

LA MARINA EN FILIPINAS (I)

EL APOSTADERO DE FILIPINAS

Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN
Capitán de Fragata

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

Desde los primeros años de su ocupación, España tuvo que luchar con los celos de los portugueses, la codicia de Holanda y Gran Bretaña y la temible vecindad de 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 ni durante muchos años, una colonia netamente española, ya que desde su conquista, dependió directamente del virreinato de Nueva España, y no se efectuó la obligada transformación hasta que se perdió la dominación sobre Méjico. Ésta se inicia durante el mando de Basco y Vargas, con la creación del estanco del tabaco, que suprimió al situado en Aca-pulco, lo que puso a Filipinas en comunicación con la península a través del cabo de Buena Esperanza.

Fue en ese momento cuando la colonia mejicana comenzó a convertirse en española, pero sin que la guarnecieron ni el Ejército ni la 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 particular 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 veían asoladas por los piratas malayo-mahometanos que, procedentes de Joló, Borneo y demás islas meridionales tenían convertido el archipiélago en un campo de aventuras.

Innumerables y cruentos sacrificios —y no menos buenos deseos— se dieron y se daban todavía en el siglo XVIII, casi a los albores de XIX, pero a pesar del mal tan grave, se acudió a todo, excepto a llamar a la Marina Real.

La ocupación inglesa de Manila en 1762 fue un serio aviso a la indefensión del archipiélago y al sistema seguido hasta entonces, que hizo pensar a las autoridades que quizá, si hubiese habido una pequeña escuadra, ésta la hubiese podido evitar.

La Marina Sutil de Filipinas

En 1771, con el objeto de encauzar este desorden y para reprimir las incursiones de los mindanaos y los joloanos, determinó el gobernador general de

las islas, Simón Anda y Zalazar, organizar una escuadrilla de buques, haciendo erigir en el islote El Corregidor, a la entrada de la bahía de Manila, una torre fortificada que vigilase la aproximación de los piratas a la capital (1). Fue esta armadilla la precursora de la organizada por el capitán de fragata Basco y Vargas que, con el nombre de Marina Sutil, comenzó a prestar servicios en 1775.

La Marina Sutil se organizó, y sus oficiales provinieron de los Oficiales Reales de Hacienda, que también tenían a su cargo la administración del Ejército. Éstos, dedicados a una administración tan general, y los intereses creados por su *modus vivendi*, fue lo que lo dio un carácter especial a esta nueva Marina y la causa principal de que vieran de mal grado la venida de la Real Armada cuando ésta llegó al archipiélago.

Las bases para su constitución las puso el teniente de fragata Gabriel Arístizabal, que había llegado a Manila en agosto de 1770 a bordo de la fragata S.M.C. *Astrea*, encargándose del arsenal y ribera del puerto de Cavite y, por sus excepcionales dotes, el gobernador Anda le nombró Comandante General de Marina de Filipinas, organizando la primera expedición contra los piratas moros de Mindoro. En 1773, ascendió a teniente de navío, volvió a la península, después de desempeñar su cargo por más de tres años, dejando puestas las bases de la Marina del archipiélago, de la que puede considerarse su 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, y hasta sus buques se dedicaron al comercio, sin que esto quiera decir que en todo momento no haya habido distinguidos oficiales.

Cuando la Real Armada absorbió a la Sutil, conservando como subalterno parte de su personal, se cometió quizá el error de conservar el nombre de aquellas fuerzas navales, reorganizadas y cambiadas de aspecto, pues como es natural, se han confundido las historias de ambas Marinas. La Marina Sutil peleó y trabajó duro, pero la extinción de la piratería en Filipinas pertenece por completo a la Armada, que con otros conceptos y mentalidad, cumplió su misión desde el primer día en que se la llamó al archipiélago.

Principales reformas de Basco y Vargas y primeras acciones militares

En julio de 1778 tomó posesión de su cargo, como Gobernador General, el capitán de fragata 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 expuso al rey con súplica de que revocara el nombramiento. La

(1) José Montero: *Historia de Filipinas*, tomo II, pág. 259. Madrid, 1894.

Corte rechazó esta pretensión, reprendiendo a los firmantes y ascendiendo a Basco a capitán de navío (2).

El despecho de los magistrados se convirtió en oposición a todos los proyectos del gobernador. En ello puede estar la aversión hacia la Armada en muchos de los cargos 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, puesto que anualmente se enviaba el 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, ya que era ciertamente duro privar de repente a los indígenas de la facultad, que hasta entonces habían gozado, de cultivar sin restricciones. Pero no hubo otro remedio, para realizar la idea económica que llevase a Filipinas a costearse sus obligaciones con sus propios recursos, que poner su idea en práctica. Las disposiciones de Basco sobre el establecimiento del estanco fueron refrendadas por R. O. de 15 de mayo de 1784.

Un año después, por Real Cédula de 10 de marzo, promulgada por el rey Carlos III, se creaba, a propuesta del capitán de navío Basco, la real compañía de Filipinas para establecer relaciones mercantiles entre España y el archipiélago.

Se concedió a la compañía 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 Marina de Guerra recién creada, llevando una contraseña para distinguirlos de los de la Armada (3). Manila se declaró puerto enteramente libre y franco a las naciones asiáticas y, como éstas no disponían de buques que pudieran comerciar, se autorizó a hacerlo a los buques 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 el «estanco del tabaco», produjo grandes ingresos en la tesorería filipina, multiplicándose la masa general de las empresas, que se vieron aumentadas en unas tierras cuyas producciones, tráfico y consumos se resentían desde los primeros tiempos de la conquista.

Basco y Vargas 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 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 mahometanas

(2) *Ibidem*, pág. 285. Madrid, 1894.

(3) Bandera roja y amarilla creada para los buques de la Real Armada por Decreto de 28 de mayo de 1785.

nunca llevaban efectos de valor y, por tanto, pocos armadores se empeñaron en estas empresas.

Formó cuatro divisiones navales con embarcaciones de la Marina Sutil, una en Cebú, las otras en Ilo-Ilo, Zamboanga y Calamianes, puntos designados estratégicamente para interrumpir a los piratas, efectuándose acciones militares en Mindoro, Samar, Visayas y Mindanao.

En estos años destacan, por sus hechos de armas, el capitán de la Marina Sutil José Gómez y el moro Ilo-Ilo Ilim que, abjurando de sus creencias, fue bautizado con el nombre de José Mariano del Carmen (4).

Una expedición notable, por ser dirigida personalmente por Basco y Vargas, fue la que se llevó hacia las islas Batanes —en el norte de Luzón—, islas a las que sometió, y por lo cual se le dio el título de Conde de la Conquista.

En 1787 ascendió Basco 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 del archipiélago.

El nuevo gobernador siguió la pauta marcada por su antecesor, y remitió un plan al bailío Antonio Valdés, en 1790. Entre otras mejoras propuso la fortificación de Manila y Cavite, y el aumento de fuerzas. 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 (5).

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 día 30 de julio, salieron de Cádiz las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, al mando de los capitanes de fragata Alejandro Malaspina y José Bustamante que, con misión puramente científica, recorrieron las costas de América y Asia, siendo sus estudios básicos: astronomía, matemáticas, física e historia natural. Sus oficiales levantaron cartas hidrográficas de las costas de la América española y de los archipiélagos de Marianas y Filipinas, trazando nuevos derroteros.

Llegados a Manila levantaron la carta de su bahía, reconocieron el estrecho de San Bernardino, contracosta de Albay, Leyte, Samar, Mindoro, Panay, Negros y Mindanao. Puede decirse, que con esta expedición comienza verdaderamente el trabajo de la Armada en Filipinas y, en especial, el hidrográfico.

En 1793, por R. O. de 16 de septiembre, se aprobó, por el gobierno de S. M., el plan de Marquina. Entre lo más importante en el ámbito naval des-

(4) José Montero: *Historia de Filipinas*, tomo II, pág. 296.

(5) Estas dos compañías pueden ser consideradas como la primera presencia efectiva de la Real Armada en Filipinas.

tacó la construcción de un astillero independiente del de Cavite, denominado 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 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 Ignacio María de Álava.

Había salido la escuadra de Cádiz el 29 de noviembre de 1795, doblando el cabo de Hornos en marzo del siguiente año, visitando Concepción, de Chile y Callao, en Lima, donde permaneció cinco meses. Pocos días después de su salida, que efectuó el 7 de octubre, comunicó a sus comandantes el destino de la escuadra —Filipinas—, donde llegaron después de recalar en Marianas, 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 R. O. de 24 de septiembre de 1796, se dispuso la traslación a Cavite del apostadero y astillero de San Blas de California, con el objeto, dice la citada R. O.: «de que se forme allí un astillero capaz de poner a cubierto aquellos establecimientos de las fuerzas europeas y de las piraterías de los mahometanos 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* y, junto con el personal de San Blas, lo hizo un grupo de constructores, carpinteros de ribera y calafates del arsenal de La Habana, al frente de los cuales venía el ayudante de construcción, graduado de alférez de fragata, Juan Villar.

La Marina Sutil y los oficiales reales directores de La Barraca, recibieron con disgusto a los de la Real Armada, pues vieron que se les iba de las manos el magnífico y productivo negocio que les reportaba su cometido, poniendo muchas trabas al alférez de fragata Villar, al encargarse de La Barraca, y entablándose comunicaciones muy acaloradas entre Álava y el gobernador Aguilar (6).

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

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

«Con presencia de cuanto ha expuesto el Jefe de Escuadra D. Ignacio M.^a 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 man-

(6) José Montero: *Historia de Filipinas*, tomo II, pág. 352.

dar, 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 D. Ignacio 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 desde su principio 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 la navegación de aquellos mares y al gobierno del arsenal de Cavite, ha nombrado para Comandante de Marina de dichas islas al capitán de fragata D. Ventura Barcáiztegui (7), promoviéndole desde luego a capitán de navío; queriendo S. M. que aquel empleo se sirva en adelante 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 sus subalternos».

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

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, fundándose en que la defensa interior del archipiélago le incumbía como capitán general, y en que la Marina Sutil tenía su reglamento especial, no afectándole, por tanto, las Ordenanzas de la Armada. Álava cedió y estableció el arsenal de Cavite con escasez de medios, dictando un reglamento para el gobierno y administración del mismo, fijando como uno de los servicios más importantes y preferentes el de la hidrografía del archipiélago. Pero por el temor constante de que los ingleses atacaran a Manila, su escuadra no fue lo útil que debió serlo mientras permaneció en las islas, especialmente en la lucha contra los piratas moro-malayos (8).

Apostadero de Filipinas

Si bien el apostadero de Filipinas se puede considerar como tal desde 1800, fecha de la creación de la comandancia de Marina, no es hasta el 4 de septiembre de 1813, en que toma posesión del gobierno superior de Filipinas y de la superintendencia, el brigadier de la Armada José de Gardoqui Jaraveitia, nombrado además jefe del apostadero, conforme a la R. O. de 6 de marzo de este mismo año, cuando éste adquiere vida y personalidad propia (9).

Esta R. O. dispuso: «que no debiendo haber en Filipinas otra marina que la de guerra de la Armada, entrasen a formar parte de ella todos los buques

(7) Se nombró segundo comandante al capitán de fragata Francisco Riquelme.

(8) La escuadra de Álava regresó a España el 6 de enero de 1803.

(9) El principal autor de ellas fue el contador del Tribunal de Hacienda Joaquín Cirilo de las Cagigas. José Rodríguez Trujillo, teniente de navío: *Memoria sobre la Marina en Filipinas*.

de marina corsaria, bajo el mando de los jefes del apostadero que se nombrasen».

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

El apostadero fue suprimido por R. O. de 23 de marzo de 1815, como consecuencia de una intriga de determinados elementos que, valiéndose de un amanuense de la capitanía general, cambiaron los pliegos centrales de una comunicación por otros en los que se pedía la supresión del apostadero, escrito por la misma mano. La sorpresa que tuvo José Gardoqui y la indignación que le produjo tal atrevimiento le ocasionaron una enfermedad que terminó con su vida (10).

Gardoqui murió en Navotas —pueblo próximo a Manila— el 9 de diciembre de 1816, siendo bien sensible que el héroe de Trafalgar, en cuyo combate mandó el navío *Santa Ana*, no tuviese al final de su vida mejor suerte.

Restablecimiento del apostadero

El 27 de julio, se restableció el apostadero de Marina de Filipinas, a petición del capitán general Pascual María de Enrile, pero sin que los oficiales de Hacienda abandonaran el manejo del arsenal hasta 1848.

En efecto, el entonces mariscal de campo Enrile —general procedente del Cuerpo General de la Armada— pidió instrucciones para el mando interino de Marina en Filipinas. La contestación, por R. O. de 2 de abril, estableció: «Que la Marina Corsaria quede 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 aquéllas» (11). Se dispuso también: «que el mando del Apostadero de Marina, será, no sólo de la Marina Real, sino también de la Marina titulada Corsaria».

Restablecido el apostadero, pasaron destinados a Filipinas, a propuesta del general Enrile, los primeros oficiales del Cuerpo General de la Armada (12). Los nombramientos recayeron en el capitán de fragata José Fermín y Pavía —nombrado comandante de Marina de Filipinas—, dos alféreces de navío y cuatro guardias marinas, todos «con cuatro años de navegar».

(10) Ricardo de la Guardia: *Datos para un Cronicón de la Marina Militar de España*, pág. 250. Ferrol, 1914.

(11) Artículos referentes a los Viajes a Indias que limitaban la autoridad de los virreyes y determinaban las relaciones de los comandantes de buques o jefes de las escuadras con dichas autoridades.

(12) Real Orden de 9 mayo de 1827. *Manual de Reales Ordenanzas*.

En 1827 llegan el alférez de navío Federico Vargas y el guardia marina Nicolás Enrile, y el 4 de marzo de 1828 son nombrados los restantes. Es desde estos momentos, cuando el apostadero de Filipinas se establece, afianzándose y adquiriendo carácter permanente hasta su disolución en 1899.

Primer plan de defensa naval del archipiélago

Cuando el Ministerio de Marina se ocupó de las cuestiones navales en las islas Filipinas, debido a su importancia y por los recursos que existían para la construcción naval, fue presentada una memoria por Tiburcio Gorostiza, que preparaba la forma de estudiar la vida y prosperidad de las islas, resultando de ello sustancialmente, que era indispensable impedir las piraterías de los moros, que hacían sufrir los consiguientes daños a los habitantes de Filipinas, por lo que se hacía necesario establecer apostaderos de fuerza sutil, cuya principal atención fuese la defensa de las islas, ya que los mahometanos dueños de varias de ellas, hacían sus incursiones en escuadrillas compuestas de embarcaciones ligeras, con las que atacaban a todo buque pequeño o de poco armamento, o desembarcaban en fuerza en diferentes puntos de la costa para arrasar y quemar pueblos enteros, robando sus 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 desde 1813 estaban mandadas construir en aquel arsenal seis corbetas para mantener correspondencia directa y periódica con la península, e instó a que se llevase a cabo, como objeto muy importante para la seguridad de las islas, fomento del comercio y aumento de los ingresos del Real Erario.

Y cierto fue, que en ese año de 1813, cuando era capitán general y comandante de Marina de Filipinas, el brigadier de la Armada José Gardoqui, se encomendó la construcción de seis corbetas, llegándose a cortar las maderas para la primera, que se almacenaron en Cavite, pero sin seguir adelante la construcción en virtud de real orden que se comunicó por la vía de Hacienda, suspendiéndose para atender al pago de la compañía de Filipinas y a otros acreedores de las Reales Cajas, aunque por el interés de entablar la correspondencia con la península se puso la quilla del bergantín de 22 cañones nombrado *Realista* (13).

Con estos antecedentes y 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 sosteni-

(13) José Vázquez Figueroa: *Exposición a las Cortes Generales del Reino del Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina de España e Indias*, pág. 34. Madrid, 1834.

miento de una fuerza naval y restablecimiento del apostadero, según las bases propuestas por el extinguido Consejo del Almirantazgo (14).

Afortunadamente, se encargó del mando de la Marina en las islas el mariscal de campo Pascual Enrile y Alsedo, a fin de que, bajo la dependencia del capitán general, procediese a organizar cuanto considerase oportuno, para que las costas del archipiélago saliesen del lamentable estado en que vivían por las incursiones piráticas.

Por ello determinó el general Enrile, 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 mahometanos», plan abordado por Real Orden de 2 de abril de 1827, y que ordenaba establecer los seis puntos de estación de la fuerza sutil siguientes:

- En Misamis, para recorrer la parte norte de Mindanao y estrecho de Juanico, a fin de impedir a los moros el paso hacia el norte del archipiélago.
- En el este de Mindanao o provincia de Caraga, para extender el cruce de las fuerzas desde el sur de la isla de Mindanao a las islas de Siragan y a toda la parte occidental de la isla.
- En Puerto Mangaren de la isla de Mindoro, estando en continuo cruce de un extremo a otro de la isla por su parte occidental.
- En Antique o San José —en la isla de Panai— para cubrir toda la parte occidental de ella, y aun la de Negros.
- Al sur de la isla de Negros, debiendo cruzar continuamente entre el extremo de dicha isla y la de Fuegos para resguardarla de la inmediatez de Mindanao.
- En Zamboanga, cruzando entre Basilán y suroeste de Mindanao, de este a oeste, entre los meridianos de las islas de Pilas y Cocos, para impedir el paso de los moros de Joló.

Se basaba este despliegue en un control de los pasos más frecuentados por los piratas en sus correrías, procedentes principalmente del sur de Mindanao y sultanía de Joló, hacia el interior del archipiélago. Se autorizaba al comandante general del apostadero a establecer unos puntos de estación, si las necesidades así lo requerían.

Los seis puntos citados, se cubrían con doce lanchas cañoneras y doce falúas, y para que estas embarcaciones fuesen relevadas en la bahía de Manila, se ordenó hubiese otras doce de cada clase.

Para completar el número, se autorizaba la compra o alquiler de las que faltaban, haciéndose hincapié, por el comandante general, que eran necesarias dos goletas del mayor andar posible —de 12, 14 ó 16 carronadas—, una estacionada en Manila y la otra recorriendo continuamente los puntos de estación para abastecer a las fuerzas sutiles.

(14) Dionisio Capaz: *Memoria leída a las Cortes Extraordinarias por el Secretario de Estado y del Despacho de Marina el 11 de octubre de 1822*, pág. 8 y apéndice 9. Madrid, 1822.

Este plan inicial va a evolucionar modificándose con el tiempo, pero es indudablemente 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 que España tenía en Filipinas eran los indios mahometanos, llamados «moros» por sus costumbres y religión. Eran de raza mala-ya, como la mayoría de los indígenas del archipiélago y ocupaban en estos años, sin someterse a la dominación española, parte de las islas de Mindano y La Paragua, y también la multitud de las que se extienden desde Basilán a Borneo. Pero los establecimientos en el sur de Mindanao, y los del archipiélago de Joló y Tavi-Tavi, eran los peores y más crueles enemigos de la tranquilidad de las islas.

Ocupaban sus poblaciones, las llanuras bajas próximas al mar y las situadas en las inmediaciones de los ríos y esteros. En algunas de ellas como Cotta-Bato, residencia del sultán de Mindanao y otros puntos, tenía pequeñas fortalezas o fuertes cuyas murallas estaban formadas por troncos de árbol bien unidos y rellenos de piedra y arena.

Cada moro «era un soldado armado siempre con el cris, campilán o lanza», dice el coronel Bernaldez 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 ó cuando descubre serenidad y decisión en el enemigo y ve fácil la escapada; pero valiente, arrojado y temerario 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 elíptico, hechos de madera y forrados por el exterior de cuero y carabao, que eran también utilizados para hacer sus corazas y cascos por su dureza. Las ofensivas eran de fuego y blancas. Entre las primeras, disponían de gran variedad, que manejaban con gran lentitud, usando a falta de proyectiles, piedras, clavos y hasta trozos de concha denominada «tacloc», que era durísima. También usaban falconetes y fusiles, siendo normal que estas armas estuviesen en muy mal estado.

Las armas blancas utilizadas eran la lanza, el cris, el campilán, las fisgas, los zumbibines y cuchillos. Las templaban bien, y sus puños solían ser de madera y algunos de marfil y metal. Eran muy diestros en el manejo de estas armas, que por su tremenda agilidad les hacía temibles en su uso. Normalmente, al atacar lanzaban gritos agudos acompañados de gestos horribles, que según ellos mismos servían para aturdir y amedrentar al adversario.

Las embarcaciones que empleaban para el pirateo eran los pancos, baran- gayanes, vintas, pilanes, lancanes y barotos. Los pancos eran los mayores —solían tener hasta 30 metros de eslora y tres de manga— y llevaban remos

colocados en dos órdenes y velas envergadas en antenas de caña, aunque también usaban aparejos similares a los de nuestras falúas, para que a cierta distancia se confundiesen con ellas.

Los barangayanes eran parecidos a los pancos, pero de menores medidas. 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 poco calado, navegaban por todas partes, internándose fácilmente por cualquier riachuelo o estero.

Los moros estaban organizados en una especie de confederación, estableciendo una monarquía mixta hereditaria en una familia, entre cuyos miembros elegían al sultán; los jefes principales eran denominados dattos.

Los vasallos y esclavos se denominaban sacopes y según manifiesta el padre Gainza, en su juicio crítico de las expediciones de Joló, «este gobierno encierra abundante germen de disensiones intestinas y es una tiranía sobre los Sacopes infelices».

Y como en el número y calidad de los esclavos se apoyaba el influjo de sus jefes, ésta era la razón fundamental de su caza, para emplearlos en sus trabajos agrícolas y pesqueros. Por ello, sus correrías llegaron a todas las islas del archipiélago, en donde practicaban el robo y la rapiña como imperiosa necesidad para su subsistencia y engrandecimiento. En otra palabra, como dice Bernaldez: «esta llamada sociedad mora, sólo puede considerarse como una gran madriguera de ladrones, o un criadero de hombres perjudiciales y feroces».

Vicisitudes del apostadero (1827-1845)

Después de establecida la comandancia general del apostadero, bajo el mando de Enrile, se dispuso que para asesorarle se nombrase a un brigadier de la Armada que se titularía segundo comandante del apostadero. Durante los primeros años, se inicia una rectificación de algunos puntos y situaciones de bajos para perfeccionar las cartas y planos existentes, y con el fin de dar la mayor exactitud a los trabajos hidrográficos, se destinó desde la península una comisión para reconocer el complicado y vasto archipiélago, poniéndose a su frente el capitán de fragata José Fermín Pavía.

También se practicaron varios reconocimientos de maderas para la construcción naval y se dio gran impulso al arsenal de Cavite construyéndose, gracias a sus mejoras y a los auxilios enviados, la fragata *Esperanza*.

En 1830 se destinó al bergantín *Relámpago*, escoltando expediciones de tropas al apostadero. En 1855, se establece en la isla de El Corregidor, a la entrada de la bahía de Manila, una linterna giratoria (15); y se organiza un

(15). Expediciones a Indias. Leg. 4511 (A.H.A.B.).

viaje por el Pacífico del bergantín *Legazpi*, al mando del capitán de fragata Francisco de Aldecoa, visitando las costas de Chile, Perú, Méjico y California, con escala en Honolulu, para volver a Manila a mediados de año (16).

También se suceden numerosos encuentros con los piratas moro-malayos, que llegan a efectuar sus incursiones al norte de las Visayas, por lo que se establece una división de fuerza sutil en Puerto Galera, al mando del teniente de navío Rafael Butrón, que compagina sus trabajos hidrográficos en Mindoro con la lucha contra los piratas.

Ante la gravedad de los ataques de los moros sobre las Visayas, las falúas que trabajan en la Comisión Hidrográfica en San Bernardino, suspenden sus trabajos dirigiéndose el 10 de junio a efectuar sus cruceros sobre Albay, Camarines y Masbate. Esta ofensiva pirática provoca el estudio de la situación y un expediente que se inicia el 2 de junio de 1836 para la adquisición de los vapores para el apostadero, que desgraciadamente no culmina, suspendiéndose la compra prevista el 12 de noviembre de 1836 (17).

No obstante, se consigue una capitulación con el sultán de Joló, Mahamad Diamalul Quirán, llevada personalmente por el capitán de fragata José María Halcón, determinándose los derechos que han de pagar las embarcaciones joloesas en Manila y Zamboanga, y las españolas en Joló. Capitulación firmada el 23 de septiembre de 1836, y que produjo un acercamiento con el sultán, y cierta tranquilidad.

El 16 de mayo de 1837, la falúa N.º 22, el mando del capitán de la Marina Sutil Juan Eliot, sostiene un encarnizado combate con varios pancos moros sobre la isla de Silanguin. Ante hechos como éstos, que se suceden en el centro de Visayas, el capitán de fragata Halcón, jefe de las fuerzas sutiles, reconcentra a 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 dispuso el aumento de una sección de granaderos de marina para la guarnición de las falúas sobre las dos existentes (18).

El 17 de junio de 1843, tomó posesión de la capitanía general y jefe superior de Marina, el teniente coronel del Ejército Francisco de Paula Alcalá de la Torre. Entre sus importantes proyectos figura la intención de la toma de Basilán, y para ello, ordena levantar un fuerte provisional en un punto en el norte de la isla, para desde este punto, iniciar el ataque y posesionarse de la isla.

Era su opinión, que después de castigar a Balanguingui y Basilán, se debía caer sobre Joló, y si el Sultán y Dattos mantenían la hostilidad, conducirlos a Manila. Decía: «que la operación era tanto más urgente, cuando la época y circunstancias que concurren en Joló, la señalan como el punto avanzado de nuestra dominación en Asia, y límite de nuestras posesiones con las de Ingla-

(16) Expediciones a Indias. Leg. 4526 (A.H.A.B.).

(17) Expediciones a Indias. Leg. 4524 (A.H.A.B.).

(18) José Montero: *Historia de Filipinas*, tomo III, pág. 27. Madrid, 1894.

terra y Holanda» (19). Y el tiempo le dio la razón en sus posiciones, ya que allí donde estaba el enemigo, era adonde había que ir para vencerlo, como años más tarde se hizo.

A finales del año 1843, quedó separada la comandancia general del apostadero de la capitanía general (20). Se nombró para el mando al brigadier de la Armada José Ruiz de Apodaca, que entre sus primeras disposiciones determinó la creación de la comandancia de Fuerzas Sutiles de Visayas a cargo de un capitán de fragata, trasladando el establecimiento de Masbate, creado pocos años antes, a Cebú, y las divisiones estacionadas en Puerto Galera y Burias a Ilo-Ilo, pasando a depender de esta comandancia todas las fuerzas sutiles basadas en este último puerto y el Zamboanga.

Con la independencia del apostadero de la capitanía general, la estrategia naval en el archipiélago adquiere un nuevo carácter, ya que todas las directivas y decretos emanados de la superior autoridad del apostadero, van a encaminarse al objetivo principal y primordial, que es la lucha contra la piratería, es decir, dirigidas al frente sur. Por otro lado, el capitán general entiende que la guerra en Filipinas es «guerra de mar» y por ello concede importancia capital al papel de la Marina, dejándola actual en el nivel orgánico y operativo con total independencia, aunque se sirve de ella para llevar a cabo todos sus planes estratégicos, aunque los medios de que se dispone son mínimos (21).

Las necesidades del archipiélago y la aparición del vapor, hacen que por R. O. de 22 de enero de 1844, se autorice al Ministerio de Marina, Comercio y Ultramar, para construir seis vapores de guerra con destino expreso a las islas Filipinas (22).

Se preveía desarmar las falúas desde el momento en que la mitad de los vapores pudiesen prestar servicios (23). La realidad fue, que estos seis vapores se quedaron reducidos a tres: *Magallanes*, *Elcano* y *Reina de Castilla*, y las falúas sobrevivieron muchos años. Los vapores se adquirieron en Londres en 1848, y fueron los primeros buques de esta clase que hubo en Filipinas y, gracias a sus servicios, se debió la rápida transformación que se operó en la prosperidad de las islas y en la represión de la piratería de los moro-malayos (24).

(19) *Ibidem*, págs. 62 y 63.

(20) Real Orden de 13 de noviembre de 1843.

(21) En Filipinas solamente existía la fragata *Esperanza* construida en Cavite en 1834. *Estado General de la Armada* para 1845 (Madrid).

(22) Artículo 1.º de la real orden citada.

(23) Artículo 2.º de la real orden citada.

(24) José Montero: *Historia de Filipinas*, tomo III, pág. 87. Madrid, 1894.