

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 pirita 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 *Atrévila*, 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 arrasar 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 Isabela 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 Culión (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 Triscornia, 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 Genoullen, 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 joloeses 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 Culión, 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 Tomio (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 arrojito 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 arrojito 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).