

# EL ASTILLERO HONG KONG AND WHAMPOA DOCK Y SU RELACIÓN CON LA ARMADA

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA<sup>1</sup>  
Ingeniero Industrial  
Madrid, España  
Recibido: 06/05/2025 Aceptado: 09/09/2025

## Resumen

A finales del siglo XIX, las capacidades del arsenal de Cavite, única instalación fabril de la Armada en las islas Filipinas, estaban muy superadas en muchos aspectos, entre los que cabe destacar el diseño de unidades, la tecnología, la capacidad de construcción de buques y las limitaciones para el mantenimiento de los de mayor tamaño. Ante esta situación, la Armada recurrió a la utilización del astillero Hong Kong and Whampoa Dock, situado en la colonia del Reino Unido en la costa de China.

---

(1) El autor quiere agradecer la colaboración de Jorge Montoro Fort en la elaboración de este trabajo.

*Palabras clave:* Armada, cañoneros, Filipinas, astilleros, diques, Hong Kong.

## **Abstract**

By the end of the XIX century, the capabilities of the Cavite arsenal, the Spanish Navy only manufacturing facility in the Philippine Islands, were largely exceeded in many aspects, among them unit design, technology, shipbuilding capacity and the limitations for the maintenance of great ships. In this situation, the Spanish Navy appealed to the Hong Kong and Whampoa Dock shipyard, located in the United Kingdom's colony on the coast of China.

*Keywords:* Spanish Navy, gunboats, Philippine Islands, shipyards, docks, Hong Kong.

## **Introducción**

**S**OBRE la Armada en Filipinas durante la última mitad del siglo XIX, sigue habiendo muchos aspectos que son poco conocidos o casi totalmente desconocidos. Uno de ellos es el referente a la construcción de buques en astilleros de Extremo Oriente.

En la época de los buques con cascos de hierro o acero, y contando con propulsión de vapor, a finales del siglo XIX subsistía en Cavite (isla de Luzón, archipiélago de las Filipinas), en una zona geográfica muy alejada de la metrópoli, un pequeño arsenal de la Armada que construía cañoneros y realizaba parte de las tareas de mantenimiento de las unidades de mayor tamaño destinadas en aquel archipiélago. Hay que recordar que, en aquellos años, el arsenal de La Habana, una de las grandes instalaciones fabriles de la Armada, ya había perdido las habilidades de construcción naval y que sus capacidades, muy limitadas, habían quedado reducidas al mantenimiento de los buques. Las capacidades del arsenal de Cavite no podían abarcar todas las necesidades de construcción naval que precisaba el apostadero de Filipinas, y tampoco podía atender las reparaciones en el casco de los buques de mayor tamaño.

En este momento aparece en esta historia Hong Kong and Whampoa Dock. Muy posiblemente este sea el astillero privado más alejado de la España metropolitana en el que se han construido buques y embarcaciones por encargo de la Armada. A finales del siglo XIX, y en muy pocos años,

construyó un total de catorce buques y embarcaciones para la Armada: un cañonero-torpedero, cinco cañoneros, siete unidades para la flotilla de la laguna de Lanao y una lancha de vapor.

Hay otro aspecto que, cuando menos, hay que considerar muy interesante: la intervención del arzobispo de Manila en las gestiones para la obtención de uno de los buques que se encargaron al astillero que nos ocupa. ¡El más importante miembro de la Iglesia en Filipinas negociando el encargo y la construcción de un buque para la Armada!

### **Cavite, Subic y sus problemas**

La base de apoyo para la escuadra asignada al apostadero de Filipinas era el arsenal de Cavite. Las unidades de mayor tamaño de aquella escuadra se construían en los arsenales de la Armada en España o procedían de astilleros extranjeros, básicamente ingleses y franceses.

El arsenal fue creado en el año 1799 con el traslado hasta aquel punto de equipos, herramientas, documentación técnica y 98 personas entre técnicos y maestranza. Todo ello procedía del astillero de San Blas, situado en la costa central del Pacífico de México, entonces virreinato de Nueva España.

Cavite está ubicado en la bahía de Manila (isla de Luzón), al sureste de la capital del archipiélago, en una península creada por la unión, mediante un dique, de la isla de Cavite a tierra firme. Por el norte se encuentra la ensenada de Cañacao, y al sur, la de Bacoor.

Los problemas que presentaba el arsenal de Cavite eran extensos e importantes. Carecía de dársenas y muelles para los buques de mayor tamaño. Tampoco los fondos marinos permitían el anclaje en las proximidades, lo que obligaba a utilizar boyas de amarre situadas en zonas relativamente alejadas del arsenal y que no ofrecían demasiada protección en caso de temporal. La actividad se centraba en la construcción y mantenimiento de pequeñas unidades, fundamentalmente cañoneros, y en la realización de parte de las reparaciones que pudieran precisar los buques de mayor tamaño. Las instalaciones industriales eran muy limitadas y estaban anticuadas. Solo contaba con gradas para la construcción de pequeñas unidades, y un varadero para su mantenimiento. La poca profundidad de los fondos marinos en las cercanías no permitía disponer de diques secos o contar con uno flotante. Por si faltara algo, estaba emplazado en una zona que se consideraba insalubre. Además, como desde 1882 la Armada ya se planteaba la creación de un nuevo arsenal en la bahía de Subic, en las infraestructuras de Cavite solo se realizaban las obras que se consideraban imprescindibles.

En la bahía de Manila también estuvo activo el varadero de Cañacao, cuya factoría estaba muy próxima al arsenal de Cavite. Era propiedad de dos ingenieros ingleses. Posteriormente, la empresa fue vendida a una compañía, también inglesa, cambiando su denominación, en 1884, por la de Sociedad Varadero de Manila. Las capacidades técnicas e instalaciones de esta corporación eran bastante escasas, y la mayor parte de su actividad estaba centrada en las reparaciones. No obstante, construyó para la Armada varios cañoneros de pequeño tamaño.

Los inconvenientes que presentaba Cavite eran bien conocidos por la Marina española. En el año 1882 se iniciaron los primeros estudios topográficos para buscar la ubicación de un nuevo arsenal en la bahía de Subic, también en la isla de Luzón, pero al noroeste de la bahía de Manila. En 1884 se publicó el real decreto que abría la posibilidad de la nueva base. Por fin, en 1885 fue autorizado el inicio de la construcción y se dio comienzo a las obras. El desarrollo de las nuevas instalaciones fue excesivamente lento, y cuando empezó la guerra del 98 aún no estaba en servicio.

En el año 1896, la Armada encargó en el Reino Unido un dique flotante para el servicio de la nueva base naval de Filipinas. La puesta en servicio del dique hubiera implicado que las unidades de mayor tamaño de la escuadra del apostadero de Filipinas ya no tendrían que desplazarse hasta Hong Kong para carenar o realizar tareas en la obra viva.

A la vista de lo expuesto, parece evidente que la Armada necesitaba contar en Extremo Oriente con factorías civiles que pudieran suplir las carencias que presentaban sus arsenales y la industria de construcción naval en Filipinas. Y no había muchas alternativas en aquella zona geográfica.

## **Un poco de historia sobre Hong Kong y la construcción naval**

Durante muchos años, el comercio exterior de China se realizó a través de la ciudad de Cantón, situada a orillas del río de la Perla (Pearl River), cerca de su desembocadura en el Mar de China. Desde 1566, los portugueses contaban con la colonia de Macao, situada en la orilla derecha de la bahía que se forma en la desembocadura del río. Era la base para casi todo el comercio del mundo occidental con China.

El 20 de enero de 1841, durante la primera guerra del opio, los ingleses ocuparon la isla de Hong Kong, situada en la orilla izquierda de la bahía. Por el Tratado de Nankín, en el año 1842, China entregó legalmente la citada isla al Reino Unido. En 1860, por la Convención de Pekín, la dinastía



Imagen 1. Plano de la colonia inglesa de Hong Kong, con todo el territorio que ocupó a partir de 1842. En la parte inferior izquierda se encuentra la colonia portuguesa de Macao. El río de la Perla y Cantón se hallan en la parte superior izquierda. (FUENTE: Archivo MdR Almirante de Castilla)

manchú cedió, en régimen de arrendamiento perpetuo, la parte sur de la península de Kowloon. Los denominados Nuevos Territorios –el resto de Kowloon– fueron arrendados a China, por un plazo de 99 años, en 1898.

En la época que nos ocupa, de 1885 a 1898, en Extremo Oriente existían muy pocas instalaciones con capacidad para construir buques de factura moderna (con casco de acero y propulsión mecánica). Eran las que ya se han comentado en la bahía de Manila, las ubicadas en Singapur (excesivamente alejadas de Filipinas), algún astillero en Japón y las factorías situadas en Hong Kong. Para los ingleses, su colonia en la costa de China era la base del comercio con aquel país, que lógicamente se desarrollaba por vía marítima y exigía disponer de empresas con equipamientos para reparar las averías de los buques que llegaban hasta aquel puerto desde Europa o la India.



Imagen 2. Localización de los principales diques que existen o han existido en el puerto de Hong Kong. A finales del siglo XIX y comienzos del XX, los astilleros y diques existentes eran: 1) Lamont Dock y Hope Dock (1857-1865), en la isla de Hong Kong; 2) Hong Kong and Whampoa Dock (1863-1980), situado en la península de Kowloon; 3) Royal Naval Yard, Central District (1878-1959), y 4) Taikoo Dockyard (1908-1978). Los demás diques son muy posteriores. (FUENTE: *Hong Kong Memory*)

Las primeras instalaciones para la construcción y, sobre todo, para la reparación de buques erigidas en la colonia inglesa fueron los Lamont Dock y Hope Dock, con diques secos ubicados en la isla de Hong Kong. Estuvieron activas entre 1857 y 1865. En el año 1863, en la península de Kowloon surgió la empresa Hong Kong and Whampoa Dock que, con

diversas vicisitudes, mantuvo su actividad hasta 1980. En el año 1878, la Marina inglesa había creado el Royal Naval Yard, dedicado exclusivamente a dar soporte y mantenimiento a sus unidades. También estaba situado en la isla de Hong Kong y se mantuvo en actividad hasta el año 1959. No se agregaron más instalaciones de este tipo hasta que, ya pasada la época que nos ocupa, en el año 1908 se fundó el Taikoo Dockyard, en la isla de Hong Kong.



Imagen 3. Gallardete de la compañía Hong Kong and Whampoa Dock. (FUENTE: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Desde su creación, y durante muchos años, Hong Kong and Whampoa Dock fue el principal establecimiento de construcción y, sobre todo, de reparación naval en Extremo Oriente. Fue fundado en el año 1863 por dos súbditos ingleses: Thomas Sutherland, agente de la naviera Peninsular and Oriental Lines (P&O) en Hong Kong, y Douglas Laprait, constructor y comerciante de relojes.

A lo largo de su historia, la empresa ha tenido varios nombres: Whampoa Docks, Kowloon Docks, Hong Kong, Kowloon and Whampoa Docks y, finalmente, el que ha perdurado: Hong Kong and Whampoa Docks, Co., Ltd. En 1973 se fusionó con Taikoo Dockyards, creándose una nueva compañía, denominada Hong Kong United Dockyards, que mantiene su actividad. Las instalaciones de que se habla en este trabajo fueron vendidas en el año 1980, convirtiéndose en una zona residencial.

La sociedad funcionaba según estándares europeos, dirigida por personal técnico originario del Reino Unido, con cuadros medios y personal obrero de origen chino. Sus instalaciones estaban situadas en la bahía de Hongham, en el canal que separa la isla de Hong Kong de la parte sur de la península de Kowloon. Contaban con amplias capacidades para la construcción y reparación naval en madera, hierro y acero.

Entre las dotaciones de que disponía el astillero cabe destacar:

- Oficina técnica, con capacidad para el diseño de buques.
- Varias gradas de construcción de buena eslora para la época.
- Tres diques secos provistos de barcos puerta. El núm. 1 tenía unos seiscientos pies ingleses (180 metros) de longitud y podía recibir buques de hasta unas quince mil toneladas de desplazamiento. Para conseguir que alcanzara la eslora citada, y dado que en la zona de

proa del dique existía un pequeño macizo rocoso, su plan no era exactamente perpendicular a la línea de costa. Los otros dos diques (los núms. 2 y 3) eran de longitudes algo menores, con esloras respectivas de 380 y 260 pies (115 y 79 metros).

- Dos varaderos con carretones sobre raíles, arrastrados mediante maquinilla movida a vapor, para sacar del mar barcos de tamaño medio.
- Un amplio varadero para labores de carenado de buques y embarcaciones de menor tamaño.
- Muelles de armamento a flote.
- Talleres de carpintería, trabajos en hierro y acero, fundición de piezas, etc.

Como se puede ver por la tipología de las instalaciones, en los años finales del siglo XIX y comienzos del XX primaban las actividades de reparación naval.

Centraba su actuación sobre todo en la construcción y reparación de buques mercantes, pero también tenía una importante dedicación a los buques militares.



Imagen 4. Plano de las instalaciones de la Hong Kong and Whampoa Dock hacia el año 1902. (FUENTE: Archivo MdR Almirante de Castilla)

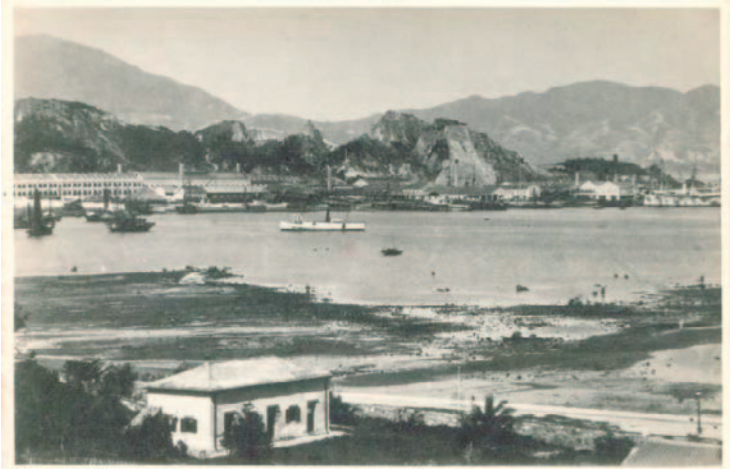


Imagen 5. Vista de las instalaciones de la compañía desde la isla de Hong Kong. (FUENTE: Archivo MdR Almirante de Castilla)



Imagen 6. El crucero protegido de la Royal Navy HMS *Powerful* durante unas obras de carenado en el dique núm. 1 de la Hong Kong and Whampoa Dock. La foto está realizada a finales del siglo XIX. (FUENTE: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Parece evidente que este astillero era la única alternativa a la construcción en factorías europeas, en arsenales de la Armada en España o en Cavite. Como ya se ha citado, esta empresa construyó por encargo de la Armada buques y embarcaciones para el apostadero de Filipinas. Además, sus instalaciones eran de uso obligado para carenar los cascos y hacer reparaciones en las unidades de la Armada que, por su mayor tamaño, no podían ser atendidas en el arsenal de Cavite.

La Royal Navy también era usuaria de los diques de esta compañía para el mantenimiento de sus buques destinados en aguas de Extremo Oriente. A lo expuesto hay que añadir que esta fue la empresa escogida por la US Navy para reparar y reconstruir los buques de la Armada hundidos en el combate de Cavite y reflatados por los norteamericanos. Como ya se ha visto, tampoco había muchas más opciones cerca de las Filipinas.

### Buques construidos para la Armada por este astillero

En dos épocas distintas, la Armada encargó al astillero Hong Kong and Whampoa Dock un total de catorce unidades pertenecientes a siete clases distintas. En el primer periodo, años 1885 a 1889, se pidieron un total de cinco unidades: tres cañoneros de 2.<sup>a</sup> clase (*Leyte*, *Mindoro* y *Mariveles*), el cañonero *Filipinas* –que no llegó a entrar en servicio en la Armada– y la lancha de vapor *Ondina*. En la segunda época, años 1895-1896, se construyeron un total de nueve buques y embarcaciones: cuatro cañoneros de 3.<sup>a</sup> clase<sup>2</sup>, las series Lanao y Corcuera y tres chalanas sin propulsión para la flotilla de la laguna de Lanao, así como dos cañoneros de 2.<sup>a</sup> clase, *Quirós* y *Villalobos*, para los archipiélagos del Pacífico español. En la tabla 1 se resumen todos los buques, lanchas y embarcaciones sin propulsión mecánica encargados por la Armada al astillero.

Tabla 1. BUQUES DE LA ARMADA CONSTRUIDOS POR HONG KONG AND WHAMPOA DOCK

CLASE	NÚM.	NOMBRES	AÑO	OBSERVACIONES
Mindoro	3	<i>Leyte</i> , <i>Mindoro</i> y <i>Mariveles</i>	1885-1886	Cañoneros de 2. <sup>a</sup> clase. Para Filipinas. Otros cuatro se construyeron en Cavite

(2) En algunos documentos de la Armada se clasifican como cañoneros de 3.<sup>a</sup> clase, y en otros, como lanchas cañoneras.

Mindoro	3	<i>Leyte, Mindoro y Mariveles</i>	1885-1886	Cañoneros de 2. <sup>a</sup> clase. Para Filipinas. Otros cuatro se construyeron en Cavite
Filipinas	1	<i>Filipinas</i>	1887	Cañonero-torpedero. No llegó a entrar en servicio en la Armada
Ondina	1	<i>Ondina</i>	1889	Lancha de vapor. Para la bahía de Manila
Lanao	2	<i>General Blanco y Lanao</i>	1895	Cañoneros de 3. <sup>a</sup> clase. Para la laguna de Lanao
Corcuera	2	<i>Corcuera y Almonte</i>	1895	
Chalanas	3	Núms. 1, 2 y 3	1895	Chalanas. Para la laguna de Lanao
Quirós	2	<i>Quirós y Villalobos</i>	1895-1896	Cañoneros de 1. <sup>a</sup> clase. Para los archipiélagos españoles del Pacífico

Los primeros buques encargados por la Armada al astillero que nos ocupa fueron tres cañoneros de 2.<sup>a</sup> clase de la serie Mindoro, formada por un total de siete unidades. Además de las tres que se contrataron al astillero de Hong Kong, otras tres las construyó el arsenal de Cavite y la última fue producida en la ensenada de Cañacao, próxima a Cavite, por la empresa Sociedad del Varadero de Manila, gestionada por súbditos ingleses. La distribución de las construcciones fue:

- Arsenal de Cavite: *Albay* (botado en 1885), *Manileño* (botado en 1886) y *Panay* (botado en 1885);
- Sociedad del Varadero de Manila: *Calamianes* (botado en 1886);
- Hong Kong and Whampoa Dock: *Leyte* (botado en 1887), *Mindoro* (botado en 1885) y *Mariveles* (botado en 1886).

Sustituían a cañoneros construidos anteriormente en el arsenal de Cavite para la vigilancia de las aguas de Filipinas y el combate contra la piratería de origen malayo. A fin de aumentar su radio de acción, además de la propulsión mecánica, disponían de aparejo de goleta con dos palos (mayor y mesana).



Imagen 7. El USS *Leyte*, que anteriormente fue el cañonero *Leyte* en la Armada (FUENTE: *Navsource*)

El *Leyte* estuvo basado en la isla de Luzón, siendo utilizado por la Armada en tareas de vigilancia en la bahía de Manila y en las aguas próximas a dicha isla. En 1898 fue capturado en la bahía manileña por buques de la US Navy, que lo empleó para patrullar las costas de la isla de Cebú, en Cavite y en Subic. En 1902 pasó al tren naval de la Cavite Naval Station. Fue baja en 1907, siendo vendido a un particular.

La Armada asignó el *Mariveles* y el *Mindoro* a la División Naval del Sur, que asumía la vigilancia de las aguas y costas de los subarchipiélagos de la zona sur de Filipinas, área de actuación habitual de los piratas «moros»<sup>3</sup>. Esta división de las fuerzas del apostadero tenía su base principal en la ensenada de la Isabela, en la isla de Basilan, situada frente a la península de Zamboanga, al suroeste de Mindanao. Durante la guerra del 98 no tuvo enfrentamientos con fuerzas navales norteamericanas.

Cuando terminó el conflicto con Estados Unidos, el War Department, ante el hecho de que la US Navy no contaba con pequeñas unidades para

---

(3) Denominación utilizada en aquella época en Filipinas para designar a los nativos del sur del archipiélago, de etnia malaya y religión musulmana, cuyas principales dedicaciones eran la piratería y la captura de esclavos.

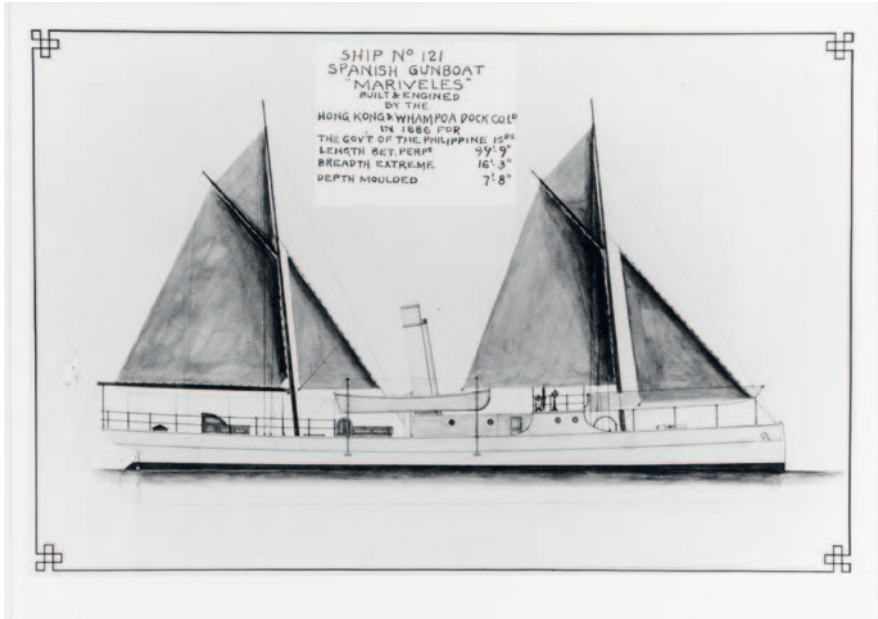


Imagen 8. Dibujo del cañonero USS *Mariveles*, el antiguo *Mariveles* de la Armada. (FUENTE: Naval History and Heritage Command)

la vigilancia de las aguas de las Filipinas y para dar apoyo a unidades del US Army, decidió la adquisición de varios cañoneros que seguían en poder de la Armada. Entre ellos se encontraba toda la División Naval del Sur, con el *Mariveles* y el *Mindoro*. Esto causó un enfrentamiento entre el Ejército y la Marina norteamericanos que se saldó con la entrega de las unidades a la US Navy.

Tras pasar a la US Navy, el *Mindoro* fue destinado a la zona sur de las Filipinas, actuando posteriormente como ferri en la bahía de Manila, operado por el US Army, para pasar de nuevo a realizar tareas de patrulla en la US Navy. Fue baja en 1911, siendo vendido a un particular. Por su parte, el *Mariveles* llevó a cabo tareas de apoyo al US Army y luego pasó al tren naval de Cavite. En 1908 fue dado de baja y vendido a un particular.

El detonante para la construcción del *Filipinas* fue la crisis de las Carolinas, entre Alemania y España, en el mes de agosto de 1885, cuando el cañonero alemán SMS *Ittis* intentó hacerse con el control de esa colonia

española, que nuestro país tenía abandonada. Se trataba de que la Armada pudiera disponer de un buque que permitiera la defensa de los archipiélagos españoles del Pacífico: Carolinas, Marianas y Palaos.

La propuesta para realizar una colecta destinada a la adquisición del buque partió de la Real Sociedad Económica de Amigos del País con sede en Manila, que planteó al arzobispo de la capital que la promoviera. Se impuso la condición de que la suscripción había de ser «voluntaria y espontánea» (*sic*). En la colecta colaboraron comerciantes españoles y no españoles vecindados en Filipinas, órdenes religiosas y particulares. En algo más de cuatro meses se alcanzó la cantidad de 118.589,45 pesos fuertes<sup>4</sup>.

El coste convenido para la construcción del *Filipinas* fue de 110.000 pesos fuertes, que se acordó hacer efectivos con un plan de pagos que implicaba el abono de treinta mil al comenzar las obras, cincuenta mil tras la botadura y los treinta mil restantes al ser aceptado el buque tras las pruebas de mar. Quedaban fuera del importe la instalación del armamento artillero y del tubo lanzatorpedos, que debía ir en proa, y algún otro aspecto complementario, como la posibilidad de que portara una embarcación auxiliar impulsada a vapor.

Una vez construido el cañonero, durante las pruebas de mar no pudo alcanzar la velocidad prevista en el pliego de condiciones, que se quedó en algo más de once nudos respecto de los catorce previstos en el contrato. Además, presentaba otros problemas menores y se consideraba que el buque no era estable.

La Armada no aceptó el cañonero. Este quedó en poder del astillero y, a falta de datos que lo confirmen, pensamos que se devolvió el dinero pagado. Hong Kong and Whampoa Dock consiguió finalmente vender el buque al reino de Siam, la actual Tailandia, donde fue clasificado en distintas épocas como crucero o cañonero, estando en servicio hasta los años treinta del siglo pasado.

Algunos tratadistas indican que llegó a entrar en servicio en la Marina española, pero la realidad es que no figura en las listas de buques incluidas en el *Estado general de la Armada* de los años 1887 a 1891.

Existe muy poca información sobre la *Ondina*. No se entiende que esta embarcación se encargara al astillero de Hong Kong, puesto que perfectamente podía haberse construido en las instalaciones del arsenal de Cavite. Recogemos aquí lo ya expuesto en nuestro libro sobre la Armada en Filipinas<sup>5</sup>:

---

(4) Un peso fuerte equivalía a un real de a ocho o a un duro.

(5) Véase en la bibliografía.



Imagen 9. El crucero tailandés *Makut Rajakumar*, que fue encargado por la Armada al astillero Hong Kong and Whampoa Dock como cañonero-torpedero *Filipinas*. (FUENTE: Archivo MdR Almirante de Castilla)

«Era la lancha de representación del Jefe del Apostadero de Filipinas, utilizada por este para desplazamientos hasta Manila, visitas a los buques de la Armada fondeados en las cercanías del arsenal de Cavite y visitas a buques extranjeros fondeados en la bahía de Manila. Tenía una eslora de quince metros, contaba con propulsión a vapor y fue construida por Hong Kong and Whampoa Dock Co., en la colonia inglesa de Hong Kong, con un coste aproximado de 5.000 pesos fuertes. Algunas fuentes indican que disponía de un interior suntuoso. No ha sido posible obtener más datos sobre esta embarcación».

Durante la guerra del 98, esta embarcación no tuvo especial intervención, pero fue capturada en el río Pasig, en las cercanías de Manila, por la dotación del crucero acorazado USS *Charleston*. Una vez acabado el conflicto, surgió la disputa sobre si la captura había sido legal o no y, en consecuencia, si la lancha podía ser considerada presa de guerra o debía ser devuelta. Ya en el año 1900, la US Navy reconoció que la captura no correspondía, así que procedió a la restitución de su propiedad a España y a su adquisición por un importe de 2.500 pesos fuertes.



Imagen 10. En la antigua base española de Marahui se pueden ver en obras, tras ser reflotados por el US Army, tres de los cañoneros de la flotilla de la laguna de Lanao. (FUENTE: US Naval History and Heritage Command)

La conquista de la isla de Mindanao implicó para la Armada la creación de una flotilla en la laguna de Lanao<sup>6</sup>, situada en el centro de la isla. Recibió la denominación oficial de Sección de Fuerzas Navales de la Laguna de Lanao. Estuvo compuesta por un total de quince unidades: ocho pequeños cañoneros de dos clases distintas, tres chalanas de transporte de tropas y cuatro botes cañoneros movidos a remo. Las siete unidades citadas en último lugar disponían de casco de madera, mientras que el de las primeras era de acero.

Los cañoneros y las chalanas fueron obra de la empresa Hong Kong and Whampoa Dock. Los dos cañoneros de mayor tamaño recibieron los nombres de *Lanao* y *General Blanco*, y los dos menores, *Almonte* y *Corcuera*. Las chalanas no recibieron nombre, siendo identificadas como núm. 1, núm. 2 y núm. 3.

Tras su construcción y pruebas en Hong Kong, los buques y embarcaciones fueron desmontados en cargas y se llevó a cabo su transporte en mercantes entre Hong Kong y el puerto de Iligan, situado en la parte

---

(6) Para más detalles sobre esta flotilla, véanse los artículos citados en la bibliografía.



Imagen 11. La cañonera *Lanao* en el año 1905, tras ser reflotada por el US Army y ya en servicio en él. (FUENTE: US Army)

central de la costa norte de la isla de Mindanao. A partir de ahí hubo que trasladar las cargas durante un recorrido de 45 kilómetros, con un desnivel de setecientos metros, desde el puerto de Iligan hasta la base de Marahui, en la orilla del lago de Lanao, donde fueron montadas. La conducción por tierra de las cargas se realizó por peones contratados específicamente y por tropas de la guarnición.

Hasta la guerra del 98, estas unidades colaboraron en la acción del Ejército transportando tropas y dando apoyo de fuego a las columnas que combatían cerca de las orillas de la laguna. Cuando las unidades del Ejército, durante la guerra del 98, fueron retiradas de la zona central de la isla de Mindanao, todos los buques que componían la flotilla de la laguna de Lanao fueron desprovistos de su armamento, que se trasladó a Iligan, y hundidos por sus dotaciones.

A partir del año 1900, el US Army, que intentaba dominar la isla de Mindanao y se encontraba con los mismos problemas que había tenido España, decidió reflotar las unidades. Lo consiguió con todas las de casco de acero, las de Hong Kong and Whampoa Dock. Entre 1904 y 1906 se reflotaron las cuatro cañoneras y las tres chalanas. Logró rehabilitar la *Lanao*, la *General Blanco* y la *Almonte*, quedando abandonada la *Corcuera*. Las cañoneras



Imagen 12. El cañonero USS *Quirós* (PG-40) en su época de servicio en la US Navy. (FUENTE: *Navsource*)

fueron operadas por el US Army hasta controlar la isla de Mindanao. En 1913 algunas cañoneras pasaron, bajo el control civil de las autoridades de la zona, a actuar como transportes de pasajeros en la laguna. Las últimas unidades operaron con el US Army hasta 1918, al final de la Primera Guerra Mundial.

Los dos buques que componen la clase *Quirós*, el de ese nombre y el *Villalobos*, fueron una respuesta tardía de la Armada a la crisis de las Carolinas. Con estas unidades, la Armada buscaba disponer de capacidad para controlar las aguas y costas de los archipiélagos españoles del océano Pacífico (Carolinas, Marianas y Palaos).

Eran buques con algunas características específicas en su construcción. Su casco era *composite*, con estructura de acero y forro de madera. Se escogió esta forma de construcción para facilitar su mantenimiento en las áreas de los archipiélagos españoles del Pacífico donde no se contaba con instalaciones. Por otra parte, disponían de propulsión auxiliar de vela, formada por dos palos con aparejo de goleta, de forma que aumentara su radio de acción.

El *Villalobos* estaba basado en Colonia, isla de Ponapé, en las Carolinas Orientales, vigilando las zonas marítimas y costas de la parte central y occidental de ese archipiélago. El comandante de esta unidad asumía el mando de los dos cañoneros destacados en el sur del Pacífico. El *Quirós*

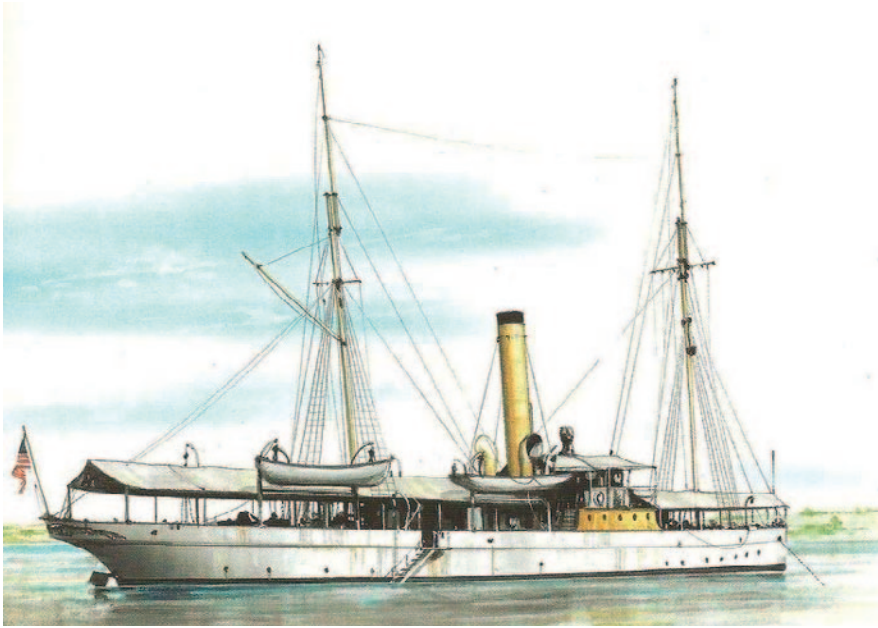


Imagen 13. Acuarela del cañonero USS *Villalobos* (PG-41). FUENTE: Tony Brian

tenía base en la bahía de Tomil, en la isla de Yap, vigilando las aguas de las Carolinas Occidentales, Palaos y Marianas.

Concluida la guerra del 98, y tras la venta de los archipiélagos del Pacífico a Alemania, la Armada se planteó que ambas unidades navegaran a España. Esta idea fue abandonada y, finalmente, en el año 1900 fueron vendidas a la US Navy. Siguiendo la costumbre de esa fuerza naval, los dos buques mantuvieron sus nombres originales, operando como USS *Quirós* (PG-40) y USS *Villalobos* (PG-42).

Bajo bandera norteamericana, inicialmente fueron utilizados en la patrulla de las aguas de Filipinas y, posteriormente, asignados a la Yangtze Patrol para la protección de intereses norteamericanos en las orillas del río Yangtsé/Kiang. El USS *Quirós* causó baja en 1923, siendo hundido en un ejercicio de tiro. En el caso del USS *Villalobos*, la baja le llegó en 1928, teniendo el mismo fin que su compañero de serie. Como curiosidad, hay que citar que, al declararse la Primera Guerra Mundial, ambas unidades permanecieron un tiempo en Shanghái con el estatuto legal de «buques internados» y con dotación reducida.

## Características de las unidades

En la tabla 2 se detallan las características de los cañoneros encargados al astillero por la Armada, y en la 3 se indican las de las lanchas cañoneras y chalanas construidas para la laguna de Lanao. Dado que se dispone de muy pocos datos sobre las características de la lancha de vapor *Ondina*, entendemos que carece de sentido su inclusión en estos cuadros.

Tabla 2. CARACTERÍSTICAS DE LOS CAÑONEROS

	<i>CLASE MINDORO</i>	FILIPINAS	<i>CLASE QUIRÓS</i>
<i>Año</i>	1885-1887	1887	1895-1896
<i>Casco</i>	Hierro	Acero	Acero y madera
<i>Desplazamiento</i>	150 t	700 t	350 t
<i>Eslora</i>	30,40 m	50,30 m	44,00 m
<i>Manga</i>	4,92 m	7,17 m	6,50 m
<i>Puntal</i>	2,35	3,66 m	3,00 m
<i>Calado</i>	2,00	3,05 m	2,30 m
<i>Propulsión</i>	1 caldera, 2 máquinas de vapor, 125 CV, 2 hélices	2 calderas, 2 máquinas de vapor, 600 CV, 2 hélices	2 calderas, 1 máquina de vapor, 500 CV, 1 hélice
<i>Velocidad</i>	10 nudos	14 nudos (no alcanzada)	11 nudos
<i>Autonomía</i>	–	≈ 2.300 millas	3.240 millas
<i>Dotación</i>	37	75	54
<i>Armamento</i>	1x70 mm, 4 ametr. 11 mm	3x120 mm, 2x57 mm, 2 ametr. 25 mm, 2 ametr. 11 mm, 1 TLT 355,6 mm	2x 57 mm, 2x37 mm

Tabla 3. CARACTERÍSTICAS DE LAS UNIDADES PARA LA LAGUNA DE LANAO

	<i>CLASE LANAO</i>	<i>CLASE CORCUERA</i>	<i>CLASE CHALANAS</i>
<i>Año</i>	1895	1896	1896
<i>Casco</i>	Acero	Acero	Acero
<i>Desplazamiento</i>	45 t	35 t	–
<i>Eslora</i>	25,00 m	18,75 m	12,19 m
<i>Manga</i>	4,45 m	–	3,36 m
<i>Puntal</i>	2,00 m	1,67 m	–
<i>Calado</i>	1,30 m	1,00 m	–
<i>Propulsión</i>	3 calderas, 2 máquinas de vapor, 2 hélices	2 calderas, 1 máquinas de vapor, 1 hélice	Propulsión a remo o remolcadas
<i>Velocidad</i>	10 nudos	10 nudos	–
<i>Autonomía</i>	1.000 millas náuticas	1.225 millas náuticas	–
<i>Dotación</i>	29 (+80 soldados)	21 (+65 soldados)	3 (+200 soldados)
<i>Armamento</i>	1x42 mm, 1 ametr. 25 mm, 2 ametr. 11 mm	1x70 mm	–

### Los buques de Hong Kong and Whampoa Dock en la prensa española

Los temas relacionados con la Armada en Filipinas tuvieron un amplio seguimiento en la prensa, tanto en los periódicos de Manila como, a pesar de la lejanía, en los de la metrópoli. Se recoge a continuación una selec-

ción de las noticias que consideramos más relevantes sobre los buques que el astillero Hong Kong and Whampoa Dock construyó para la Armada.

### Diario de Manila

Los dos primeros recortes de prensa dan cuenta de la construcción del cañero *Filipinas* y de la intervención del Arzobispado de Manila en la misma.

Condiciones á que debe sujetarse la contratación de un Cañero de primera clase denominado FILIPINAS.

- 1.ª Las dimensiones del buque serán:  
Eslera . . . . . 165 pies ingleses.  
Manga de los baos . . . . . 23 id. y 6 pulgadas.  
Puntal desde el plan de la bodega hasta la parte baja de la cubierta . . . . . 12 id.  
El calado en completa carga no podrá pasar de 10 pies (3 metros próximamente).
- 2.ª El casco será de acero dividido en el mayor número de compartimentos estancos posibles, empleando en su construcción el sistema celular en cuanto lo permitan las dimensiones. Los materiales que se empleen en ella serán en conformidad con las reglas del Lloyds para un buque de A1, pudiendo la comisión inspectora verificar pruebas de ellos, antes de emplearlos.
- 3.ª Deberá tener el buque el número de pañoles necesarios para llevar todos los pertrechos que deban componer el armamento, así como para los víveres que necesita la dotación, los alojamientos convenientes y toda la aguada posible.
- 4.ª Las máquinas serán de alta y baja presión (compound) cilindros invertidos, teniendo dos juegos completamente independientes y aislados que muevan dos hélices gemelas.
- 5.ª La velocidad no deberá ser menor de 14 millas por hora, en una prueba de 6 horas, encontrándose el buque en sus calados de completo armamento. Con una sola máquina y la corrección del timón necesaria para conservar la derrota, la velocidad no deberá bajar de 8 millas náuticas.
- 6.ª Llevará en carboneras el carbon necesario para navegar durante 8 días á toda velocidad.
- 7.ª La cámara de las calderas deberá ir preparada para el tiro forzado en vaso cerrado.
- 8.ª El aparejo será de goleta con un juego de velas y maniobra correspondiente, llevando una cofa preparada para montar ametralladoras.
- 9.ª El buque estará provisto de bombas para el achique, comunicando con todos los compartimientos en forma de que extraigan la mayor cantidad de agua posible. Las bombas de circulación y demás necesarias para los usos de las máquinas deberán ir preparadas para el mismo objeto.
- 10.ª Llevará también los aparatos que se juzgen necesarios para el movimiento del timón, levas y maniobras de fuerza, debiendo ser todos de los más modernos y perfeccionados. También tendrá aparatos para destilar agua del mar en la mayor cantidad posible.
- 11.ª Las embarcaciones menores serán dos botes de 10 á 12 remos, otro de 8, dos canoas y un chinchero, todas ellas que puedan colgarse en pescantes giratorios en forma que puedan meterse dichas embarcaciones dentro del buque.
- 12.ª El buque se entregará con todos los pertrechos indispensables para su manejo, sin contar con repuestos.

13.ª El plazo de construcción será un año á contar desde la fecha en que se firme el contrato, y se abonará por él la suma de ciento diez mil pesos verificándose los pagos en la forma siguiente y en tres plazos: el primero de treinta mil pesos, al empezarse las obras de construcción; el segundo de cincuenta mil al caer el buque al agua; y el tercero de los treinta mil restantes al recibirse el buque despues de verificadas las pruebas.

ADVERTENCIAS NECESARIAS.

El armamento de este buque habrá de consistir en tres cañones de 12 ctm sistema Hontoria modelo 1879 de 3.205 kilogramos de peso cada uno—con montaje—y 3'165 m. de longitud cada cañón; irán montados uno á proa sobre plataforma, de modo que alcance un campo de tiro de 270°. en total ó sean 135 á cada banda de la proa; los otros dos uno por banda en repisas, de modo que puedan tener el mayor campo de tiro tanto hácia á proa como hácia á popa.

2 ametralladoras de cuatro cañones y 25 mpm.

2 idem de cinco id. y 11 mpm.

2 cañones de tiro rápido de 6 libras. Estos y las ametralladoras pequeñas han de tener emplazamiento en la cofa y demás sitios necesarios para la defensa.

La provision de municiones será de 80 tiros por cada pieza de 12 ctm, 200 para cada cañón de tiro rápido y 800 por ametralladora.

Si los constructores se encargasen de la instalacion de la artilleria, sería objeto de un contrato especial.

También se contrataría separadamente si se determinase que el buque llevase instalacion para lanzar torpedos, alumbrado eléctrico exterior, ó exterior é interior, y así mismo si se le quisiere asignar alguna embarcacion menor de vapor.

Imágenes 14 y 15. *Diario de Manila* (Manila), 20 de febrero de 1886

En la imagen 15 se reproduce el texto de las «Condiciones a que debe sujetarse la contratación de un Cañonero de primera clase denominado FILIPINAS». Procede del citado *Diario de Manila*, pero la fuente primigenia es el *Boletín Eclesiástico de la Diócesis de Manila*, en su edición del domingo 9 de febrero de 1886. En la parte inicial de la noticia, que por razones de espacio no hemos incluido, se indicaba que el buque se debía construir «según el pliego de condiciones que la Comandancia General del Apostadero ha tenido la bondad de formar». Por encargo del arzobispo, la firma del contrato la realizó en Hong Kong un fraile, el «R.P. Procurador de las Misiones Españolas».

Con la visión de la sociedad actual, nos puede parecer increíble que un arzobispo patrocinara la adquisición de un buque para la Armada; que las órdenes religiosas aportaran fondos para ello, y que, por si faltara algo, fuera un sacerdote quien firmara el contrato con el astillero para encargar la construcción.

Todo parece indicar que la colaboración de la Armada se limitó a la elaboración del pliego de condiciones para la compra, aunque es posible que ingenieros del arsenal de Cavite realizaran alguna inspección durante el proceso productivo.

### *La Correspondencia de España*

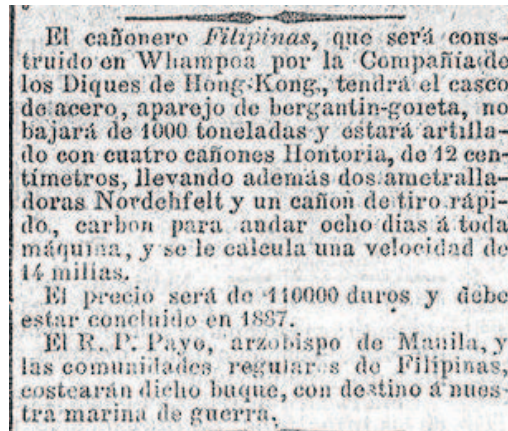


Imagen 16. *La Correspondencia de España* (Madrid), 10 de abril de 1886

Sirva este suelto de un periódico de Madrid (imagen 16) como constatación de que la noticia del encargo de la construcción del cañonero-torpedero también llegó a la prensa de la metrópoli. Sin embargo, es de resaltar el retraso de la información. La noticia se publicó en Madrid el 10 de abril de 1886, cuando el Arzobispado de Manila la había hecho pública el 9 de febrero del mismo año. Ciertamente, las islas Filipinas estaban muy lejos de España.

### *El Noticiero Sevillano*

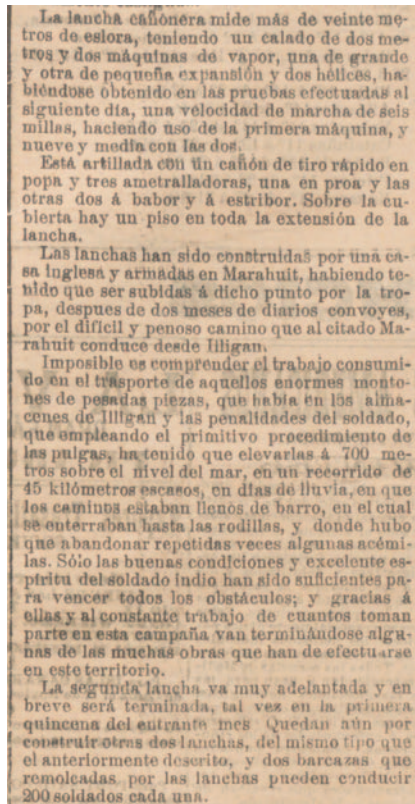
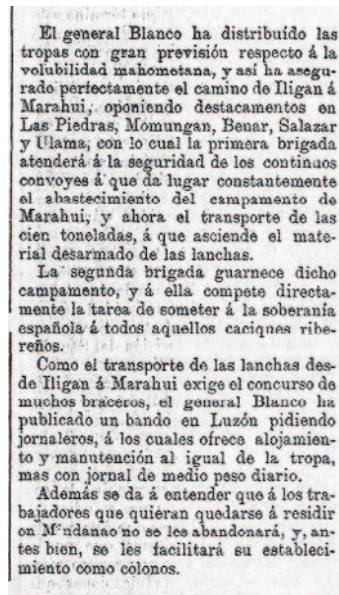
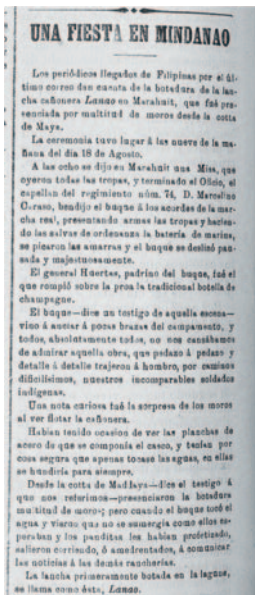


Imagen 17. *El Noticiero Sevillano* (Sevilla), 23 de octubre de 1895

Bajo los titulares de «Campaña de Mindanao» y «Botadura de una cañonera» (imagen 17), localizando la reseña en el «Campamento de Marahuit» (*sic*) el día 20 de agosto de 1895, esta noticia se ocupa de la botadura de la cañonera de 3.<sup>a</sup> clase *Lanao* en la laguna de igual nombre. Dado que es excesivamente larga, hemos decidido extraer las partes que consideramos más relevantes, relacionadas con la cañonera, sus características y las dificultades del transporte desde Iligan hasta Marahui. También se mencionan las otras unidades que estaban en proceso de construcción. La crónica cita erróneamente que el número de chalanas era de solo dos.

### *La Correspondencia de España y El Aralar*

Son dos ejemplos de la noticia del transporte y botadura de la cañonera *Lanao* en la laguna del mismo nombre. Hay que resaltar que las fechas son cuando menos extrañas: una, anterior a la botadura, y la otra, muy posterior.



Imágenes 18 y 19. A la izqda., *La Correspondencia de España* (Madrid), 27 de junio de 1895; a la derecha, *El Aralar* (Pamplona), 12 de octubre de 1895

## Conclusiones

La utilización por la Armada de los servicios de la compañía Hong Kong and Whampoa Dock, tanto para la construcción de unidades de nueva factura como para los trabajos en la obra muerta de los buques de mayor tamaño del apostadero de Filipinas, se debe a varias causas que vale la pena revisar.

En primer lugar, la lejanía de los astilleros que utilizaba habitualmente la Armada, tanto en España (arsenales y astilleros privados) como en otros países de Europa, para encargos de nuevas construcciones y para reparaciones.

También hay que considerar la falta de capacidades de las instalaciones del arsenal de Cavite:

- Limitaciones de la oficina técnica, por la escasez de personal cualificado. Un ejemplo de esto es lo referente a los buques para actuar en la laguna de Lanao (Mindanao). Debían construirse de tal forma que pudieran transportarse con los medios de la época hasta una altitud de setecientos metros. Las unidades que se diseñaron en Cavite pesaban el doble de las que finalmente se construyeron por el astillero de Hong Kong.
- Insuficiencia del tamaño de las gradas del arsenal, tanto en espacio como en longitud.
- Escasez de fondos en la ensenada en que estaba situado.
- Carencia de dique seco o flotante para las reparaciones y carenados. Las facilidades se limitaban a varaderos, válidos tan solo para unidades de pequeño tamaño.
- Poca experiencia en la construcción de este tipo de unidades cuando se empezaron a encargar buques a la Hong Kong and Whampoa Dock.

Lo expuesto en los puntos anteriores limitaba las capacidades del arsenal, tanto en el tamaño de las embarcaciones como en el número de ellas que podían construirse simultáneamente. Además, debía ocuparse del mantenimiento del resto de las unidades que integraban la flotilla asignada a las Filipinas.

Por otra parte, y como ya se ha señalado, no había en las proximidades de Filipinas, dentro de la zona de Extremo Oriente, otros astilleros a los que recurrir. En la misma bahía en que se encontraba el arsenal de Cavite, la experiencia con la Sociedad Varadero de Manila no fue positiva y careció de continuidad.

Aunque no había previsión de ataques por flotas de otros países, hay que tener también en consideración la urgencia de contar con buques para poder hacer frente a la amenaza de las incursiones de los piratas moros en la zona sur del archipiélago, que atacaban continuamente zonas de responsabilidad española.

No creemos que existan otras razones para los encargos a este astillero, posiblemente el más alejado de España al que la Armada ha encomendado la construcción de buques en un tercer país.

Como se señalaba en la introducción, hay que destacar, poniendo cara de estupefacción, la asombrosa intervención de la Iglesia, en la persona del arzobispo de Manila y de otros eclesiásticos, para la contratación del cañonero-torpedero *Filipinas*, que por su tamaño no podía ser obra del arsenal de Cavite. No nos consta ningún otro caso de gestión eclesiástica de la construcción de un buque para la Armada, y menos aún de un pliego de condiciones que se publicara en un boletín diocesano.

## Fuentes

### *Fuentes primarias*

- Archivo MdR Almirante de Castilla. Madrid (España)
- Archivo PAGEN. Barcelona (España)
- Biblioteca Central de Marina. Cuartel General de la Armada. Madrid (España)
- Biblioteca Nacional de España. Madrid (España)
- Hemeroteca Municipal de Madrid. Madrid (España).

### *Fuentes digitales*

- [www.hemerotecadigital.bne.es](http://www.hemerotecadigital.bne.es). Ministerio de Cultura
- <https://prensahistorica.mcu.es>. Biblioteca virtual de prensa histórica. Ministerio de Cultura.

## Bibliografía

- AGUILERA, Alfredo y ELÍAS, Vicente (1972). *Buques de guerra españoles, 1885-1971*. Madrid, San Martín.
- ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier (2017). El traslado del arsenal de Cavite a Olóngapo (bahía de Subic). *Revista de Historia Naval*, 139. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada española.
- (2018). Unidades navales en la laguna de Lanao (Mindanao, islas Filipinas). *Revista de Historia Naval*, 142, supl. 28. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, Armada española.

- y MEDINA ARNÁIZ, M.<sup>a</sup> Luisa (2024). *Historias de la Armada en Filipinas*. Madrid, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos.
- BUDIÑO CARLÉS, José Manuel; FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro y MOSQUERA GÓMEZ, José M.<sup>a</sup> (2014). *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*. Gijón, Fundación Alvargonzález.
- COELLO LILLO, Juan Luis y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín (2001). *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*. Madrid, Agualarga-Instituto de Historia y Cultura Naval.
- GARDINER, Robert [dir.] (1997). *Conway's. All the World's Fighting Ships, 1860-1905*. Londres, Conway Maritime Press.
- MARTÍN ONRUBIA, Miguel (2011). La comisión liquidadora del apostadero de Filipinas y el fin de la presencia española en aguas del océano Pacífico. Notas para su estudio. *Archivo Agustiniiano*, 213. Valladolid.
- TOLLEY, Kemp (1971). *Yangtze Patrol. The U.S. Navy in China*. Annapolis, Maryland (Estados Unidos), Naval Institute Press.