

SIGUIENDO AGUAS AL USS *DON JUAN DE AUSTRIA*.

PARTE PRIMERA: DE 1 DE MAYO
A 10 DE DICIEMBRE DE 1898

Javier YUSTE GONZÁLEZ
Licenciado en Derecho

Cavite



ACÍA ya un rato que habían sonado las ocho de la mañana, momento en que el último «regalo» del *Raleigh* impactara sobre la cubierta del crucero español *Don Juan de Austria* (1). Flotaba en el aire un extraño aroma que la brisa diluía: pólvora, carne carbonizada y sangre. Irritaba los ojos, como si agujas al rojo los atravesaran. Torrentes imparables de lágrimas se confundían en el mar. Los oídos, poco a poco, se iban recuperando. La sordera dejó paso libre a lamentos y gritos de socorro.

¡Valientes hombres!, moribundos y desesperados tras batirse con un honor que no podría cuestionarse en el consejo de guerra que no tardaría en celebrarse.

Pero el combate aún no había terminado.

La superficie azul estaba sembrada de perdición y restos flotantes a los que se aferraban los hombres. Era como si hubieran pasado siglos desde que el almirante Patricio Montojo y Pasarón abandonara el *Cristina*, pasando al *Isla de Cuba*. Siglos, antes de que los cañones de

(1) Recordemos sus características: Año 1887; toneladas, 1.500; velocidad, ocho nudos; no protegido.

Eslora entre perpendiculares de 64 m; manga en el fuerte, 9,95; puntal, a la línea recta del bao, desde el canto de quilla en la maestra, 5,33; íd. a la regala, 7,17; calado de popa desde el canto bajo a la quilla, 4,27; íd. de proa, 3,36; altura de la quilla, 0,21.

TEMAS GENERALES



Detalle de la primera plana de *The San Francisco Call* de 3 de mayo de 1898.

George Dewey hubieran destruido al indomable *Castilla* (2) que, aún silenciado, nunca bajó la mirada ante el enemigo. Los buques de Montojo ya no eran más que bestias acorraladas. Unas, muertas y abiertas en canal; otras, conscientes de su final. Fuegos aún sin apagar.

Más allá, el enemigo silencioso. No volvería a acercarse hasta las diez y media, cuando, en formación, se dispuso a arrasar el arsenal y los cruceros

Se le proveyó de faro eléctrico y cuatro embarcaciones menores, una de ellas de vapor, y dos canoas.

Su armamento se componía de cinco cañones González Hontoria, de 12 cm, modelo 1883, uno en el castillo y cuatro en los reductos; dos cañones de siete centímetros, también González Hontoria, en la medianía; un cañón Hotchkiss, de tiro rápido, a popa, en la toldilla; cuatro ametralladoras Nordenfeldt, dos en los ángulos de proa de la toldilla y otras dos en los de popa del castillo, y dos tubos lanzatorpedos en el sollado de proa.

Sus máquinas fueron construidas en la casa Humphrys y C., que desarrollaban una fuerza de 1.600 caballos, y cuatro calderas cilíndricas probadas a la presión de 150 libras por pulgada cuadrada.

(2) A auxiliar a sus tripulantes acudió el *Don Juan de Austria*, aún con averías, demasiadas bajas y las carboneras incendiadas.

que se mantenían a flote, renqueantes, mutilados y sin garras en la ensenada de Bacoor.

Preparados para enfrentarse al fuego enemigo de nuevo y por última vez, las órdenes de Montojo eran bien claras: luchar hasta el final. Antes hundir los buques que dejarlos en manos del enemigo. Y llegó el momento de cumplirlas.

Se salvó la bandera, el dinero de las cajas, las armas portátiles, los aparatos de cierre de los cañones y los códigos de señales.

El *Don Juan de Austria*, desarbolado, barrida su cubierta, apenas asomaba del agua.

En el convento de Santo Domingo de Cavite, Montojo, tras ser curado de su herida en la pierna, procedió a informar (3). Por increíble que parezca, en España corrieron al día siguiente noticias alteradas, inciertas e inexactas. Se alardeaba de que la escuadra de Dewey había sido aniquilada. En las calles se vitoreaba el nombre del almirante ferrolano ante su gran victoria ¡Por fin se había dado una gran lección a los yanquis! ¡Por fin se les había cerrado la boca! Pero, ¡ay!, bien pronto se supo que todo era una vaga ilusión, simple mentira...

Los que alardeaban con toda la razón de su parte eran los *reporters* americanos, testigos de primera mano de la batalla o simples receptores de los cablegramas correctos. Igual algunos hasta pudieron leer el de Montojo ese mismo 1 de mayo sin tener que esperar al parte de Dewey.

La flota del almirante Pascual Cervera se dirigía al Caribe y desde los periódicos americanos y los propios estamentos gubernamentales se la esperaba con ansia para brindarle una «calurosa bienvenida». Se daba por seguro que compartiría el mismo destino que la de Montojo. El amargor terminó por alcanzar los labios españoles, aunque aún había muchos ojos esperanzados puestos en la figura de Cervera.

Día 5 de mayo, Washington. El oficial ingeniero naval William L. Capps, que se encontraba en la Union Iron Works, de San Francisco, al pie de la esca-

(3) «Tengo el sentimiento de poner en el conocimiento de V. E. que la Escuadra de Filipinas ha sido destruida por la americana. A medianoche del día de ayer, conseguí forzar el puerto sosteniendo fuego con las baterías de entrada. Antes del amanecer se presentó en línea la escuadra enemiga compuesta de ocho buques. A las siete y media incendió proa *Reina Cristina*, poco después la popa y roto el servomotor, transbordé con mi Estado Mayor al *Cuba*. A las ocho, incendiado completamente *Cristina*, igualmente *Castilla*; demás buques averiados, refugiados en la ensenada de Bacoor, fue preciso ir echándolos a pique para evitar cayeran en poder enemigo. A éste le pidió comandante general del Arsenal cesara bombardeo; puso condición quemar los buques; me consultó y acepté para evitar más pérdidas de vidas y edificios. Se calcula que las pérdidas ascenderán a unas 400 bajas; muertos capitán de navío Cadarso, capellán Novo y otros. Ha sido un desastre que lamento profundamente. Lo presenté y anuncié siempre por la falta absoluta de fuerzas y recursos. Manila, a primero de mayo de 1898. Patricio Montojo y Pasarón.»

TEMAS GENERALES



Grabado del *Don Juan de Austria* contenido en *La Ilustración*, de 2 de marzo de 1890, que es copia fidedigna de la fotografía tomada por el cartagenero José Carrillo.

linata del Departamento de Marina, había recibido orden de partir inmediatamente hacia Manila a bordo del vapor *City of Peking* para ir al encuentro de Dewey (4). Previamente, tendría que reclutar 50 experimentados y eficientes obreros y especialistas en el astillero de Mare Island (5), así como maquinaria y material suficientes para las reparaciones de urgencia de los buques del escuadrón asiático estadounidense, que estaban necesitados de una buena mano para volver a estar en condiciones, es decir, listos para el combate. Aunque, bien es cierto que estas imperiosas necesidades bélicas no suponían la única razón del requerimiento a Capps; se estudiaba muy en serio el reflotado y reacondicionamiento de cualquier buque español rendido o hundido el día 1 de mayo que fuera capaz de navegar de nuevo.

Los barcos de Montojo parecían perfectos para el cometido de la defensa —bajo el pabellón de las barras y las estrellas— de las islas donde los americanos habían propinado un buen puñetazo sobre la mesa.

Una escuadra había sido capturada.

(4) Este dato es difícil de contrastar, ya que en algunos estudios se le ubica el 1 de mayo de 1898 junto al almirante Dewey, extremo que, por el contrario, carece de sólidos cimientos.

(5) El resto sería contratado en la misma Manila.

Recuperando una flota

Ya habían pasado varios días desde que Cervera hubo burlado, con decisión, el bloqueo de Sampson y Schley, entrando sin problemas hasta el puerto de Santiago de Cuba. Delante de sus mismas narices. Lo negativo de esta hazaña es que los americanos se vieron abocados a destruir aquella arrogante flota sin contemplaciones. Estaban heridos en su honor, sobre todo a nivel internacional. Lenguas vivaces ironizaban sobre el asunto en Alemania, e incluso en Inglaterra.

Pero, bien es cierto, parte del Departamento de Marina de los Estados Unidos parecía ajeno a esas sátiras y a la misma guerra contra España. Era como si el conflicto, que llenaba diariamente páginas de periódicos y tumbas, hubiera pasado a un segundo plano. Se trataba airadamente sobre el destino de los buques de guerra españoles hundidos y susceptibles de ser reflatados en Cavite y, posteriormente, dados de alta con pabellón de la Unión. Algunos se encontraban en unas condiciones lamentables y no se les veía apetecibles como para dilapidar el erario, no así otros, como fueron los cruceros *Isla de Luzón*, *Isla de Cuba* y *Don Juan de Austria* (6). Clara y consensuada, la postura que se alzó sobre las demás hizo suya una idea bien lógica: era mucho más rápido y barato reflatarlos, repararlos e incorporarlos a la Marina que construir, desde cero, buques nuevos para el archipiélago tagalo, siendo que los españoles habían sido diseñados específicamente para labores de patrulla en las Filipinas (7). En entrevista que recogió *The New York Times*, el 21 de septiembre de 1900, tiempo después de que entraran en servicio activo estos tres cruceros, el capitán de corbeta Hall, ingeniero del astillero naval de Brooklyn, confirmó que, aunque fueron sus cubiertas víctimas del fuego, la obra viva se encontraba en condiciones aceptables por haber sido echados a pique por sus propias tripulaciones. Este oficial inspeccionó personalmente, junto a Dewey, los barcos en Manila.

(6) Los nombres españoles de los buques capturados y adquiridos se mantuvieron en la Lista Oficial de Buques de la Marina de Guerra estadounidense. La razón para tal decisión la podemos extraer de las declaraciones que el teniente de navío Hobson concedió a *The New York Times* y que se pueden leer en su edición de 25 de octubre de 1898: *The Spanish vessels which have been and those that no doubt will be saved and put in commission should retain their names as a memento of the prowess of America*. Aunque no faltó quien abogara por un cambio de denominación para aquellos buques cuyos nombres eran complicados para el angloparlante, como era en el caso del *Don Juan de Austria*. Un columnista de *The Wichita Daily Eagle* propuso renombrarle como *Don Patrick Henry de Virginia*. Al Villalobos se le llega a nombrar como *Villa Hobos*.

(7) Los americanos se enfrentaban a 7.000 islas que cubrían 500.000 millas. La participación de los cañoneros proveía al ejército de una gran movilidad en una zona de espesas junglas y montañas abruptas. A su vez, permitían un bloqueo efectivo de los puertos como forma única y directa de alcanzar una paz a corto plazo.

TEMAS GENERALES

Se tenía la certeza, antes del 3 de julio de 1898, de que los grandes y deseados cruceros españoles en la Antilla acabarían sus días en el fondo del mar, no muy lejos de la costa, perfectos para ser reflatados; entonces, ¿qué decisión tomar? No solo estaba el problema de la ausencia de informes fiables sobre el estado de los buques de Montojo, sino del orden y prioridad en las labores de rescate cuando se les uniera la escuadra de Cervera. Aquí es donde hace acto de presencia el *chief* constructor Phillip S. Hichborn. Su recia figura sería una de las principales que se opondrían, meses después, a la incorporación del *Reina Mercedes* a la Marina de Guerra (8) y hasta podría ser uno de los responsables de que el teniente de navío e ingeniero naval Richmond Pearson Hobson, el «Héroe del *Merrimac*» (9), fuera relevado de la supervisión del salvamento de este crucero batería flotante para encargarse de las reparaciones en Hong Kong de los *Isla de Cuba*, *Isla de Luzón* y *Don Juan de Austria*, pero esto es adelantar acontecimientos.

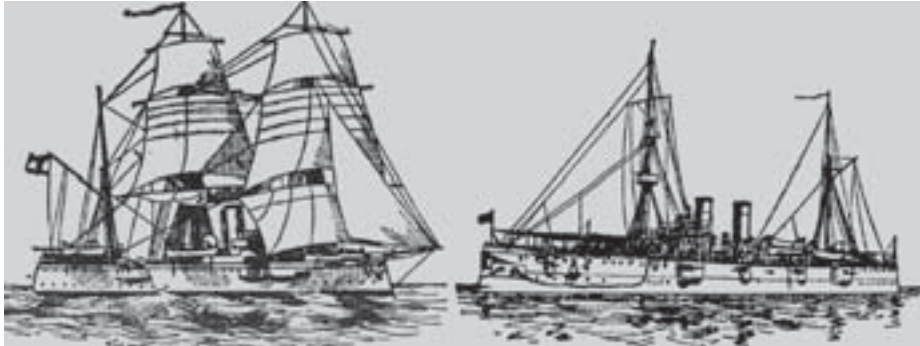
Hichborn estaba más que de acuerdo con la idea de salvar al mayor número posible de buques españoles hundidos en Manila, reflatándolos, reparándolos y adecuándolos para su posterior manejo por marinos americanos. Estableció una serie de factores a tener en cuenta para la toma de futuras medidas, tanto en Filipinas como en Cuba. Por un lado, había que contar con la profundidad a la que se hallaban los pecios. En el caso de los buques de Montojo no había mucho que discutir, ya que sus cubiertas se encontraban por encima de la superficie. El segundo factor se refería al tipo de buque, algo con lo que simplemente bastaba consultar cualquier publicación que hubiera seguido el curso de la guerra o de alguna especializada en el mundo naval. Para finalizar, se estudiaría a fondo la naturaleza de los daños y la razón por la que fue echado a pique cada barco.

(8) *Some of us are determined not to see the name of the Reina Mercedes on the naval list. We are getting a pretty long list of spanish names on the list without her, and the smaller ships are useful. There is no particular use to which to apply the Reina Mercedes. The New York Times*, edición de 29 de mayo de 1899.

(9) Este oficial presentó ante Sampson el plan de hundir en el canal de Santiago de Cuba un buque para impedir la salida de la escuadra de Cervera. Para acometerlo señaló al prescindible carbonero *Merrimac* y creó un sistema de torpedos a colocar en la línea de flotación. Con el visto bueno del almirante, la noche del 3 de junio de 1898, con Hobson al mando, el *Merrimac* enfila el canal y entra en él hasta que es descubierto por las defensas. Las baterías se ceban hasta hundirlo, sin llegar a causar víctima mortal entre los tripulantes, que, de madrugada, serían recogidos por el *Reina Mercedes*.

Con esta acción se granjeó la admiración del segundo comandante del *Mercedes*, capitán de fragata Emilio Acosta y Eyermann, con quien desayunó; de Joaquín Bustamante, que en persona reportó la suerte de los tripulantes del *Merrimac* al almirante Sampson, y del almirante Cervera, que lo visitó en su celda en varias ocasiones.

En los Estados Unidos fue alzado al Olimpo de los héroes nacionales, aunque su futuro no fuera nada lustroso.



Composición con ilustraciones del *Don Juan de Austria* y el *Raleigh*. (*The Sun*, de 2 de mayo de 1898).

Hacia las fechas en las que Hichborn establece estos pilares fundamentales, salvo el tipo y clase de cada buque de la flota vencida en Manila, no había información concreta más allá de lo contenido en los partes de combate. No se había llevado a cabo aún investigación pericial alguna. Se sabía que el *Castilla* estaba totalmente perdido y que, por sus características técnicas, no interesaba lo más mínimo. Al *Reina Cristina* se le consideraba también totalmente perdido en un principio, aunque se terminó por reflotar, aunque, para desgracia de los ingenieros que se encargaron de él, no llegó a Hong Kong, al sufrir sus calderas una explosión a pocas millas de la costa china.

Los intereses del Departamento de Marina estadounidense se centraron en los cruceros *Isla de Cuba*, *Isla de Luzón* y *Don Juan de Austria*.

Si la principal empresa encargada del rescate de la escuadra de Cervera en Santiago de Cuba fue la Merritt & Chapman Derrick Wrecking Co, de Nueva York, para los buques de Manila, Capps contrataría con la Hong Kong and Thompson Dock Co. Sin los contratiempos sufridos en Cuba —fruto de interminables discusiones en los despachos del Departamento de Marina y de posturas enfrentadas que defendían la Junta Naval y el teniente de navío Hobson—, y contando con un apoyo directo por parte de Dewey, esta mercantil pudo concluir sus trabajos de forma rápida y eficiente (10).

Entre el verano y el mes de noviembre de 1898, gracias a los esfuerzos del ingeniero Capps, se salvaron los cruceros *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*. Reflo-

(10) Todo esto se puede demostrar con facilidad enfrentando el número de navíos recuperados en ambos teatros de operaciones en la Guerra de 1898. De las aguas cubanas solo se pudo recuperar un único buque, el crucero *Reina Mercedes*, hermano del insignia de Montojo, el *Reina Cristina*, el cual nunca estuvo en un servicio activo más allá del barracón-prisión-residencia de oficiales en Newport y Annapolis hasta 1957. En Filipinas se alcanzó la docena.

TEMAS GENERALES



Ilustración del estado de la escuadra de Montojo tras el 1 de mayo. (*New York Tribune Illustrated Supplement*, de 19 de junio de 1898).

tados y amarrados en el puerto de Manila, eran sometidos a reparaciones de urgencia para su posterior viaje hasta la colonia británica de Hong Kong, donde se los pondría en dique seco.

Poco después, le tocaría el turno al *Don Juan de Austria*, recibiendo el secretario de Marina Long los correspondientes informes positivos por parte del almirante Dewey, firmados el 26 de noviembre de 1898: *My anticipations as to their value are fully realized. Will leave shortly for Hong Kong under their own steam. Constructor Capps deserving of highest commendation.*

Los costes de reparación serían casi insignificantes: 226.000 dólares americanos en oro, según el informe que Capps redactó para ser entregado a Hichborn. Capps les dedicó las siguientes palabras: *They can be made as effective and as good as new vessels for general service, and especially for work in the Philippines.*

Los trabajos en Cavite parecían ajenos a las noticias de negociación de paz e, incluso, a las amenazas de Washington sobre un posible ataque a la Península por parte de la escuadra del comodoro Watson o de la firma de una rendición incondicional en la bahía de Cádiz.

Necesidad de cañoneros

Resulta curioso que, a pesar de la importancia práctica de una Marina formada por cañoneros y embarcaciones de menor calado en áreas como las Filipinas, la opinión pública sobre este tipo de unidades, *a priori*, era la misma

que se manifestaba contra la llamada Flota Mosquito, que tanto daño acabaría causando al enemigo japonés durante la Segunda Guerra Mundial (11).

Todos los maravillados ojos parecían solo querer deleitarse ante las moles de los acorazados, aunque estos eran totalmente inútiles para las actividades bélicas en las que se entretendría la Marina no solo en la nueva colonia, plagada de bajíos, pequeñas ensenadas, puertos escondidos, sino también en el Asia continental.

Las líneas de los acorazados y su poderío artillero siempre resultaban ser más atractivos e impresionantes.

Cuando llegó la paz entre España y Estados Unidos, con la firma del Tratado de París el 10 de diciembre de 1898, y las navidades se hacían sentir

con fuerza en la nación vencedora, el *Don Juan de Austria* se une a los *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*. Necesitó más tiempo del previsto en el Apostadero de Cavite.

Los cruceros entrarían en el puerto de Hong Kong bajo la insignia de la escuadra asiática.

Los informes técnicos, que manejaban el secretario Long y sus subalternos, dejaban entrever la excelente opinión que tenían los ingenieros navales americanos sobre el estado del trío español. Lo que más les llamaba la atención era su magnífica maquinaria, que había permitido generar 12 nudos con total tranquilidad, en el caso del *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*, y 11 para el *Don Juan de Austria*.

Doce antiguos buques españoles pasaban a enarbolar la bandera de la Unión ese último mes de 1898, algo por lo que las autoridades de Washington se enorgullecían y se daban palmadas en la espalda, a pesar del asombroso



El almirante George Dewey. Detalle de la portada de *Scientific American* de 7 de diciembre de 1907.

(11) ¿Quizás seguía vigente tal legado cuarenta años después? Todo apunta a que sí.

TEMAS GENERALES



Ilustraciones dedicadas a Phillip S. Hichborn (*Los Angeles Herald*, de 12 de junio de 1898) y a Richmond P. Hobson (*The San Francisco Call*, de 5 de junio de 1898).

desastre en el rescate de los buques de Santiago de Cuba. Entre retrasos, escollos y falta de decisión, en esta fecha no se había reflatado aún el *Reina Mercedes* y se habían abandonado definitivamente los trabajos sobre el *Cristóbal Colón*, por no mencionar que ya hacía mes y medio que tuvo que ser dejado a su suerte el *Infanta María Teresa* ante las costas de la isla de Cat (Bahamas) por la imposibilidad de llevarlo a remolque hasta las costas americanas en medio de la tormenta.

Dos unidades encuadradas en esta larga lista de buques de las Filipinas seguían rumbo a Portsmouth, donde serían sometidos a cuarentena y a inspección por los oficiales médicos F. S. Hope y Pettus. Otros siete estaban ya operativos y navegaban junto a Dewey.

Los cruceros *Isla de Cuba*, *Isla de Luzón* y *Don Juan de Austria*, en dique seco en Hong Kong, serían de inmediato objeto de reparaciones para cumplir misiones de naturaleza bélica. De dichos trabajos debería haberse encargado el principal artífice de su recuperación, Capps, pero en los círculos de la Junta Naval se piensa en otro nombre, Richmond Pearson Hobson. De poco le sirvió su aureola de tercer héroe de la nación, admirado tanto por sus paisanos como por los españoles, ya que causaba un gran malestar entre sus compañeros y superiores, sin poder deshacerse de su bien merecida fama de chivato durante su época en la Academia Naval. Solía caer mal y es posible que Hichborn

compartiera la misma malquerencia. Por muchas protestas que elevase, el — con toda la razón— avinagrado Hobson no tendrá más opción que acabar de supervisor en los astilleros de Hong Kong, dejando de lado los esfuerzos centrados en el *Cristóbal Colón* o en el *Reina Mercedes*.

Capps regresaría a la Union Iron Works para encargarse del buen término de los acorazados *Ohio* y *Winconsin*.

El interés del Departamento de Marina por la puesta en primera condición de los cruceros *Don Juan de Austria*, *Isla de Luzón* e *Isla de Cuba* se reforzó cuando, a finales del mes de diciembre de 1898, el secretario de Marina Long decidió enviar a la colonia británica en China 400 marinos americanos con el único fin de dotarlos de tripulación (12). En comparación con las marinerías originales bajo pabellón español (13), Dewey creía que con las modificaciones a realizar y armamento a adjudicar a los nuevos cañoneros (14) se podría reducir el número de tripulantes hasta la mitad sin mermar la capacidad operativa y la eficiencia de los buques (15).

Sombras de insurrección filipina contra los Estados Unidos de América

España cede definitivamente los territorios de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, de acuerdo con el Tratado de Paz de París, asumiendo el Gobierno de los Estados Unidos el mando civil y militar el 1 de enero de 1899.

Los planes de conquista estadounidense se habían estado fraguando desde 1896, año en que su política exterior vira en redondo y comienza a radicalizarse en contra de España. Por aquel entonces, por la Oficina de Inteligencia Naval rondaba un joven oficial con mucha proyección de futuro. Su nombre era William W. Kimball. Este trazó las líneas a seguir para hacerse con unas colonias agobiadas y alejadas de la metrópoli. Un ataque fulgurante, tenaz y brutal, de un solo mazazo, obligaría al Gobierno de Madrid a cederlas. No erró en sus predicciones.

(12) Esa era la intención, aunque aquellos hombres debieron acabar empleados en otras unidades, ya que el propio Long, en carta remitida a Watson en fecha de 27 de octubre de 1899, tuvo que admitir que tenía graves dificultades para reclutar los hombres necesarios para dotar a las tripulaciones completas de los tres cañoneros.

(13) *Don Juan de Austria*, 28 oficiales y 179 suboficiales y marineros. *Isla de Luzón* e *Isla de Cuba*, 31 oficiales y 156 suboficiales y marineros cada uno.

(14) Destacar que se los llega a denominar como cañoneros, aun manteniendo su categoría de cruceros. Así, durante su intervención en la expedición contra la rebelión bóxer y contra la insurrección filipina, se los identifica como cañoneros aunque, cuando el Escuadrón del Sur Pacífico es redistribuido en tres divisiones, serían integrados en el de cruceros.

(15) Según el Apéndice B de la obra *The USS Nashville and the presence of armed american naval training vessels on the Great Lakes*, en 1909, el *Don Juan de Austria* poseía la siguiente tripulación: siete oficiales y 139 suboficiales y marineros.

TEMAS GENERALES

Ahora nos vemos en la obligación de realizar un viaje de introspección histórica para comprender los futuros problemas de Washington con los frutos de la Guerra de 1898.

El darwinismo social empujó a los Estados Unidos hacia la conquista más allá de sus propias fronteras. Tratadistas y políticos abogaban por una estrategia que empujaba a la Unión a dotarse de colonias si quería mantener su ritmo y riqueza, haciendo suyas las materias primas de otros territorios, siempre y cuando no se vulnerase la tan cacareada Doctrina Monroe.

A pesar de la escasamente disimulada apetencia por los territorios españoles de ultramar, Dewey esperaba que China estuviera madura para una intervención militar que permitiera hacer un sitio a su nación entre británicos y alemanes.

Llegó 1898. Amaneció el 1 de mayo en Manila y el 3 de julio en Santiago de Cuba. Los planes de la Junta Naval se iban cumpliendo desde el mismo 24 de abril, pero ¿sería tan «fácil» retener las nuevas colonias como fue conseguir las?

El periodo comprendido entre el cese de hostilidades entre el Reino de España y la Unión (12 de agosto de 1898) hasta la asunción de la gobernación (1 de enero de 1899) no fue tranquilo. Si, por un lado, los nuevos funcionarios juraban fidelidad a los Estados Unidos en la isla de Cuba, en Filipinas las cosas no iban demasiado bien.

Desde el 23 de junio de 1898 el general Emilio Aguinaldo lidera una revolución abierta contra España, autonombrándose presidente de la República filipina el 1 de julio y declarando la independencia del archipiélago semanas antes de que las naciones enfrentadas llegaran a un principio de acuerdo.

En noviembre de 1898, Aguinaldo se planta ante el mando americano y le conmina a abandonar las islas, mientras, de paso, busca la protección militar del Imperio del Japón. El cónsul general estadounidense en Hong Kong, Rounseville Wildman, detiene abruptamente todo suministro de material bélico a los insurrectos filipinos, aunque algunas compañías privadas continuaron con el rentable comercio de la guerra, a pesar de ser abiertamente ilegal.

Tras la caída definitiva de Manila, los hombres del general Aguinaldo desvalijaron armerías y polvorines españoles, listos para pintar en bastos ante unos hombres uniformados por el Tío Sam que no venían a liberar a nadie, sino a hacer del archipiélago su declarada colonia en el Pacífico (16).

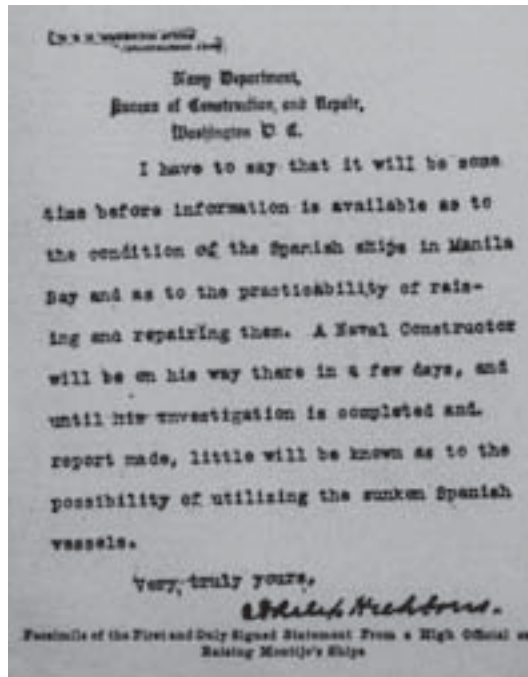
Los americanos parecían dormirse en los laureles en París, queriendo cerrar su puño frío ante el impasible rostro del comisionado español Eugenio Montero Ríos. Parecía todo perfecto para ellos, pero pronto explotó por los

(16) Por orden de McKinley, hombre que no perdía el tiempo en su ansia expansionista, tras la ocupación de Manila por parte de Dewey, *All ports and places in the Philippines which may be in the actual possession of our land and naval forces will be opened, while our military*

aires la caliente tarta de manzana del Pacífico gracias a los insurgentes filipinos.

Las negociaciones diplomáticas eran bilaterales entre los gobiernos español y estadounidense, y para nada entraba la figura de las guerrillas filipinas. Si el alto mando yanqui se sirvió de los moros para espolear al ejército español, ahora no eran más que un problema bastante engorroso. Violentos y fuertemente armados, causaban desórdenes allá donde fueran, poniendo en peligro la tranquilidad y el buen horizonte comercial de la colonia. Por si esto no fuera poco, no teníamos sobre el tapete minúsculos focos de resistencia rebelde y terrorista casual, sino una organización fuertemente estructurada que, encima, se encontraba sostenida en la sombra por potencias extranjeras como Japón o Alemania (17). También intereses españoles se servían de los insurgentes para obstaculizar el control americano.

La Junta Naval tomó la decisión de apoyar a Dewey con dos acorazados más y los suficientes cruceros para hacer efectivo el nuevo poder. La Fuerza Expedicionaria, obligada a continuar en Filipinas más allá de lo que firmaron sus miembros en contrato, se enfrentaba a un gran obstáculo en la nueva colonización de las Filipinas. Al otro lado de la línea, en las selvas, pululaban como fantasmas 37.000 guerrilleros que, con únicamente lo que habían capturado a las tropas españolas, tenían una potencia de fuego de 6.600 rifles, eso sin contar con otros tipos de armas de distinto calibre y clase. A finales de



Informe signado por Hichborn sobre el estado de la escuadra de Montojo. (*Los Angeles Herald*, de 12 de junio de 1898).

occupation may continue, to the commerce of all neutral nations, as well as our own, in articles not contraband of war. Entre aquellos puertos se encontraban, en un principio, los de Iloilo y Cebú.

(17) Alemania estuvo muy interesada, en su supuesto papel de país neutral durante la Guerra Hispano-Americana, respecto de las posesiones españolas en el Pacífico.

TEMAS GENERALES

agosto de 1898, se había concentrado un número de 15.000 hombres armados bajo la bandera de la independencia filipina (18).

El 4 de diciembre de 1898, McKinley sabe que retendrá Filipinas en sus manos conforme al articulado del Tratado de Paz, pero la necesidad de una intervención bélica más agresiva era acuciante en el archipiélago. Así, la escuadra de Dewey recibe a los antiguos españoles *Albay, Calamianes, Callao, Gardoqui, Manila, Manileño, Mariveles, Mindoro, Pampanga, Panay, Paragua, Samar, Urdaneta y Vasco*, esperándose la incorporación de los *Isla de Luzón, Isla de Cuba y Don Juan de Austria*.

El general Elwell Stephen Otis informa de que es perentorio ocupar Iloilo y Cebú, abrirse paso hasta Aparri, Legazpi, Vigan, Dagupan y Zamboanga, y asegurar, de una vez por todas, la capital.

Con la firma del Tratado de Paz, el abandono progresivo de los puestos avanzados por las fuerzas españolas culminó a finales de 1899. Pero dichas defensas eran ocupadas inmediatamente por los insurrectos, lo cual cuestionaba internacionalmente la posesión de las islas por parte de los Estados Unidos.

Los 20 millones de dólares entregados como indemnización a España correspondían más bien a una compra, y la Unión no iba a dejar a la deriva toda aquella riqueza que representaban las Filipinas ante los codiciosos ojos del resto de potencias mundiales que no dudarían en tratar de «robarles».

Se acercaba la guerra, y esa «asimilación benevolente» del discurso de McKinley con respecto al archipiélago no iba con Aguinaldo y sus partidarios.



(18) Como bien diría el general Anderson, del Ejército de los Estados Unidos, los filipinos [...] *are not ignorant, savage tribes, but have a civilization of their own; and though insignificant in appearance are fierce fighters* [...].

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA Y ELÍAS: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*. Madrid, San Martín, 1980.
- W. CARLSON, Ted: *The Philippine Insurrection: The US Navy in a military operation other than war, 1899-1902*. Monterrey, California (USA). Naval Postgraduate School, diciembre de 2004.
- KEENAN, Jerry: *Encyclopedia of the Spanish-American & Philippine-American wars*. Santa Barbara (California), ABC-CLIO, 2001.
- MARTIN ANDREWS, Paul: *Limits of Coexistence: The USS Nashville and the presence of armed American naval training vessels on the Great Lakes*. Montreal, Department of History, Canadá, julio de 1981.
- C. NALTY, Bernard: *The United States Marines in the war with Spain*. Washington (Estados Unidos), G-3 Division Headquarters, US Marine Corps, 1967.
- DE QUESADA, Alejandro: *The Spanish-American war and Philippine Insurrection*. New York, Osprey Publishing Ltd., 2007.
- SPEARS, John R.: *Our Navy in the War with Spain*. New York (Estados Unidos), Charles Scribner's Sons, 1898.
- La Ilustración* de 2 de marzo de 1890.
- The Kansas City Journal* de 2 de mayo de 1898.
- The New York Tribune* de 2 de mayo de 1898.
- The Sun* de 2 de mayo de 1898.
- The San Francisco Call* de 2 de mayo de 1898.
- Deseret Evening News* de 5 de mayo de 1898.
- Los Angeles Herald* de 6 de mayo de 1898.
- The Sun* de 6 de mayo de 1898.
- La Ilustración Ibérica* de 7 de mayo de 1898.
- The San Francisco Call* de 8 de mayo de 1898.
- Nuevo Mundo* de 11 de mayo de 1898.
- La Ilustración ibérica* de 28 de mayo de 1898.
- The San Francisco Call* de 5 de junio de 1898.
- The New York Tribune Illustrated Supplement* de 19 de junio de 1898.
- Los Angeles Herald* de 12 de junio de 1898.
- El Mundo Naval Ilustrado* de 1 de agosto de 1898.
- Hawaiian Gazette* de 20 de septiembre de 1898.
- The New York Times* de 25 de octubre de 1898.
- The Times Washington* de 21 de noviembre de 1898.
- The Sun* de 26 de noviembre de 1898.
- The Times Washington* de 27 de noviembre de 1898.
- La Nueva España* de 2 de septiembre de 2009.
- Biblioteca Nacional de España, <http://www.bne.es/>
- Dictionary of American Naval Fighting Ships*, <http://history.navy.mil/danfs/index.html>
- Library of US Congress. *Chronicling America*, <http://chroniclingamerica.loc.gov/>
- The Navy Department Library: <http://www.history.navy.mil/>
- World Naval Ships*, <http://www.worldnavalships.com/>

Si desean contactar con el autor de este artículo, pueden hacerlo a través de su blog *El Navegante del Mar de Papel*, <http://navengantedelmardepapel.blogspot.com/>

EOS del *Patíño* en Operación ATALANTA.
(Foto: J. L. Fernández Garrido).

