

La Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas y el fin de la presencia española en aguas del Océano Pacífico: notas para su estudio

Por

MIGUEL MARTÍN ONRUBIA
Asociación Española de Estudios del Pacífico

Resumen

Tras el Desastre de Cavite y el fin de la Guerra Hispano-estadounidense, España se vio obligada a abandonar sus posesiones ultramarinas. Poco después de firmado el Tratado de París fue creada la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas, cuyos trabajos consistieron en hacer posible el progresivo abandono español del archipiélago filipino. El objetivo del presente artículo consiste en analizar los principales trabajos llevados a cabo por dicha Comisión.

Palabras clave: Filipinas / Apostadero / Cavite / Comisión Liquidadora

Abstract

Subsequently to the naval battle of Cavite and the end of the Spanish-American War, Spain was forced to leave its latest colonial possessions. Shortly after the sign of the Treaty of Paris, the Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas was created in order to arrange the progressive abandon of the Philippine Islands. An overview of the works developed by the Comisión is the main objective of the present essay.

Keywords: Philippines / Shipyard / Cavite / Commission Liquidadora

INTRODUCCIÓN

Remember of Maine! fue la frase acuñada por los estadounidenses para recordar a España su responsabilidad en la destrucción del que constituía, en los albores del siglo XIX, uno de los puntales tecnológicos de la Armada del país norteamericano. Había sido fabricado como panacea, para tratar de alcanzar la supremacía marítima frente a otras naciones americanas que habían comenzado a modernizar sus unidades navales¹. Puesta su quilla el 17 de octubre de 1888, dos años después era botado en aguas del puerto de Nueva York. Calificado inicialmente como acorazado de segunda clase², había fondeado en el puerto español de La Habana en visita, según las autoridades de Washington, de “*paz y amistad*”. Aunque su misión consistía en garantizar la seguridad y los derechos de los ciudadanos estadounidenses ante un posible nuevo levantamiento en la isla, sabemos que en realidad, y a tenor de las por aquel entonces insalvables relaciones diplomáticas existentes entre España y Estados Unidos –sumidas en un claro ambiente prebélico–, la tarea encomendada al almirante Charles D. Sigsbee fue la de ejercer la conveniente presión militar en las auto-

¹ Las naciones de las que más recelaba Estados Unidos eran Brasil, Chile y Argentina. Como consecuencia de una especie de carrera de armamentos particular circunscrita al ámbito iberoamericano, estos países adquirieron una serie de unidades navales de gran tonelaje y potencia de fuego que llegaron a preocupar a las autoridades de los Estados Unidos con respecto a un hipotético futuro enfrentamiento, en el que el país norteamericano no tendría una superioridad manifiesta. Algunos ejemplos de estos buques fueron los cuatro acorazados clase *Gaibaldi* comprados por Argentina a Italia –entre los que se encontraba el conocido como *General San Martín*–, o el *Almirante Latorre*, adquirido por Chile al Reino Unido, que se mantuvo en servicio nada menos que hasta 1955 y que constituye el navío de mayor desplazamiento que jamás haya prestado servicio en un país iberoamericano. No obstante, el buque que mayor preocupación generaba en Hilary A. Herbert, presidente del Comité de Asuntos Navales de los Estados Unidos, fue el *Riachuelo* brasileño, un acorazado de cuatro torres construido en Inglaterra en 1883, y que fue mejorado entre 1893-95 en un astillero francés. Véase: BLASI I ÁLVAREZ, Antoni: *50 Años de Retrato Naval Militar (1870-1920)*. Real del Catorce Editores, Madrid 2010, pp. 407-411; REILLY, John C.; Robert L. SCHEINA: *American Battleships, 1886-1923: Predreadnought Design and Construction*. Naval Institute Press, Annapolis 1980, p. 21.

² La dificultad que entraña clasificar con exactitud los buques de guerra contemporáneos hace que en ocasiones encontremos diferentes nominaciones para barcos similares e incluso para un mismo navío. Aunque por su escasa velocidad y gruesa protección el *Maine* ha sido considerado un acorazado, algunos expertos afirman que se trataba únicamente de un crucero acorazado o crucero de primera clase. Estas dificultades en la clasificación, que en ocasiones son alimentadas por un deseo expreso de aumentar o disminuir –según el caso– el potencial de un buque, no son exclusivas de los Estados Unidos. Los tres cruceros clase *Isla de Luzón* –el *Isla de Luzón*, el *Isla de Cuba* y el *Marqués de la Ensenada*–, de los cuales los dos primeros fueron hundidos por sus dotaciones precisamente en el combate naval de Cavite y rebotados más tarde por los estadounidenses, son considerados por muchos historiadores como simples cañoneros. Véase: ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Buques de la Armada Española del Siglo XIX. La Marina del Sexenio y de la Restauración (1868-1900)*. Museo Naval, Madrid 2009, p. 25.

ridades españolas de la isla –a la sazón gobernada por el general Blanco– ante un posible empeoramiento de la situación entre ambas naciones³. Como protocolo de cortesía, y en contestación a la presencia en Cuba del acorazado *Maine*, las autoridades españolas enviaron el crucero *Vizcaya* a territorio estadounidense, recalando en el puerto de Nueva York el 18 de febrero de 1898, donde permaneció anclado durante siete tensos e interminables días. Tres antes, el 15 de febrero a las 21:40 horas, el *Maine* explotaba en la bahía de La Habana, acabando con la vida de 260 tripulantes de la embarcación y causando el desconcierto general en aguas cubanas. La comisión que habría de investigar lo sucedido, dirigida por el almirante William T. Sampson, determinó finalmente que el hundimiento del buque no se debió a negligencia alguna por parte de la tripulación, sino a la utilización de una mina submarina que había causado, a su vez, la explosión de los depósitos de armamento del buque⁴.

Independientemente de la interpretación que queramos hacer de la voladura del *Maine* –tema que, por otro lado, ha atraído la atención de numerosos especialistas desde el momento mismo del suceso–, lo importante es que constituyó un trágico punto de inflexión en la ya de por sí decadente política exterior española de la Restauración. Daban comienzo los días de la tan temida guerra con los Estados Unidos, que llegaba en un momento nada propicio para las fuerzas militares españolas. Los escasos esfuerzos llevados a cabo por la administración gubernamental en la necesaria empresa de potenciar la Armada, que habían culminado con la clausura de los astilleros del Nervión y la compra de material flotante de dudosa categoría, fueron contrarrestados por la prensa nacional, que trató con sus artículos de guiar el pensamiento del pueblo español hacia la creencia de que España era, en realidad, muy superior militarmente a los Estados Unidos, no sólo porque nuestros barcos –que sorprendentemente escalaban una o dos categorías en las páginas de los diarios– fuesen de mayor calidad que los norteamericanos –que a su vez veían disminuida su capacidad, sino porque la marinería española poseía una disciplina muy superior a la de

³ Una táctica, por otra parte, empleada de forma habitual en las relaciones diplomáticas a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX. Por poner únicamente un ejemplo, al diplomático Heriberto García de Quevedo, comisionado español para alcanzar un acuerdo comercial con las autoridades japonesas tras la apertura forzada de los puertos nipones en 1853, la legación británica le aconsejó que acudiese a la negociación “*presentándose en aquellos parajes apoyado por lo menos por una fragata de guerra*”. Véase: TOGORES SÁNCHEZ, Luis Eugenio: *La acción exterior de España en Extremo Oriente (1830-1885)*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid 1992.

⁴ La segunda de estas conclusiones explicaría, según el propio Sampson, el hecho de que los testigos del suceso declarasen haber oído una primera explosión, poco intensa, seguida por otra de gran magnitud. Véase: ROBERT, Juan B.: “El Maine”. *Revista General de Marina*, 134 (abril), 1948.

las abigarradas fuerzas del enemigo, cuyos marinos huirían asustados al primer conato de enfrentamiento con las tropas españolas⁵.

No obstante, tampoco debemos recurrir al argumento, repetido hasta la saciedad, de que la Armada española de finales del siglo XIX estaba obsoleta, una manera de pensar consecuencia a todas luces de las cifras que arrojaron los enfrentamientos. No cabe duda de que no se trataba de una potentísima fuerza naval con la que dominar los mares, pero tampoco se diferenciaba en exceso de las de otras naciones europeas de relevancia, y contaba con algunas unidades modernas cuya potencia de fuego resultaba adecuada para la época. Sería más justo decir que los combates navales de Santiago de Cuba y Cavite acaecidos en 1898 supusieron una rotunda victoria en función de la gran capacidad de la marina estadounidense, no tanto por demérito de la española.

El combate naval de Cavite dio comienzo aproximadamente a las 5:15 de la mañana del día 1 de mayo de 1898, cuando la escuadra española, dirigida por el almirante Patricio Montojo y Pasarón, abrió fuego contra el enemigo. Tras una breve interrupción, motivada por un problema de abastecimiento de armamento en los buques estadounidenses, tuvo lugar el combate, que finalizó tras algo más de nueve horas de enfrentamiento. Incapacitado Montojo a consecuencia de las heridas sufridas en el fragor de la batalla, correspondió al capitán de navío Enrique Sostoa izar bandera blanca a las 14:30 horas. Las cifras finales arrojaron un saldo de 77 muertos y 271 heridos en el bando español, cuya flota acabó en el fondo –poco profundo, como muestran las fotografías posteriores al enfrentamiento– de las aguas de la bahía de Manila. La escuadra del almirante Dewey, por su parte, no registró ningún fallecido, conservando a flote todos y cada uno de sus navíos⁶.

La guerra por mar en Filipinas había concluido en apenas una mañana y con ella, de hecho, la propia guerra en tan lejanas tierras. El día 17 de mayo, Emilio Aguinaldo llegaba al archipiélago llamando a la insurrección general e

⁵ ROBERT, Juan B.: “La prensa periódica y la marina en 1898”. *Revista General de Marina*, 134 (mayo), 1948, pp. 578-579. Los numerosos ejemplos de altanería y falta de sentido común rozaban en ocasiones el paroxismo, no exento de cierto tierno “patetismo”, como el pequeño poema incluido en una conocida revista ilustrada española de la época que recoge Juan Robert en el citado artículo: “¿Que tienen barcos? Corriente, / pero eso no es suficiente. / ¡Pa venirmos con cuestiones! / hay que tener más... cañones / que los que tiene esa gente”. Sobre la labor de la prensa española en relación a los sucesos de 1898, y más concretamente la madrileña, puede verse: SAIZ, María Dolores: “La prensa madrileña en torno a 1898”. *Historia y Comunicación Social*, 3, 1998, pp. 195-200.

⁶ Tampoco la diferencia de alcance de los cañones de ambas escuadras tuvo que ver en la derrota hispana. Ha quedado demostrado que los cañoneros españoles abrieron fuego primero, y que lo hicieron a mayor distancia que los estadounidenses, desarrollándose el combate entre cinco y dos kilómetros de separación, suficiente para el alcance, incluso, de las piezas ligeras. Véase: RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *La caída de Manila en 1898: estudios en torno a un informe consular*. Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid 1999, pp. 49-54.

iniciando el asedio a la capital. A lo largo del mes y medio siguiente se fueron produciendo las rendiciones de las principales guarniciones españolas que aún quedaban en las islas, hasta que el 2 de junio de 1899 la última bandera española que ondeó en territorio filipino fue arriada del mástil de la pequeña iglesia que domina el centro de la localidad de Baler, en la provincia de Nueva Écija⁷. Tras la derrota, el 23 de julio, de la flota del almirante Pascual Cervera en Santiago de Cuba, únicamente quedaba esperar la inminente caída de Manila, el último gran objetivo de la guerra. Antes de que eso ocurriese, el 13 de agosto de 1898, España iniciaba las pertinentes gestiones que condujesen a la firma de un armisticio, que llegaría en forma de Tratado de paz de París el 10 de noviembre de 1898, y cuyos términos son de sobra conocidos. España cedía, a cambio de una pequeña compensación económica, la soberanía de sus posesiones en el Caribe, las islas Filipinas y Guam. La guerra había finalizado.

Habitualmente, en las historias generales de Filipinas, al Desastre de Cavite le sigue el desarrollo histórico de la presencia estadounidense en las islas —a través de los trabajos de la comisión filipina⁸— y el estudio de los esfuerzos llevados a cabo por los filipinos en pro de alcanzar su verdadera independencia, comenzando con el sangriento conflicto iniciado en febrero de 1899 entre tropas norteamericanas y nacionalistas filipinos, que terminaría con la derrota local y la consolidación del control estadounidense del archipiélago. Un proceso que ha sido convenientemente analizado por los historiadores y que se extiende hasta 1946, año en que Manuel Roxas Acuña fue nombrado primer presidente de la República de Filipinas. No obstante, es justo decir que la presencia española en el archipiélago no desapareció de forma súbita. El proceso de abandono fue lento, y estuvo marcado por las duras negociaciones que la administración española, y particularmente la de la Armada, tuvo que realizar ante las autoridades estadounidenses. Mucho se ha escrito sobre el combate naval de Cavite, pero muy poco sobre los que en realidad constituyen los últi-

⁷ Sobre la rendición de la plaza de Baler, recomiendo encarecidamente el testimonio de quien dirigió la defensa, por los interesantes datos que aporta en relación al 98 filipino. MARTÍN CEREZO, Saturnino: *El sitio de Baler. La historia de los últimos de Filipinas relatada por su más destacado protagonista*. Prólogo de AZORÍN. Ministerio de Defensa, Madrid 2000.

⁸ La comisión creada por los Estados Unidos una vez firmado el Tratado de París, mediante la cual los estadounidenses trataron de dirigir los designios de la nación filipina. Tras su victoria, Dewey propuso al presidente McKinley la creación de una comisión que presidiría Jacob G. Schurman, quien llegó a Manila el 4 de febrero de 1899, poco después de estallar el conflicto con los filipinos. Una segunda comisión, encabezada por el que más tarde se convertiría en el vigesimoséptimo presidente de los Estados Unidos, William H. Taft, llegaría en 1900 dispuesta a cumplir los planes establecidos por la primera. Véase: CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio; Miguel LUQUE TALAVÁN; Fernando PALANCO AGUADO (coordinación y dirección). *Diccionario histórico, geográfico y cultural de Filipinas y el Pacífico*. Madrid: Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo: Fundación Carolina, 2008, tomo I, p. 281.

mos meses de presencia española en las islas Filipinas, en los que hubieron de ser tomadas variadas medidas que incluyeron la repatriación de los heridos tras los combates –y de los ciudadanos españoles que deseaban regresar a la Península–, la compensación económica a aquellos que habían perdido sus pertenencias durante la guerra y a consecuencia de la misma, la venta de los restos del material flotante que aún permanecía en aguas filipinas, la reclamación de la documentación, de mayor o menos importancia, que se encontraba alojada en las dependencias militares españolas, etc. Una labor para la que se creó la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas, algunas de cuyas responsabilidades son el objeto del presente trabajo.

1. ANTECEDENTES: NACIMIENTO Y DESARROLLO DEL APOSTADERO DE FILIPINAS

En el año 1771, y con la intención de subsanar el desorden existente en Filipinas en lo relativo a su defensa marítima, el entonces gobernador general Simón de Anda y Salazar organizó una escuadra de buques con el fin de proteger Manila de una posible invasión inglesa, así como de los ataques de la piratería malayo-mahometana. Esta pequeña escuadra fue la precursora de la que, poco más tarde, organizaría el también gobernador José de Basco y Vargas y que, ya con el nombre de marina sutil, comenzó a prestar servicio en 1775⁹. Fue el teniente de fragata Gabriel Aristizábal el encargado de poner las bases de la nueva organización de la marina filipina. Llegado al archipiélago en 1770, se hizo cargo del astillero de Cavite, siendo nombrado, por las excepcionales dotes mostradas con anterioridad, comandante general de Marina del archipiélago. Tres años más tarde fue ascendido a teniente de navío y hubo de regresar a la Península, pero el trabajo desarrollado durante el tiempo que permaneció en Filipinas sirvió para sentar las bases del nuevo sistema defensivo.

El trabajo de Aristizábal había servido para poner los cimientos de la marina sutil, pero su verdadero impulsor fue el anteriormente mencionado Basco y Vargas. Su actuación resultó decisiva, aunque tras su mando, las fuerzas sutiles decayeron hasta el punto de que algunos de sus buques fueron destinados a la realización de operaciones comerciales¹⁰. Como medida principal, en sep-

⁹ FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: “La Marina en Filipinas (I). El Apostadero de Filipinas”. *Revista de Historia y Cultura Naval*, 44, 1994, pp. 61-62.

¹⁰ Una labor doblemente meritoria, teniendo en cuenta que el gobernador contó desde el principio con la oposición cerrada de la Real Audiencia. Sus miembros no estaban de acuerdo con el hecho de tener que situarse bajo la autoridad de un capitán de fragata, cuyo rango en el escalafón de la Armada únicamente le otorgaba el tratamiento de Usted. FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: “El Apostadero de Filipinas: sus años finales”, en VV.AA.: *El Ejército y la Ar-*

tiembre de 1778 declaró el corso contra la piratería, aunque el decreto no dio el resultado esperado y por ello decidió la creación de cuatro nuevas divisiones navales en Cebú, Iloilo, Zamboanga y Calamianes, que llevaron a cabo importantes acciones militares. Al igual que Aristizábal, en 1787 Basco y Vargas ascendió a jefe de escuadra, debiendo regresar a la Península y siendo sustituido por el brigadier Félix Berenguer de Marquina, quien trató de continuar el trabajo de su predecesor¹¹.

En 1793, por Real Orden de 16 de septiembre se aprobó un plan desarrollado tiempo atrás por Marquina, con la intención de fortificar Manila y Cavite, aumentar el número de fuerzas existentes en el archipiélago y, la que sin duda fue la medida más destacable de su gobierno, crear un astillero independiente del de Cavite denominado La Barraca. Ante la posibilidad de un nuevo conflicto con Inglaterra, por primera vez las autoridades peninsulares decidieron, en 1795, enviar a Manila un buen número de unidades navales¹². No obstante, a su llegada se planteó un problema de competencias entre los oficiales reales de la marina sutil y los recién llegados, pertenecientes a la Real Armada, materializado en las acaloradas discusiones que se produjeron entre Ignacio María de Álava y el gobernador Rafael María de Aguilar¹³. Álava, desde su llegada a Filipinas, fue consciente de la urgente necesidad de que la Armada se estableciese permanentemente allí y, por su constancia y empeño, logró obtener del Rey, el 27 de septiembre de 1800, la siguiente Real Orden:

“(...) 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 mandar, conformándose con la propuesta de V. E., que se establezca en dicha Comandancia con plenas facultades de mando y jurisdicción prescritas en las Ordenanzas de la Armada y

mada en 1898: Cuba, Puerto Rico y Filipinas (I). [I Congreso Internacional de Historia Militar]. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, Ministerio de Defensa (Monografías del C.E.S.E.D.E.N.; 29), Madrid 1999, p. 350.

¹¹ El problema principal de emplear una marina corsaria para acabar con la piratería malyo-mahometana es que las embarcaciones que ésta empleaba no solían portar objetos de valor, ya que su negocio principal consistía en el cobro de rescates. Por ello, pocos armadores y capitanes de barco querían enfrentarse a los temidos piratas a sabiendas de que no iban a obtener un botín de relevancia. FRANCO CASTAÑÓN 1994: 63.

¹² Llegaron a las Filipinas procedentes de la Península las fragatas *Lucía*, *Santa María de la Cabeza*, *María*, *Fama* y *Pilar*, así como los navíos de línea *San Pedro*, *Montañés* y *Europa*. Entre estos últimos viajaba Ignacio María de Álava, quien se encontraba al mando de la flota. FRANCO CASTAÑÓN 1999: 352-353.

¹³ “Resuelven que el personal de la marina sutil dependa del Almirantazgo”. A.H.N. Sección Ultramar, legajo 5.221, expediente 25.

*Reales Ordenes posteriores. (...) 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 (...)*¹⁴.

A pesar de la victoria obtenida en cuanto a competencias se refiere, Álava continuó teniendo serios problemas con el gobernador, ya que éste, como capitán general de Filipinas, se negó a entregarle tanto el astillero de La Barraca como el personal y material que poseía la marina corsaria, basándose en que, como capitán general, la defensa del interior del archipiélago era competencia exclusivamente suya, y que el reglamento especial que atañía a la marina sutil no estaba afectado por el de la Armada. Álava hubo de ceder, y estableció en el Arsenal de Cavite con escasez de medios, dictando un reglamento para su gobierno y administración. Pero los problemas con el gobernador, sumados al temor constante de que los ingleses atacaran Manila, motivaron que la presencia en las islas de su escuadra no resultase todo lo provechosa que debió haber sido, especialmente en lo referente a la lucha contra la piratería¹⁵.

La situación creada durante estos años, incluso después de la marcha de la escuadra de Ignacio María de Álava en 1803, no sufrió cambios destacables hasta 1813. Aunque teóricamente el Apostadero de Filipinas nace en 1800, con la creación de la Comandancia de Marina, no es hasta ese año, con la llegada del gobernador y superintendente José Gardoqui Jaraveitia, nombrado también jefe del Apostadero, cuando éste adquiere personalidad propia, conforme a la Real Orden de marzo de ese mismo año:

*“(...) 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 marina corsaria, bajo el mando de los jefes del apostadero que se nombren (...)*¹⁶.

¹⁴ EN FRANCO CASTAÑÓN 1994: 64-65.

¹⁵ Con la llegada de Ignacio María de Álava al archipiélago filipino, éste comenzó una labor de estudio de los principales problemas que afectaban a la marina sutil. Por ello, en una junta celebrada en Manila en diciembre del año 1794, tomó una serie de medidas de cara a obtener una mayor efectividad de las fuerzas corsarias en su lucha contra los piratas malayo-mohometanos del sur del archipiélago. Lo primero que plantea es que: *“una sola división de embarcaciones corsarias era incapaz de combatir los innumerables enemigos que cubrían los mares de estas provincias españolas”*. Por ello, determina que *“el corso no debe ser interrumpido, sino constante y permanente (...). No habiendo suficientes lanchas cañoneras, fueran acompañados por vintas y panaos (...). Considerando la extensión de las costas, formasen seis divisiones, cada una con tres lanchas cañoneras, tres botes y un panco (...). Las lanchas deben ser mandadas por oficiales de conocido valor y buena disposición, con un sueldo competente para actuar con mayor gusto y esmero”*. “Acta de la junta celebrada por Don Rafael María de Aguilar sobre establecimiento de un nuevo plan de corso para asegurar el archipiélago contra los ataques de los piratas”. A.M.N. Colección Enrile, ms. 1666, documento 7, ff. 57-64.

¹⁶ MONTERO Y VIDAL, José: *Historia general de Filipinas desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*. Imprenta y Fundición de Manuel Tello, Madrid 1887, tomo II, p. 410.

Con esta trascendental disposición quedaba incorporada la marina sutil a las fuerzas de la Real Armada, un golpe bajo que los oficiales reales de Hacienda no supieron encajar. Por ello, como consecuencia de una intriga política, un suceso “*harto desagradable*” en palabras de Montero y Vidal, el Apostadero fue suprimido por Real Orden de 23 de marzo de 1815. Traicionado por su propio secretario —que le dio a firmar un papel falsificado—, el gobernador Gardoqui sufrió una enfermedad de la que no se recuperaría, falleciendo en diciembre de 1816¹⁷.

Esta situación hizo que durante un largo periodo, y debido a intereses de grupos enfrentados, la política de acoso y derribo contra la piratería del sur del archipiélago quedase de nuevo detenida, hasta que en 1827, gracias al gobernador Pascual Enrile, el Apostadero fue restablecido con independencia de la Capitanía General, por una nueva Real Orden:

“(…) que la Marina Corsaria quede con entera sujeción a las Ordenanzas de la Armada y sin otra dependencia del capitán general de las islas (...)”.

El nuevo encargado del astillero llevará a cabo, desde su nombramiento, importantes acciones punitivas en el sur, reformando definitivamente la marina sutil. Una vez restablecido el Apostadero, comenzaron a llegar a Filipinas los primeros oficiales del cuerpo general de la Armada, iniciándose un periodo, que durará hasta 1898, en que se afianzará y adquirirá carácter permanente.

A pesar de las reformas, lo cierto es que los ataques de la piratería malayo-mahometana fueron en aumento, sin que las medidas alcanzadas surtiesen el efecto necesario para atajar el problema. Por tal razón, en noviembre de 1843 y a través de una Real Orden, se estableció que quedaban definitivamente separadas la Comandancia General del Apostadero y la Capitanía General de Filipinas. El brigadier José Ruiz de Apodaca fue el primer jefe nombrado tras la medida, logrando el auge de la lucha contra la piratería de las islas.

A partir de esta fecha, pocas medidas de trascendencia fueron tomadas respecto al Apostadero de Marina. Únicamente cabe destacar, en 1844, la autorización al Ministerio de Marina de la construcción de seis vapores de guerra con destino expreso a las islas Filipinas. Aunque finalmente sería reducido su número a tres¹⁸, otra serie de buques adquiridos en 1848 en Londres permitieron, gracias a sus servicios, la rápida transformación de las tácticas de guerra empleadas contra la piratería, así como el fortalecimiento de la presencia

¹⁷ *Ibidem*, p. 438.

¹⁸ Serán los vapores *Magallanes*, *Elcano* y *Reina de Castilla*, que cumplieron su labor, cuanto menos, dignamente. FRANCO CASTAÑÓN 1994: 73.

naval en aguas del archipiélago. Durante el periodo de la Restauración, se ideó un plan dirigido a incrementar las fuerzas marítimas en Filipinas, con la construcción de nuevos cruceros, pero la situación en la que se encontraban las posesiones españolas en el Caribe hizo que las autoridades diesen prioridad a la presencia militar en aguas del Atlántico¹⁹.

Durante la segunda mitad del siglo XIX, y a excepción de algunos hechos puntuales como la insurrección del arsenal de Cavite de 1872²⁰—poco relacionada con asuntos navales— o los incidentes con Alemania por el dominio de las islas Carolinas y Palaos, la actividad del Apostadero se limitó a la lucha contra la piratería que asolaba las costas meridionales. Las fuerzas navales españolas radicadas en Filipinas únicamente hubieron de afrontar un verdadero reto a consecuencia de la insurrección tagala de 1896—que tan grave esfuerzo económico supuso para el país—, llevando a cabo una serie de acciones de guerra y de apoyo al Ejército que propiciaron la débil victoria española y la consecuente firma, el 23 de diciembre de 1897, de la paz de Biac-na-Bató²¹. Pero a esas alturas de la historia, la situación se había vuelto extremadamente grave, y las consecuencias habrían de brotar apenas medio año después, cuando la Guerra Hispano-estadounidense diese comienzo con las consecuencias que ya hemos visto.

2. LA COMISIÓN LIQUIDADORA DEL APOSTADERO DE FILIPINAS

Tras casi cien años de vida, el Apostadero de Filipinas había alcanzado un destacado desarrollo, plasmado en una incesante actividad y un gran volumen de documentación. Además, numerosos edificios formaban parte del mismo, incluyendo el Estado Mayor, una comandancia general, el hospital, el arsenal, una junta de administración, una comisaría de material, etc. A raíz de la repentina marcha de España de los territorios filipinos, se creó la Comisión Liquidadora con el fin de dismantelar sus instalaciones y dependencias, y trasladar al personal de la Armada que aún permanecía en las islas a la Península, en virtud de los acuerdos de paz alcanzados en París. Debido en gran parte a la dificultad para llevar a cabo estas gestiones, los trabajos de la Comisión se prolongaron en el tiempo, al no ser capaz el Ministerio de Hacienda de hacer efectivos los pagos correspondientes al citado personal, que había sufrido lo

¹⁹ MARTÍNEZ MERCADER, Juana: “La ocupación norteamericana de Filipinas: repatriación de excombatientes españoles”. *Anales de Historia Contemporánea*, 14, 1998, p. 139.

²⁰ Sobre los sucesos de Cavite, véase el imprescindible trabajo de TORMO SANZ, Leandro. “La huelga del Arsenal de Cavite en 1872”. *Anuario de Estudios Americanos*, 35, 1978, pp. 283-378.

²¹ FRANCO CASTAÑÓN 1999: 366-368.

que se conoce como “*quebranto de moneda*” durante los momentos inmediatos a la finalización de la contienda. Por ello, sus labores se prolongaron entre el día 5 de mayo de 1899, fecha en que queda definitivamente disuelto el Apostadero, y el día 15 de diciembre de 1900, momento en que los últimos representantes de la Armada regresaban a España, una vez realizadas las gestiones pertinentes. Los trabajos de la Comisión continuarán entonces en la Península, gestionados desde el Departamento Marítimo de Cartagena²². El citado periodo corresponde con la jefatura de dos oficiales de la Marina española, que cumplieron sus funciones como jefes de la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas. Fueron Federico Reboul e Isasi, quien estuvo a cargo de la misma durante 4 meses y 28 días (del 22 de mayo de 1899 al 15 de noviembre de 1898), y Eduardo Vargas y Fernández de Angulo, quien fungió en dicho cargo durante un año y un mes (del 16 de noviembre de 1899 al 15 de diciembre de 1900).

Federico Reboul había nacido el 7 de noviembre de 1845 en Málaga. Conocía a la perfección el archipiélago porque, desde 1870, había servido tanto en buques de la escuadra de Filipinas como en puestos administrativos de la misma, ostentando aún el rango de alférez de navío²³. Después de un tiempo sirviendo en el Estado Mayor del Apostadero de Filipinas, fue nombrado segundo jefe del mismo, cargo para el que había sido recomendado por las autoridades,

²² La documentación relativa a la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas se encuentra actualmente ubicada en el Archivo-Museo don Álvaro de Bazán –más conocido como Archivo General de la Marina–, sito en Palacio del Marqués de Santa Cruz, en El Viso del Marqués (Ciudad Real). La documentación fue traída desde Manila y otros puntos del archipiélago filipino hasta el Departamento Marítimo de Cartagena, donde quedó depositada durante algún tiempo. Se habían intentado enviar los cajones de documentación a Cádiz, pero acabaron en Cartagena, en palabras del entonces jefe del Estado Mayor del propio Departamento: “*por no contar con personal que pueda encargarse de ello, ni disponer de local en condiciones para su clasificación, propuesta que funda en lo determinado en Real Orden de 8 de junio, nombrando personal en el referido Departamento para organizar los Archivos de Ultramar*”. Tras un tiempo, la documentación acabó en Viso del Marqués, donde llegó junto a dos índices manuscritos realizados por la persona encargada de catalogar la documentación: “Plan general del arreglo del Archivo Militar del extinguido Apostadero de Filipinas, el cual ha sido aprobado por S. E. el General Jefe del Estado Mayor del Departamento, en virtud de Real Orden de 24 de agosto de 1900” e “Inventario de los archivos de las oficinas administrativas, buques y demás dependencias del Apostadero de Filipinas y el de la Comisión Liquidadora de aquel Apostadero”. Ambos deben consultarse en sala, pero para una primera aproximación, se debe acudir a los dos siguientes trabajos: MARTÍNEZ MERCADER, Juana: “Las fuentes documentales sobre la comisión liquidadora del apostadero de Filipinas”. *Anales de Historia Contemporánea*, 14, 1998, pp. 59-64; VV.AA.: *Guía de fuentes documentales sobre Ultramar en el Archivo General de la Marina: Cuba, Puerto Rico y Filipinas: 1868-1900*. Ministerio de Defensa, Madrid 1998, 2 volúmenes.

²³ “Expediente personal del capitán de navío don Federico Reboul e Isasi”. A.M.A.B. Cuerpo General, legajo 620/1003.

como podemos observar en la carta que en julio de 1897 envió el almirante Patricio Montojo al Ministro de Marina:

“(...) Hallándose vacante el destino de 2º Jefe de Estado Mayor de este Apostadero y Escuadra, y debiendo cesar por cumplido en el mando del Crucero “Velasco” el capitán de fragata Dⁿ. Federico Reboul, ruego a V. E. que si lo tiene a bien se digne disponer sea nombrado para el citado destino, según me propone el S^{or}. Jefe de Estado Mayor del mismo a tenor de los dispuesto en el artículo 3 del Reglamento (...)”²⁴.

El día 6 de abril de 1898 entregó su destino y pasó a Iloilo a bordo del transporte *Isla de Luzón*, en comisión extraordinaria “*para la realización de una sumaria*”. El inicio de la guerra con los Estados Unidos le sorprendió allí, por lo que le fue ordenado permanecer, llevando a cabo algunas misiones de relevancia como el restablecimiento de los cables submarinos que los estadounidenses habían cortado –y que impedían la comunicación con Europa– y el reunirse con la escuadra que, proveniente de España, dirigía el almirante Cámara con destino a la guerra en aguas de Filipinas. A mediados del mes de septiembre, tiempo después de perdida la plaza de Manila, fue llamado de nuevo por las autoridades de la capital, incorporándose a su antiguo cargo de segundo jefe de Estado Mayor. Días después fue ascendido a jefe, cesando el día 6 de mayo del año siguiente por haber quedado disuelto el Apostadero. El mismo día, pasó a hacerse cargo de la jefatura de la recién creada Comisión Liquidadora de la Marina en Filipinas, cargo para el que fue nombrado por la superioridad. Tras cuatro meses y medio de intensos trabajos, el 16 de noviembre de 1899 hizo entrega del cargo a Eduardo Vargas, por encontrarse gravemente enfermo. Su carrera militar continuó aún algunos años, aunque nuevos problemas de salud motivaron que el 12 de febrero de 1906, y siendo capitán de navío, solicitase el retiro cursando instancia y suplicando le fuese permitido continuar de comandante de Marina de Santander en la Reserva, lo que le fue concedido por Real Orden de 17 de febrero²⁵.

Por su parte, en el momento en que tenía lugar el combate de Cavite, el teniente de navío madrileño Eduardo Vargas y Fernández de Angulo –nacido el 16 de julio de 1849–, se encontraba ejerciendo sus funciones al mando de la estación naval de Isabela de Basilán –situada al oeste de la isla de Mindanao, en Zamboanga– así como el cargo de gobernador del sexto distrito de Mindanao

²⁴ “Carta del almirante Patricio Montojo al Sr. Ministro de Marina, solicitando se digne nombrar un nuevo 2.º jefe del Apostadero y Escuadra de Filipinas”. A.M.A.B. Cuerpo General, legajo 620/1003.

²⁵ “Expediente personal del capitán de navío don Federico Reboul e Isasi”. A.M.A.B. Cuerpo General, legajo 620/1003.

y demás funciones anejas a su rango²⁶. Al igual que Reboul, su conocimiento de Filipinas era dilatado, ya que había sido destinado al Apostadero de Filipinas en marzo de 1873, cuando era alférez de navío. A resultas de los combates de la Guerra Hispano-estadounidense, la jefatura de la división naval de sur quedó vacante, por lo que Vargas procedió a hacerse cargo de la misma, desempeñando dicho deber hasta que, el 15 de marzo de 1899, hizo entrega de sus anteriores destinos y embarcó en el transporte *Álava* hacia Manila. Llegó a la capital el día 19, presentándose a las autoridades y siendo nombrado segundo jefe del Estado Mayor, de tal forma que se colocó bajo las órdenes del por aquel entonces jefe del mismo, Federico Reboul. El 6 de mayo cesó de su cargo por la ya mencionada disolución del Apostadero, quedando entonces agregado a la Comisión Liquidadora “*de los asuntos de la Marina en Filipinas*”, como podemos ver en la carta enviada por sus superiores y fechada en 1 de mayo de 1899:

“(…) En atención a quedar estas Islas sin jefe ni Oficial del Cuerpo General más que el de la Comisión Liquidadora, y teniendo en cuenta la necesidad que considero de que haya una para atender a todas las que han de surgir al ser puestos en libertad los individuos de Marina que hoy se encuentran prisioneros de los Filipinos, teniendo también en cuenta las eventualidades que puedan ocurrir en los buques y en ambas Carolinas, he considerado, salvo como siempre el superior parecer de V. E. nombrar afecto a la Comisión liquidadora al Teniente de Navío de 1.ª S.ª D.ª Eduardo de Vargas, cuyo jefe al propio tiempo puede confirmar con el despacho de los expedientes que tiene en tramitación como 2.º jefe del E. M. y cuyos expedientes corresponden a la Junta liquidadora (...)”²⁷.

El 16 de noviembre se hizo finalmente cargo de la jefatura de la misma, como hemos visto por enfermedad de su superior inmediato, y según podemos comprobar en la orden telegráfica enviada por el ministro del Ramo²⁸. A lo

²⁶ “Expediente personal del teniente de navío don Eduardo Vargas y Fernández de Angulo”. A.M.A.B. Cuerpo General, legajo 620/1249.

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ Filipinas constituía, a todas luces, un destino claramente desaconsejable para la salud de los oficiales de la Armada. Vimos como Federico Reboul tuvo graves problemas de salud que le impidieron desarrollar sus funciones, derivados del clima filipino, pero no es el único caso. Los expedientes personales de marinos que ejercieron cargos en Filipinas y Marianas están repletos de licencias solicitadas por enfermedad que eran cumplidas, habitualmente, en la Península. Sirva el caso de Eduardo Vargas: en 1874 solicitó “*más o menos dos meses de licencia*” cuando estaba embarcado en la fragata *Santa Filomena*, a consecuencia de unas calenturas intermitentes que padeció durante la campaña de Joló, quedando sumamente debilitado y padeciendo una fuerte afección al estómago. En noviembre de 1884 solicitó nueva licencia para el restablecimiento de su salud, que acompañó con el siguiente justificante, firmado por los jefes del Cuerpo de Sanidad de la Armada: “(…) *Certifican: que el día de la fecha y por orden han reconocido al Teniente de Navío de la misma D. Eduardo de Vargas y Angulo quien solicita cuatro*

largo del año 1900 continuó desarrollando su actividad en la Comisión, hasta que el 15 de diciembre del mismo regresó a la Península a bordo del vapor *Buenos Aires*, al considerarse que los trabajos que le habían sido encomendados habían concluido. Eduardo Vargas continuó poco tiempo en la Armada. Según la documentación, solicitó el retiro en 1901:

*“(...) encontrándose con su salud muy quebrantada y deseando retirarse del servicio. (...) Suplica se digné concederle el retiro del servicio con el haber que por clasificación le corresponde (...)”*²⁹.

Éste le fue permitido por Real Orden de 5 de agosto, siéndole asignadas 4.500 pesetas mensuales. Junto a esta petición, solicitó el 6 de agosto del mismo año licencia indefinida para residir en Filipinas, que igualmente le fue concedida por Real Orden de 10 de agosto.

Junto a ambos oficiales de la Armada, ejerció como ayudante de los mismos el contador de la Armada José Lescura y Borrás, quien participó en varias negociaciones llevadas a cabo con la administración estadounidense. Como recompensa por los servicios prestados en el seno de la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas, los tres personajes fueron condecorados, en fecha 3 de junio de 1901, con la cruz de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco, que les servía para ejercer como caballeros de la misma. El motivo esgrimido fue la actuación de todos ellos *“en la comisión encargada del valioso material que la Marina tenía en Filipinas al evacuarse aquel archipiélago”*³⁰. Sin duda un

meses de licencia para restablecerse de los padecimientos sufridos en los seis años consecutivos que ha permanecido en el archipiélago filipino y durante los cuales ha sido atacado con frecuencia de fiebres palúdicas, que le han deteriorado notablemente. En este concepto, los que suscriben opinan que necesita la licencia que tiene solicitada para atender al restablecimiento de su quebranto de salud. Y para que conste firman el presente en Madrid a diez de Noviembre de mil ochocientos ochenta y cuatro (...)”. En 1890 solicitó una nueva licencia, esta vez de cuatro meses, por lo que el médico correspondiente añadió una nota al margen en la que declaraba que: *“(...) este oficial ha disfrutado durante su carrera 10 meses de licencia por enfermo, la última de dos meses en el año 1888. En la actualidad acaba de regresar del Apostadero de Filipinas y aunque por el certificado facultativo que acompaña a la instancia, se ve que es de absoluta necesidad la licencia que solicitó, como no ha permanecido en Ultramar más que año y medio, este Negociado es de opinión que concedan sólo dos en lugar de los cuatro que se piden (...)”*. Insisto que el caso de Vargas es únicamente uno más, siendo complicado encontrar un solo gobernador general de Filipinas que no tuviese problemas de salud derivados de su presencia en tan lejanas latitudes. *Ibidem*.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ “Cédula de concesión de cruz del mérito naval de tercera clase con distintivo blanco al capitán de navío don Federico Reboul e Isasi”; “Cédula de concesión de cruz del mérito naval de segunda clase con distintivo blanco al teniente de navío de 1.ª clase don Eduardo Vargas y Fernández de Angulo”; “Cédula de concesión de cruz del mérito naval de primera clase con distintivo blanco al contador de la Real Armada don José Lescura y Borrás”. A.M.A.B. Cuerpo General, legajo 620/1003.

merecido premio que añadir a sus brillantes carreras militares por los trabajos que desarrollaron como máximas autoridades de la Comisión Liquidadora de la Armada en Filipinas.

2.1. Quebranto de moneda

Una gran parte de la documentación existente en el Archivo General de la Marina sobre la Comisión está formada por los expedientes de aquellos marinos que solicitaron compensaciones económicas por “*quebranto de moneda*”, es decir, por las pérdidas económicas, de diferente naturaleza, sufridas durante su estancia en Filipinas a consecuencia de la guerra con los Estados Unidos. Los casos son numerosísimos, concernientes a personal de la Armada de muy diferentes categorías, tanto oficiales como suboficiales y marinería. Los pagos fueron realizados como indemnización por la pérdida de equipaje, o por aquellos sueldos y compensaciones insatisfechos durante el periodo en que estuvieron prisioneros de las tropas enemigas.

Antes de realizar el desembolso, se llevaba a cabo una pequeña investigación –causa de la abundante documentación existente–, lo que provocaba en algunos casos la dilatación a la hora de realizar los pagos, teniendo el interesado que justificar todo lo relativo a su reclamación mediante la presentación de su hoja de servicios y otros comprobantes. Es el caso del marinero de primera clase del polvorín flotante de Cavite, Francisco Fernández Mosquera, quien cayó prisionero de los tagalos el 29 de mayo de 1898, estando de servicio en dicho polvorín³¹, y a quien se liquidó la cantidad de 535,50 pesetas como importe por la pérdida de su equipaje (183 pesetas), por los pluses que se generaron durante su estancia como prisionero (352,50 pesetas), y por el abono del sueldo que le correspondía durante dicho lapso de tiempo (50 pesetas). Al interesado se le exigió que:

*“(...) para poder informar las instancias que en reclamaciones de pagos en naufragios y haberes promueve el marinero de 1.ª clase que fue de la Armada Francisco Fernández Mosquera, se hace preciso que por el interesado se manifieste el buque con el que asistió al combate librado en aguas de Cavite el 1.º de mayo de 1898 así como por la cual dejaron de abonársele los seis meses de sueldo que reclama y cuáles fueron éstos (...).”*³².

³¹ Fue finalmente liberado por sus captores el día 1º de diciembre del año 1899.

³² “Expediente sobre abono de quebranto de moneda a favor del marinero de 1.ª don Francisco Fernández Mosquera”. A.M.A.B. Fondo Documental de Apostadero de Filipinas, FL 318.

Algún problema debió haber con su expediente porque, aun en el año 1912, desde el Departamento de Cartagena se informaba de que el resguardo nominativo nº 2.621 correspondiente a Francisco Fernández, “*se devolvía al Intendente General por estar caducado y no haberse encontrado el paradero del interesado*”³³. El caso de este militar no es habitual, ya que la información referente al cobro de dichos emolumentos era bien publicitada tanto por los gestores de la Armada como por los propios periódicos nacionales, de carácter militar y civil. Las páginas de los diarios de la época se encuentran repletas de anuncios en los que se informa del tiempo y lugar en el que se realizarían las pagas adeudadas por el ramo de hacienda de la Marina:

“(…) *El pago de asignaciones de Filipinas correspondiente al mes de Mayo, se efectuará en la Comisión Liquidadora de la Caja de Ultramar de nueve a doce de la mañana de esta forma: en el día de hoy y el de la mañana todas las letras y las incidencias el día 10 (…)*”³⁴.

Las gestiones obradas para satisfacer el dinero adeudado fueron continuas y, al igual que los trabajos de la Comisión Liquidadora, dilatadas en el tiempo. Sirva como ejemplo esta noticia encontrada en el diario *La Correspondencia Militar* de 1906, donde se hace mención a las labores desarrolladas por la junta de Ultramar con respecto a este asunto:

“(…) *Se reunió ayer mañana bajo la presidencia del subsecretario de Hacienda Sr. Requejo. Despachó 121 expedientes, de los cuales fueron clasificados 89 y suspendidos 32. Fueron resueltos 28 que afectan a los siguientes Cuerpos: Cazadores expedicionarios de Filipinas; comandancias de la Guardia civil de Matanzas, Colón, Sancti Espíritus, Santiago de Cuba y Puerto Príncipe. Regimientos de Infantería de San Fernando, Zaragoza, Mallorca y Tetuán. Regimiento de Artillería de plaza de Filipinas; quinto tercio de guerrillas de Visayas, 18º tercio de la Guar-*

³³ *Ibidem*. En muchos casos, este retraso se debía al fallecimiento del susodicho. Es el caso del marinero de primera Antonio Salorio Casal, quien debiera haber recibido el resguardo nominativo nº 2.773 por valor de 340,62 pesetas, que finalmente fue entregado a sus herederos en abril del año 1909. Es también el caso de Josefa González, viuda del primer escribiente Cayetano Suárez, a quien “*el habilitado de esta Comisión, se servirá satisfacer la cantidad de setecientas cincuenta pesetas (…)* por dos pagos de tocas concedidos por R. O. de 4 de Diciembre de 1894, y cuya suma se abona en concepto de anticipo y a reintegrar en un día por el habilitado de la Comisión Liquidadora de la Marina Española en Filipinas”. El oficio está firmado por el anteriormente mencionado contador José Lescura y Borrás, quien continuó con su trabajo habiendo regresado ya de Filipinas, en el Departamento de Cartagena. “Expediente sobre abono de quebranto de moneda a favor de doña Josefa González, viuda del 1º escribiente don Cayetano Suárez, en reclamación de pagas de tocas”. A.M.A.B. Fondo Documental del Apostadero de Filipinas, FL 318.

³⁴ *La Correspondencia Militar*. Madrid, 8 de junio de 1899. Año XXIII, nº 6.500, p. 2.

*dia Civil y tercer batallón del regimiento de María Cristina. Comisión liquidadora del apostadero de Filipinas, segundo batallón del primer regimiento de Infantería de Marina y Comisión liquidadora del apostadero de La Habana (...)*³⁵.

En otros casos, la prensa fue utilizada para que aquellos individuos que solicitaban a las autoridades les fuesen satisfechas las pagas adeudadas, pudiesen realizar sus reclamaciones. Es el caso de esta noticia aparecida en el periódico *El Liberal*, en el año 1901, en la que los solicitantes son personas que reclamaban, esta vez, a la Comisión Liquidadora de la Escuadra de Operaciones del Atlántico:

*“(...) Varios individuos pertenecientes al apostadero de la Habana ruegan por nuestro conducto al señor Ministro de Marina se sirva ordenar a la Comisión Liquidadora del citado apostadero les sean satisfechas sus pagas del depósito correspondientes a los años 1898 á 1899, en vista de la situación pecuniaria en que se encuentran y dada la fecha desde que se les adeudan sus pagas (...)*³⁶.

Las pensiones generadas por las condecoraciones también fueron objeto de litigio por parte de algunos miembros del cuerpo general de la Armada, como es el caso del artillero de mar de primera clase Antonio Pérez Corral y del cabo de mar de igual clase Francisco Rodríguez Borjas, quienes habían sido galardonados con la cruz del Mérito Naval con distintivo rojo por su actuación a bordo del crucero *Juan de Austria*, a las órdenes del comandante general del Apostadero y Escuadra de Filipinas. Se dice en el expediente de Antonio Pérez:

*“(...) el recurrente se atreve a molestar la atención de V. I. en súplica se digne el concederle la pensión de la citada cruz, desde el hecho de armas hasta el dieciocho de diciembre del mismo año, fecha en que se presentó a las autoridades de Marina de este Departamento procedente del Apostadero de Filipinas (...)*³⁷.

El caso de los oficiales de la Armada es similar, pero presenta ciertas diferencias con respecto a la marinería. Habitualmente, las compensaciones suelen estar relacionadas con estancias en países extranjeros en los que desempeñaron misiones como miembros de la tripulación de un buque, casi siempre anteriores a la guerra con los Estados Unidos. Es el caso del teniente de navío Félix de Autelo y Rossi, a quien se liquidó una cantidad de dinero por concepto de quebranto de moneda durante el tiempo que se halló embarcado en aguas de

³⁵ *La Correspondencia Militar*. Madrid, 22 de agosto de 1906. Año XXX, nº 8.729, p. 2.

³⁶ *El Liberal*. Madrid, 22 de julio de 1901. Año XXL, nº 7.988, p. 3.

³⁷ “Expediente sobre abono de quebranto de moneda a favor del artillero de mar de 1.ª clase Antonio Pérez Corral”. A.M.A.B. Fondo Documental de Apostadero de Filipinas, FL 318.

China y Japón, en el crucero *Reina Cristina* y el transporte *Manila*. Igualmente, en su expediente se halla otro pequeño apartado en el que se le satisface el pago por su estancia embarcado en el transporte *Álava*³⁸. Al teniente de navío Ángel Pardo y Puzo se le satisfizo una importante cantidad de pesetas:

*“(…) por el tiempo que estuvo en países extranjeros, hallándose embarcado en los cruceros Juan de Austria y Reina Cristina, el primero desde 23 de agosto de 1894 al 23 de diciembre del mismo, y en el segundo de dichos buques desde el 8 de diciembre de 1895 al 18 de enero de 1896 (…)”*³⁹.

Al igual que el teniente de navío Autelo y Rossi, a Pardo se le formaron dos expedientes, uno por quebranto de moneda en China, Japón y Corea –por el que le fueron satisfechas un total de 1839,26 pesetas– y otro por la misma circunstancia a raíz de su estancia a bordo del transporte general *Álava*, en el cual se encontraría sirviendo cuando estalló el conflicto con Estados Unidos. Se le entregaron finalmente, el 21 de julio de 1909, un total de 2848,20 pesetas⁴⁰.

Marineros de primera clase, fogoneros de segunda, soldados de infantería de marina, marineros armeros, sargentos, contra maestres, artilleros, criados, maquinistas, contadores, maestros de taller, condestables, practicantes, y un largo etcétera, los casos son numerosísimos, y requeriría un gran esfuerzo realizar un estudio pormenorizado de cada uno de ellos, algo que por otro lado sería determinante para tratar de comprender en su globalidad los trabajos desarrollados por la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas a este respecto⁴¹.

2.2. Venta de los restos del material flotante

Entre los legajos existentes en el Archivo General de la Marina, poseemos un estado completo de los buques que quedaron a flote tras los combates de Cavite de mayo de 1898. La información la proporcionaba el jefe de la escua-

³⁸ “Expediente sobre abono de quebranto de moneda a favor del teniente de navío don Félix de Autelo y Rossi”. A.M.A.B. Fondo Documental de Apostadero de Filipinas, FL 318.

³⁹ “Expediente de quebranto de moneda a favor del teniente de navío Ángel Pardo y Puzo”. A.M.A.B. Fondo Documental de Apostadero de Filipinas, FL 318.

⁴⁰ *Ibidem*.

⁴¹ Eduardo de Vargas y Fernández de Angulo también reclamó dinero a la Comisión Liquidadora de Filipinas. Fue en 1903, una vez que ya se encontraba en la escala de la Reserva naval, solicitando abono “*por quebranto de moneda que sufrió en China*”, como ha quedado registrado en los papeles que forman parte de su expediente personal. “Expediente personal del teniente de navío don Eduardo Vargas y Fernández de Angulo”. A.M.A.B. Cuerpo General, legajo 620/1249.

dra Patricio Montojo al Ministerio de Marina, el día 11 de mayo de 1898, diez después del combate. Según el propio almirante, aún se habían salvado dieciséis cañoneros, dos transportes y nueve lanchas cañoneras, que se encontraban dispersos por varias zonas de Filipinas:

“(...) La distribución de los buques que aún quedan en este Apostadero, es la siguiente: cañoneros Leyte, Arayat y lancha España, en el río de la Pampangá; transporte Cebú, frente al estero de Binondo, y cañonero Bulusán, cerca del puente de Ayala; el Elcano, en Iloilo; cañonero Paragua, en Cebú; los Callao y Albay, en la isla de Paragua; el Calamianes, en Balabac; transporte General Álava, cañoneros Panay, Mindoro, Samar, Manileño, Pampangá y Mariveles, lanchas Basco, Urdaneta, Gardoqui, General Blanco, Lanao, Almonte y Corcuera, en Joló y Mindanao, y los cañoneros Quirós y Villalobos, en las Carolinas (...)”⁴².

El destino que aguardó a cada una de estas embarcaciones fue distinto aunque, de alguna manera, similar. Algunos de ellos, como el caso de los buques *Arayat*, *Bulusán*, *Corcuera*, *Almonte*, *General Blanco* y *Lanao*, fueron llevados a pique por su propia tripulación, que no quería verlos en manos de los estadounidenses. El resto, de alguna u otra manera acabó siendo vendido por el Gobierno español, la mayoría a la Armada estadounidense, quien los empleó con diferente fortuna. Las instrucciones recibidas por Federico Reboul junto a su nombramiento como jefe de la Comisión Liquidadora son claras con respecto a la venta del material flotante conservado tras la guerra:

“(...) continuar las gestiones que empezó a fin de que nos fueran entregados los materiales de guerra y construcción del Arsenal de Cavite así como la artillería que pudiera haber en dicho arsenal. (...) Conseguido esto procurará V. S. vender todo el material y solo en el caso que algo de él mereciera los gastos de transporte por su utilidad para el Estado, será lo que remitirá V. S. Comprendiendo la carencia de datos que ha de tener por la falta de archivos, este Ministerio mandará a V. S. las últimas relaciones (1898) que se remitió a este Centro de Comisión del material del Arsenal de Cavite con ellas, y con el conocimiento que tiene V. S. de cuanto allí ha ocurrido, podrá formar un juicio aproximado de lo que nos corresponde, sirviéndose de norma para su gestión de las dificultades que ha de encontrar, difíciles sino imposibles de subsanar, que no se pierda lo de mayor cuantía por empeño de pequeñeces. El transporte Manila ofrece duda si debe ser consi-

⁴² Como se ha dicho anteriormente, ninguno de los buques que tomaron parte en la batalla de Cavite quedó a flote. Únicamente se conservaron los barcos que no habían entrado en combate y que, como se ha dicho, se hallaban desperdigados por el archipiélago. Citado en ROBERT, Juan B.: “El Apostadero de Filipinas y los buques de Cavite”. *Revista General de Marina*, 134 (mayo), 1948, p. 616.

*derado o no buena presa, debiendo por lo tanto gestionar su devolución o importe en vista de los datos que V. S. tiene del asunto (...)*⁴³.

Fue el caso del vapor *Elcano*, vendido a los Estados Unidos, y que tuvo una actuación destacada durante los sucesos acontecidos durante la revuelta china del río Yang-Tse⁴⁴, antes de ser definitivamente hundido en el año 1928. Se trata, no obstante, de un caso aislado. Pocos de los buques vendidos a la Marina norteamericana pasaron al servicio activo por su escasa utilidad, y en su mayor parte acabaron siendo revendidos a naciones menos dotadas tecnológicamente, o empleados como blanco en prácticas de tiro. Sólo alguno de ellos actuó durante unos años como buque escuela con ciertas garantías.

Uno de los problemas principales, como puede constatar en las palabras finales del documento anteriormente reproducido, se produjo a consecuencia del incumplimiento por parte de los Estados Unidos del artículo número V del Tratado de París, por el que se establecía expresamente que pertenecerían a España aquellos buques de guerra que no hubiesen sido apresados en acciones de guerra⁴⁵. Particularmente llamativo resultó el caso del cañonero *Leyte*, que según las autoridades había sido capturado cuando trataba de parlamentar, con bandera blanca izada, con un almirante norteamericano. Éste detuvo en su poder el buque e hizo prisionera a su dotación, lo que contravenía claramente el citado punto tercero del artículo V. Similares circunstancias ofrece el caso de la lancha de la Comandancia General de nombre *Ordicia*, que se encontraba amarrada al muelle de la misma el día de la rendición de Manila y que, por tanto, no había entrado en combate. Todo ello generó un intenso debate entre ambos gobiernos –como veremos más adelante– con el objetivo de dirimir tan complicado asunto, magnificado por el hecho de que, en el lapso cronológico que media entre la carta enviada por Montojo al Ministerio haciendo balance de las fuerzas que aún quedaban en el archipiélago, y el 10 de septiembre en que se reunieron en aguas de Iloilo los restos de dicha escuadra⁴⁶, los estadounidenses realizaron nuevas capturas de barcos, que consideraron legítimas según el derecho internacional.

Sabíamos que muchos de los navíos fueron vendidos, pero lo que no conocíamos con exactitud eran algunos de los detalles que rodearon a las gestiones

⁴³ “Expediente personal del capitán de navío don Federico Reboul e Isasi”. A.M.A.B. Cuerpo General, legajo 620/1003.

⁴⁴ FRANCO CASTAÑÓN 1999: 373.

⁴⁵ *Documentos presentados á las Cortes en la legislatura de 1898 por el ministro de Estado (Duque de Almodóvar del Río). Conferencia de París y tratado de paz de 10 de diciembre de 1898*. Sucesores de Rivadeneyra, Madrid 1899, pp. 303-315.

⁴⁶ MARTÍNEZ MERCADER 1998: 62.

realizadas con tal fin, que no hacen más que redundar en el cierto carácter trágico de los años finales de la presencia española en Filipinas. Es el caso de los cañoneros *Villalobos*, *Quirós*, y el transporte *General Álava*, que fueron vendidos como un lote a la Marina de los Estados Unidos en el año 1900. Con anterioridad a la realización de la transacción, las autoridades españolas procedieron a ofrecer los buques a distintas compañías estatales y privadas que, por unas razones u otras, los rechazaron. Se propuso su compra a la Compañía General de Tabacos de Barcelona, quien dio su negativa alegando que no tenían aplicación para su servicio los dos primeros, y que resultaba excesivo el precio del tercero. También se ofrecieron a la administración norteamericana de Manila, la *Office of the United States Military Governor in the Philippine Island*, que tampoco los quiso. Por su parte, la Compañía Marítima Sociedad Anónima envió a Eduardo Vargas una oferta de 110.500 pesetas por el *Álava*, 40.000 por el *Quirós* y otras 40.000 por el *Villalobos*, es decir, una suma total de 190.500 pesetas. La cantidad fue considerada insuficiente y finalmente rechazada. Igualmente a la empresa Gutiérrez Hermanos, mientras que el empresario Francisco Reyes realizó una propuesta de 170.000 pesetas por los tres navíos. Como si de un saldo de chatarra se tratase, la Comisión Liquidadora fue mostrando el lote formado por los tres buques a diferentes entidades, siendo finalmente el Gobierno de los Estados Unidos quien decidió adquirirlos, como se ha dicho, en el año 1900. Conservamos el acta de las tres ventas, realizadas los días 9 y 10 de febrero al señor Juan F. Maclao o Maclan, a bordo de los buques y en medio de una solemne ceremonia. Sirva como ejemplo el acta de venta perteneciente al cañonero *Quirós*:

“(…) Acta. Reunidos en el día de la fecha a bordo del cañonero ‘Quirós’ el Teniente de Navío de 1.ª clase Sr. Don Eduardo Vargas, Jefe de la Comisión de Marina, el Comandante de dicho buque Teniente de Navío Don Tomás Díaz, el contador de Fragata y del Transporte general Álava Don Ramón López y el Sr. Don Juan F. Maclan con el fin de hacer entrega a este Sr. del expresado buque y sus pertrechos se procedió al recuento de estos y una vez encontrándolos conformes con las relaciones presentadas por los oficiales de cargo se le dio posesión del barco y de dichos pertrechos y material de Artillería y armamento sin reparo ni protesta de ninguna clase. Para que conste firman la presente acta. A bordo en la Bahía de Manila a nueve de Febrero de mil novecientos (...)”⁴⁷.

Con semejante almoneda finalizaba la presencia de la Armada española en aguas del Océano Pacífico, como triste colofón a la ferviente actividad des-

⁴⁷ “Acta de venta del cañonero Quirós”. A.M.A.B. Expediciones, legajo 421, expediente 60.

plegada durante tantos siglos en defensa de unos territorios que ahora, y de manera tan desconsoladora, se veía obligada a abandonar.

2.3. Repatriación del personal de la armada

El artículo número V del Tratado de París establecía que los Estados Unidos transportarían, costeando los gastos, a los soldados españoles que habían sido hechos prisioneros por las fuerzas norteamericanas al ser capturada Manila, debiendo serles devueltas, además, las armas que portaban⁴⁸. A lo largo de los meses que siguieron a la guerra, y a bordo de diferentes buques de transporte, fueron enviados a la Península todos aquellos ciudadanos que solicitaron abandonar las islas una vez que España renunció a su soberanía. Los que quisiesen podrían permanecer en el territorio, como queda establecido en el artículo IX del mismo tratado, “*conservando, en uno u otro caso, todos sus derechos de propiedad, con inclusión del derecho de vender o disponer de tal propiedad o de sus productos*”, teniendo además libertad para ejercer la profesión que hubiesen desarrollado hasta entonces, sujetándose a las leyes que por derecho eran aplicadas a los extranjeros y pudiendo conservar la nacionalidad española⁴⁹. Quedarse en Filipinas fue la decisión tomada por muchos de los ciudadanos españoles residentes allí. Hemos visto con anterioridad como Eduardo Vargas y Fernández de Angulo pidió junto a su licencia permiso para permanecer en el archipiélago. No obstante, la gran mayoría solicitó el regreso a la Península. En el caso del personal de la Armada, para continuar desarrollando sus actividades en aquellos nuevos destinos que les fueron proporcionados en Cádiz, Ferrol o Cartagena. De momento, poseemos la documentación de cuatro de los barcos de transporte en los que fueron enviados estos ciudadanos a la Península. Se trata de los vapores *León XIII*, *Isla de Luzón*, *San Ignacio de Loyola* y *Alicante*. Con toda probabilidad existieron más, pero éstos son los que la documentación ha destacado de manera más notable. Las autoridades del Apostadero pusieron un celoso cuidado en la confección de las listas de pasajeros que podían viajar en estos navíos, concediendo pasaportes a aquellas personas que, poco a poco, fueron abandonando el territorio filipino.

Desconocemos con exactitud el número de individuos que finalmente fueron repatriados a la Península a bordo de dichos vapores. La existencia de varias listas, algunas de ellas incompletas y a las que debieron sumarse militares a última hora, algunos de los cuales viajaban con sus familias, hace que la cuan-

⁴⁸ DOCUMENTOS 1899: 303-315.

⁴⁹ *Ibidem*.

tificación resulte casi imposible. Según datos aportados por Juana Martínez Mercader, los listados de militares y familiares que iban a ser transportados eran remitidos previamente al Ministerio de Marina, a las tres capitanías generales y al inspector de la Compañía Transatlántica, encargada de colocar a cada uno de los viajeros en los buques en función de su categoría profesional⁵⁰.

De los cuatro barcos anteriormente mencionados, el caso más destacable es sin duda el del vapor *Alicante*. En él fueron transportados dos oficiales, un teniente de navío y un capitán de infantería de marina, destinados a Ferrol y Cádiz respectivamente. Y junto a ellos, una interminable lista de más de trescientas sesenta y dos personas entre las que se incluyen alféreces, maestros de arsenales, sargentos de infantería de marina, cabos de mar de primera y segunda clase, marineros fogoneros, cabos de infantería de marina, cornetas y demás soldados, que se habían ido recuperado de sus heridas a lo largo de los meses anteriores y que eran repatriados ahora a la Península. El elevado número de viajeros se explica por la relativa prontitud con que fueron enviados —el documento está fechado el 9 de enero de 1899—, y nos sirve para aclarar la razón por la que en los vapores *León XIII*, *Alicante* e *Isla de Luzón* viajó una cantidad tan baja de personal militar⁵¹.

Pero quizá uno de los aspectos más llamativos del viaje del *Alicante* es la inclusión entre su carga de una serie de materiales que fueron enviados igualmente a la Península como parte del material que la Armada poseía en Filipinas. Entre la documentación se han encontrado varias listas comprendiendo material como, por ejemplo, cronómetros, horizontes artificiales, termómetros o círculos acimutales, que son remitidos al observatorio de San Fernando en Cádiz; instrumentos de cirugía, como sierras o fuerzas de presión continua; y por supuesto otros efectos como banderas, gallardetes, telégrafos de bandera, etc., que en virtud del artículo V del Tratado de Paz de París pertenecían a España y fueron devueltos por las autoridades estadounidenses. En las instrucciones enviadas a Reboul al tomar el mando de la Comisión Liquidadora, que han sido reproducidas en páginas anteriores, se indicaba que procurase vender todo el material, y que sólo en caso de que algo mereciese los gastos de transporte por su utilidad al Estado, se remitiese a España. Ello explica que la mayor parte de los enseres fuesen de precisión, útiles para ciencias como la medicina o la astronomía, y que el resto fuesen estandartes y banderas, algo que un oficial de la Marina como él no podía dejar en territorio de otra nación⁵².

⁵⁰ MARTÍNEZ MERCADER 1998: 142.

⁵¹ “Relación de individuos que, a bordo del vapor Alicante, son repatriados a España desde Filipinas”. A.M.A.B. Archivo Histórico, legajo 4838, ff. 422-427v.

⁵² “Expediente de remisión de material en el vapor Alicante”. A.M.A.B. Expediciones, legajo 421, expediente 61.

4. CORRESPONDENCIA ENTRE AMBAS ADMINISTRACIONES

Una de las fuentes más interesantes que poseemos para el estudio de la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas, y más concretamente de los litigios generados en pro de la devolución del material existente en las dependencias de la Armada que se desocuparon al abandonar ésta el archipiélago, es la correspondencia mantenida entre las autoridades estadounidenses y los jefes de la Comisión Liquidadora. Las discusiones a este respecto se generaron a raíz de la interpretación de varios puntos de los artículos V y VIII del Tratado de París. Dice el mencionado artículo V:

“(...) Serán propiedad de España banderas y estandartes, buques de guerra apresados, armas portátiles, cañones de todos calibres con sus montajes y accesorios, pólvoras, municiones, ganado, material y efectos de toda clase, pertenecientes a los ejércitos de mar y tierra, de España, en las Filipinas y Guam. Las piezas de grueso calibre, que no sean artillería de campaña, colocadas en las fortificaciones y en las costas, quedarán en sus emplazamientos por el plazo de seis meses a partir del canje de ratificaciones del presente Tratado; y los Estados Unidos podrán, durante ese tiempo, comprar a España dicho material, si ambos Gobiernos llegan a un acuerdo satisfactorio sobre el particular (...)”⁵³.

Aunque en principio quedaban bien delimitados los bienes que debían pertenecer a una y a otra nación, pronto comenzaron las luchas dialécticas por tratar de hacerse con un material que se consideraba propio. Ambos bandos decidieron desde el comienzo no ceder un ápice en sus posturas, y por esa razón los estadounidenses informaron con premura a las autoridades de la Armada que debían enviar una lista de aquellas propiedades que reclamasen bajo los términos del Tratado de París. La administración norteamericana investigaría la naturaleza de la propiedad y emitiría una opinión sobre el caso lo más pronto posible⁵⁴. Quizá por la mencionada actitud rocosa que caracterizó a ambas jefaturas, pronto comenzaron los problemas, derivados muchos de ellos de la propia interpretación que españoles y estadounidenses hacían del artículo V. Escribía el comandante Bull, encargado de negociar con la Comisión Liquidadora, que se hacía evidente al leer las cartas de Federico Reboul que las opiniones manifestadas por uno y otro diferían mucho en ciertos puntos⁵⁵.

⁵³ DOCUMENTOS 1899: 303-315.

⁵⁴ “Expediente de reclamación a los americanos de los Archivos del Arsenal de Cavite y Capitanía del Puerto de Manila”. A.M.A.B. Expediciones, legajo 421, expediente 54, f. 129.

⁵⁵ “(...) it is evident from a perusal of your letter that there is quite a difference in our opinions as to the facts involved in certain items (...)”. *Ibidem*, f. 154.

Circunstancia que quedó patente a raíz de la solicitud por parte de España de una serie de materiales de maquinaria existentes en el Astillero de Cavite, en poder de Estados Unidos. Las autoridades españolas reclamaron que dicha maquinaria, incluida una de las grúas del puerto, le pertenecían, a lo que los estadounidenses respondieron con una carta, fechada el 25 de septiembre de 1900, aludiendo al citado artículo V por el que se establecía que correspondían a Estados Unidos “*todos los edificios, muelles, cuarteles, fortalezas, establecimientos, vías públicas y demás bienes inmuebles*”⁵⁶, añadiendo que, en su opinión, la grúa era considerada una estructura, y que la maquinaria se hallaba instalada dentro de un edificio, constituyendo por tanto un bien inmueble. Señalaban además los norteamericanos –y aquí radica el interés de la carta– que aun siendo conscientes de que la palabra “materiales” tiene un significado más amplio en castellano que en inglés, la maquinaria no podía ser, de ninguna manera, incluida dentro de este término⁵⁷. Ello da una idea bien clara de lo interesante de la pelea dialéctica y semántica que, en un gran número de casos, se estableció entre ambos gobiernos.

Las reclamaciones de material generaron un voluminoso expediente formado por la gran cantidad de correspondencia mantenida entre ambas administraciones. De forma particular, el intento por parte de España de que Estados Unidos devolviese aquellos navíos que, lo hemos visto con anterioridad, consideraba habían sido capturados injustamente. Tal es el caso de la lancha cañonera *Ondina*, que había sido apresada por la tripulación del *USS Charleston* el 14 de agosto de 1898. Para España, constituía un caso flagrante de captura ilegal, mientras que para Estados Unidos era un botín de guerra legítimo. La controversia derivó, nuevamente, en una diferencia de pareceres. Los estadounidenses afirmaron que, cuando fue capturada, se encontraba descendiendo por un río a todo vapor. Teniendo en cuenta sus características, podía ser considerada una patrullera y al hallarse siguiendo el curso de un río –una de las misiones habituales de este tipo de embarcaciones– estaba llevando a cabo una acción de combate. Constituía por tanto una presa legítima⁵⁸. Un caso parecido es el de la lancha *Ceres*, que fue encontrada hundida en un río. Había sido llevada a pique por su tripulación, por lo que los estadounidenses la reflataron y se la quedaron. España reclamaba su posesión, pero los Estados Uni-

⁵⁶ “(...) *all the buildings, wharves, barracks, forts, structures, public highways, and other immovable property* (...)”. *Ibidem*, ff. 267-268.

⁵⁷ “(...) *we are aware that the word materials have a more extended signification in your language than in ours, it cannot in our opinion be held to embrace machinery fully completed and intend for a specific purpose* (...)”. *Ibidem*, ff. 267-268.

⁵⁸ *Ibidem*, ff. 141-144.

dos afirmaron que, antes de ser hundida, había luchado contra su escuadra y por tanto la reclamación española carecía de legitimidad. Interpretaciones por parte de ambos bandos que no dejan de ser precisamente eso, interpretaciones⁵⁹. El asunto de los navíos capturados siguió generando polémica a lo largo del tiempo. El 1 de septiembre de 1900, los norteamericanos aceptaron realizar una nueva investigación sobre el estatus legal de la *Ondina*, así como de aquellos buques que se encontraban amarrados en el puerto de Cavite cuando fueron capturados⁶⁰. Treinta días después se comunicaba la entrega de la citada lancha a España, habiendo sido autorizado el comandante Bull para gestionar su compra por un total de 2.500 pesos mexicanos⁶¹. No así del resto de navíos que, según su opinión y en base a las leyes internacionales, pertenecían al gobierno de los Estados Unidos⁶².

El material no flotante también fue objeto de litigio entre ambas autoridades, y de modo particular todo lo que se encontraba en Cavite en el momento del enfrentamiento. Los Estados Unidos dieron multitud de excusas con respecto a dicho material⁶³. En carta de 5 de diciembre de 1899, comunicaban que los bienes españoles existentes con anterioridad a mayo de 1898 y los nuevos traídos por los Estados Unidos habían sido mezclados, y que por tanto sería necesario ir uno por uno para separarlos convenientemente⁶⁴. En Subig, los restos reclamados que España sabía se encontraban allí, o bien no eran localizados por los estadounidenses o bien éstos “consideraban” que no debían entregarlos a las autoridades hispanas⁶⁵. En otro caso, como el de un cargamento de armas capturado por los Estados Unidos tras su victoria en Cavite, en el momento de la reclamación se encontraban ya en territorio norteamericano, con lo que su devolución se antojaba complicada⁶⁶.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ *Ibidem*, ff. 158-160.

⁶¹ *Ibidem*, ff. 181. El pago de los 2.500 pesos mexicanos por la *Ondina* se dilató en exceso, según los estadounidenses, como consecuencia de no saber los oficiales al cargo qué fondos debían utilizar para proceder al pago. *Ibidem*, ff. 217-218.

⁶² “(...) *we come to a final decision (...) that in our opinion under international law the launches, lighters, and vessels of all kinds captures by the U.S. Naval Forces on May 1st 1898 are and remain the property of the United States (...)*”. *Ibidem*, ff. 177-178.

⁶³ España reclamó en numerosas ocasiones que la cantidad de material existente en Cavite antes y después de la guerra se había visto mermado notablemente, razón por la que emitió varias quejas. Lejos de preocuparse por ello, en septiembre de 1900 los estadounidenses afirmaron, ante dichas reclamaciones, que quizá las autoridades españolas debieran revisar más concienzudamente los inventarios de material fechados en abril de 1898. *Ibidem*, ff. 252-254.

⁶⁴ *Ibidem*, ff. 141-144.

⁶⁵ “(...) *at the place when we took possession the other day, no property was found that we would be authorized to turn over to you (...)*”. *Ibidem*, f. 153.

⁶⁶ *Ibidem*, ff. 158-160.

En ocasiones, las demandas de material alcanzaron un grado casi esperpéntico. El gobierno español solicitó a los estadounidenses la devolución de unos cañones que habían sido arrojados al mar en Corregidor, a lo que éstos, no sin cierta arrogancia, contestaron que en caso de que siguiesen ahí, eran de España⁶⁷. A la actitud en ocasiones impertinente de los españoles se opuso la soberbia de los estadounidenses.

El grado de tensión entre ambas administraciones se vio incrementado en abril de 1900 con un suceso harto sospechoso. Según cita la documentación, el gobernador de Filipinas se vio obligado a comunicarse con Eduardo Vargas por haber entrado en las oficinas de la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas –sita en la calle Arzobispo número 3 de Manila– un oficial estadounidense que, según las autoridades españolas, registró el inmueble⁶⁸. El comandante Otis aseguró que carecía de noticias acerca de tal suceso, pero que investigarían lo sucedido con el fin de averiguar lo que había ocurrido⁶⁹. Las pesquisas llevadas a cabo por los estadounidenses descubrieron que el teniente Chase R. Trowbridge, del undécimo de caballería, había efectivamente entrado en las dependencias de la Comisión el 21 de abril de 1900, basándose en la información de que se habían escondido armas en ese edificio tras la capitulación de la ciudad de Manila. El oficial aseguró no haber registrado ningún despacho del edificio, y se lamentó de no haber encontrado durante su incursión a oficial alguno al que explicar el motivo de su visita. No obstante, el hecho no deja de ser sospechoso, máxime teniendo en cuenta el ambiente en que se estaban desarrollando las conversaciones entre las autoridades españolas y norteamericanas. Al final de su carta, el comandante Otis lamentaba las molestias causadas por una inspección que se creyó necesaria, y esperaba que, en vista de las investigaciones realizadas, Vargas fuese consciente de que no hubo intencionalidad en las posibles molestias causadas.

Otro de los asuntos más repetidos en las misivas es la reclamación del archivo del Arsenal y Capitanía del puerto de Manila. El tema de la documentación había sido recogido en el artículo VIII del Tratado de París, donde se decía que:

“(...) En cumplimiento de lo convenido en los Artículos I, II y III de este Tratado, España renuncia en Cuba y cede en Puerto Rico y en las otras islas de las Indias Occidentales, en la Isla de Guam y en el Archipiélago de las Filipinas todos los edi-

⁶⁷ “(...) the next point touched on by your Commission related to the return of the guns at Corregidor which were thrown into the sea. Our commission informed you that these guns, if in existence, were at your disposition (...)”. *Ibidem*, ff. 252-254.

⁶⁸ “(...) the act of an American officer in making a search of the building occupied by your Commission (...)”. *Ibidem*, f. 204.

⁶⁹ “(...) I hasten to assure you that not only was the alleged search made without instructions from this office, but we were entirely ignorant of the occurrence until notified by you (...)”. *Ibidem*, f. 204.

*ficios, muelles, cuarteles, fortalezas, establecimientos, vías públicas y demás bienes inmuebles que con arreglo a derecho son del dominio público. (...) Dicha renuncia o cesión, según el caso, incluye todos los documentos que se refieran exclusivamente a dicha soberanía renunciada o cedida, que existan en los archivos de la Península (...)*⁷⁰.

Ello suponía que la gran mayoría de la documentación existente en las antiguas dependencias de la Marina española seguía perteneciendo a España, y no a los Estados Unidos. No obstante, los norteamericanos se mostraron desde el principio reticentes a desprenderse de dichos papeles, lo que generó una serie de protestas por parte de las autoridades españolas con el fin de recuperarla. En carta de 24 de mayo de 1899, el subinspector general de Intendencia de Estados Unidos en Filipinas escribía a Federico Reboul sobre la remisión a la Comisión Liquidadora de los documentos existentes en los edificios número 14 y 16 de la calle General Solano de Manila, donde se encontraba la antigua sede de la Comandancia de Marina y la Capitanía del Puerto. Dichos papeles se hallaban ahora bajo la autoridad del Departamento de Marina de los Estados Unidos⁷¹. El oficial norteamericano pidió a Reboul que le indicase el día y la hora a la que deseaba que sus comisionados —que serían Eduardo Vargas y José Lescura— pasasen a recoger la documentación⁷². Los estadounidenses no opusieron, en un principio, objeción alguna, salvo la de que los oficiales españoles fuesen acompañados por dos militares en su recorrido por las instalaciones⁷³. No obstante, algún problema debió existir porque el asunto de los archivos de los edificios de la calle General Solano continuó siendo, durante bastante tiempo, motivo de discusión entre ambas administraciones.

Varios meses después, concretamente el 9 de marzo de 1900, siendo ya Eduardo Vargas el jefe de la Comisión Liquidadora, España pidió que se reabriese el caso, a lo que los norteamericanos contestaron con una rotunda negativa⁷⁴, poniendo de manifiesto que no habían encontrado evidencias entre la documentación que justificase la necesidad de entablar nuevas negociaciones⁷⁵. La insistencia española hizo que, en el mes de junio de 1900, los estadouni-

⁷⁰ DOCUMENTOS 1899: 303-315.

⁷¹ *Ibidem*, f. 278.

⁷² *Ibidem*, f. 276.

⁷³ *Ibidem*, f. 282.

⁷⁴ *Ibidem*, f. 185.

⁷⁵ “(...) *we have carefully and fully examined these papers, and have considered your protest against the decision of the Board as approved by the Military Governor, and regret that we do not find the evidence advanced by these papers of such nature that we can recommend to the Military Governor, a reopening of the case (...)*”. *Ibidem*, f. 200.

denses recurriesen a presentar nuevas excusas, afirmando en una de sus cartas que los papeles reclamados no se encontraban en dichas dependencias, o que había sido conservada por las autoridades navales españolas tras la conquista de Manila⁷⁶. La última referencia que poseemos con respecto a este caso es del 14 de julio de 1900, cuando los Estados Unidos sentenciaron que no estaban dispuestos a hablar más del asunto⁷⁷.

5. CONCLUSIONES

A través del presente artículo se ha tratado de ofrecer un panorama de los principales trabajos llevados a cabo por la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas. No obstante, el volumen de documentación existente en los fondos del Archivo-Museo don Álvaro de Bazán es tan extenso que únicamente una investigación de gran profundidad podría ayudarnos a comprender en su totalidad la importancia de esta institución, clave para el entendimiento de los últimos años de presencia española en Filipinas. En el índice de la documentación que se conserva en la sala de investigadores del archivo se hace referencia a seis secciones –personal, régimen general, material, contabilidad, política y campaña, y procedencias–, de contenido amplio y heterogéneo cuyo estudio nos permitiría reconstruir de manera fidedigna una parte esencial de la presencia de la Armada en aguas del Océano Pacífico. Únicamente cabe esperar que ejemplos como el del padre Isacio Rodríguez mueva a las nuevas generaciones a asumir con valentía los retos que el futuro del filipinismo nos plantea.

6.-FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

6.1.-Fuentes Primarias

Archivo Histórico Nacional (Madrid).
Sección Ultramar. Legajo 5.221.
Archivo del Museo Naval (Madrid).
Colección Enrile. Ms. 1666.

⁷⁶ Otra de las excusas esgrimidas fue que los archivos del Arsenal habían sido destruidos después de la captura del mismo. “(...) *all the Archives of the Cavite Arsenal were to the beat of my knowledge destroyed immediately after it was taken (...)*”. *Ibidem*, ff. 294 y 224.

⁷⁷ *Ibidem*, f. 230.

Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán (Viso del Marqués).

Cuerpo General. Legajos 620/1003, 620/1249.

Expediciones. Legajos 416, 417, 418, 421.

Archivo Histórico. Legajo 4838.

Fondo Documental del Apostadero de Filipinas. Legajos FL 315, FL 316, FL 317, FL 318.

6.2 Bibliografía

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Buques de la Armada Española del Siglo XIX. La Marina del Sexenio y de la Restauración (1868-1900)*. Museo Naval, Madrid 2009.

BLASI I ÁLVAREZ, Antoni: *50 Años de Retrato Naval Militar (1870-1920)*. Real del Catorce Editores, Madrid 2010.

CABRERO FERNÁNDEZ, Leoncio; Miguel LUQUE TALAVÁN; Fernando PALANCO AGUADO (coordinación y dirección). *Diccionario histórico, geográfico y cultural de Filipinas y el Pacífico*. Madrid: Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo: Fundación Carolina, 2008, tomo I.

Documentos presentados á las Cortes en la legislatura de 1898 por el ministro de Estado (Duque de Almodóvar del Río). Conferencia de París y tratado de paz de 10 de diciembre de 1898. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1899.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: “El Apostadero de Filipinas: sus años finales”, en VV.AA.: *El Ejército y la Armada en 1898: Cuba, Puerto Rico y Filipinas (I)*. [I Congreso Internacional de Historia Militar]. Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, Ministerio de Defensa (Monografías del C.E.S.E.D.E.N.; 29), Madrid 1999.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: “La Marina en Filipinas (I). El Apostadero de Filipinas”. *Revista de Historia y Cultura Naval*, 44, 1994.

MARTÍN CEREZO, Saturnino: *El sitio de Baler. La historia de los últimos de Filipinas relatada por su más destacado protagonista*. Prólogo de AZORÍN. Ministerio de Defensa, Madrid 2000.

MARTÍNEZ MERCADER, Juana: “La ocupación norteamericana de Filipinas: repatriación de excombatientes españoles”. *Anales de Historia Contemporánea*, 14, 1998.

MARTÍNEZ MERCADER, Juana: “Las fuentes documentales sobre la comisión liquidadora del apostadero de Filipinas”. *Anales de Historia Contemporánea*, 14, 1998.

MONTERO Y VIDAL, José: *Historia general de Filipinas desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*. Imprenta y Fundición de Manuel Tello, Madrid 1887, tomo II.

- REILLY, John C.; Robert L. SCHEINA: *American Battleships, 1886-1923: Pre-dreadnought Design and Construction*. Naval Institute Press, Annapolis 1980.
- ROBERT, Juan B.: "El Apostadero de Filipinas y los buques de Cavite". *Revista General de Marina*, 134 (mayo), 1948.
- ROBERT, Juan B.: "El Maine". *Revista General de Marina*, 134 (abril), 1948.
- ROBERT, Juan B.: "La prensa periódica y la marina en 1898". *Revista General de Marina*, 134 (mayo), 1948.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *La caída de Manila en 1898: estudios en torno a un informe consular*. Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid 1999.
- SAIZ, María Dolores: "La prensa madrileña en torno a 1898". *Historia y Comunicación Social*, 3, 1998.
- TOGORES SÁNCHEZ, Luis Eugenio: *La acción exterior de España en Extremo Oriente (1830-1885)*. Universidad Complutense de Madrid, Madrid 1992.
- TORMO SANZ, Leandro. "La huelga del Arsenal de Cavite en 1872". *Anuario de Estudios Americanos*, 35, 1978.
- VV.AA.: *Guía de fuentes documentales sobre Ultramar en el Archivo General de la Marina: Cuba, Puerto Rico y Filipinas: 1868-1900*. Ministerio de Defensa, Madrid 1998, 2 volúmenes.