españoles por los norteamericanos, de manera que el 25 de mayo de 1898 Aguinaldo y otros cabecillas se presentaron en Cavite y todos los indígenas de Luzón volvieron sublevarse. Los refuerzos que se enviaron no pudieron llegar porque el jedive de Egipto, invocando la neutralidad del canal de Suez, no dejó atravesar este paso a los barcos españoles, de modo que, cuando se firmó el armisticio, Manila estaba sitiada (39).

La paz de París, firmada el 10 de diciembre de 1898, ratificaba el «desastre» español y sentenciaba al Imperio: España perdía Cuba, Puerto Rico y las demás islas que aún conservaba en América, incluidas las Filipinas y la isla de Guam, la más importante de las Marianas, a cambio de 20 millones de dólares de indemnización y de la renuncia a discutir los límites que fijaron los comisionados norteamericanos.

Ajustados todos los extremos, España mantenía su soberanía sobre las Marianas, las Palaos, las Carolinas, Sibutú y Cagayán de Joló. Pero el gobierno no quiso poner en estado de defensa territorios tan alejados y renunció a su posesión. Por 25 millones de marcos se cedieron a Alemania, el 30 de junio de 1899, las Marianas, las Carolinas y Palaos, y a Estados Unidos, el 7 de noviembre de 1899, las islas de Sibutú y Cagayán por 100.000 dólares.

De esta forma se cerraban cuatro siglos de historia y se ponía fin a la presencia española en el Pacífico.

(39) ELIZALDE, M.^a C.: «Las lucha por el Pacífico en 1898. Interpretaciones en torno a la dimensión oriental de la guerra hispano-americano», en ELIZALDE: *Las relaciones internacionales en el Pacífico...*, pp. 291 y ss.

