

CAÑONERAS EN LOS CONFINES DEL MUNDO

Juan Miguel EVANGELISTA PINTADO



SPAÑA fue el país colonizador de lo que hoy conocemos como Filipinas; realmente nunca llegó a dominar por completo aquel territorio, debido a su extensión — más de siete mil islas — y a la dificultad de viajar hasta allí, pues requería bordear África o navegar desde Nueva España, actual México; pero quizás el factor que más influyó fue su limitada riqueza en materias primas en comparación con la de las Américas.

Los primeros occidentales que pusieron sus pies en aquellos territorios fueron los pertenecientes a la expedición de Magallanes-Elcano en su hazaña de circunnavegar el globo terráqueo, fijando siempre rumbo hacia poniente. Precisamente allí, en Mactán, frente a la isla de Cebú, encontró la muerte Magallanes, lo que convirtió a Elcano en su capitán, alcanzando así la fama por su heroica hazaña de dar la vuelta al mundo a bordo de la nao *Victoria*.

Las crónicas de los navegantes que allí estuvieron despertaron la curiosidad de gentes de mar, que se aventuraron desde Nueva España, cruzando el océano Pacífico hasta aquellas tierras, con la intención de reclamarlas para España antes de que arribaran los portugueses, que por el Tratado de Zaragoza (1), en teoría, tenían derecho a aquella remota zona de paso hacia las Especierías.

Tras algunos tímidos intentos de colonización, quien realmente comenzó a añadir territorios a la Corona y a sacar partido de las escasas y extrañas materias primas de aquellos lares fue Miguel López de Legazpi que, junto a su

(1) Fue un tratado de paz firmado el 22 de abril de 1529 entre España y Portugal, donde reinaban Carlos I y Juan III respectivamente, que delimitaba exactamente las zonas de influencia portuguesa y española en Asia.



Miguel López de Legazpi.
(Foto: www.wikipedia.org).

nieto, conquistó las islas principales y fundó Manila, en la isla de Luzón.

Los años pasaron con más pena que gloria debido al escaso interés de la Corona por aquellas posesiones; no obstante, durante los siglos XVII y XVIII los conflictos europeos solían trasladarse también a las colonias y España tuvo que luchar inexorablemente para mantener su dominio en el archipiélago contra Holanda y Gran Bretaña. Durante la Guerra de los Siete Años, los ingleses ocuparon Manila (1672), aunque al año siguiente, después del Tratado de París, la abandonaron. Durante ese corto período de tiempo, los británicos pudieron comprobar lo difícil que era permanecer en aquel territorio y, a pesar de sus numerosas incursiones por la isla, nunca pudieron alejarse de Manila.

A España le costó mucho el asentamiento y nunca logró su colonización completa, como ya había ocurrido con América.

Aunque muchos historiadores lo achacan a otros motivos, el principal fue la existencia de una sociedad bien estructurada y organizada, sobre todo en las islas del sur, ya que un siglo antes de la llegada de los hispanos los musulmanes habían logrado infundir su cultura y religión en la zona. Los peninsulares llamaron a aquellas gentes «moros» por profesar la religión musulmana. Hoy en día, los habitantes del sur de Filipinas, sobre todo en la isla de Mindanao y el archipiélago de Joló, se denominan orgullosamente a sí mismos «moros».

España colonizó Filipinas durante aproximadamente 333 años pero, como antes hemos dicho, nunca pudo imponer su cultura, su lengua y su religión. Después de la Guerra de 1898, pasó a manos de Estados Unidos, que se convirtió en la potencia colonizadora de la zona, imponiendo con notable

éxito su idioma y su administración. Cuando tras la Segunda Guerra Mundial logran independizarse, un destacado mandatario dijo injustamente que en Filipinas había triunfado el inglés debido a que los españoles llenaron aquellas tierras de iglesias y los americanos de escuelas. Esta aseveración no resiste la más mínima revisión histórica por muchos motivos que no comentaremos y que exceden el objetivo de este artículo.

Después de dominar durante las monarquías de los Austrias y Borbones la isla mayor, Luzón, y las principales de las Visayas, quedaba la zona más rebelde, pues era donde el islamismo había calado más profundamente, con una sociedad bastante estructurada y dedicada al comercio ilegal, tráfico de esclavos y la piratería. Se trataba de la segunda en importancia, Mindanao.

Aunque se llegaron a dominar las zonas costeras de Mindanao, no así las zonas interiores, y la situación llegó a ser insostenible debido a la generalización de las incursiones piratas en las ciudades para hacer esclavas blancas. Generalmente se combatía a los hombres hasta la muerte, y a las mujeres y niños se les esclavizaba para hacerlos servir al sultán, al datto (2) correspondiente o venderlos a otras comunidades (rancherías). Los esclavos masculinos, que generalmente no eran de raza blanca, solían ser utilizados como pescadores de perlas, pues se trataba de un trabajo muy penoso y peligroso por las grandes profundidades a las que algunas veces había que bajar y por el acecho de los tiburones. Un país occidental como España no podía permitir aquella situación dentro de sus dominios, por lo que hubo varias campañas militares para dominar el interior de la isla.

La primera operación con impacto fue comandada en 1637 por el gobernador militar de las islas, Sebastián Hurtado de Corcuera y Gaviria. Las crónicas moras de la época cuentan que fue temido y respetado por sus enemigos, que llegaron a considerarlo invencible. Consiguió pacificar la zona costera de Mindanao y establecer ciudades tan importantes como Zamboanga o Iligán. Acabó con la piratería raquera, que era la más practicada, y los moros tuvieron que huir al enorme lago de Lanao, situado en el interior, en la caldera de un volcán extinto. También realizó una incursión importante, pero esta vez con escasos medios humanos y materiales en el archipiélago de Joló. En esta ocasión no obtuvo ninguna victoria clara, pero dejó tan mermado al enemigo que permaneció aletargado durante bastantes años.

Con el tiempo y la dejadez de los posteriores gobernadores, las posiciones en Mindanao se fueron perdiendo, manteniendo solo las principales poblaciones, sobre todo Zamboanga, con su imponente fortaleza de El Pilar, la cual nunca fue conquistada por los moros a pesar de los numerosos ataques que sufrió durante más de 200 años.

(2) Caudillo moro que rinde pleitesía al sultán y suele ser el amo y señor de una ranchería.

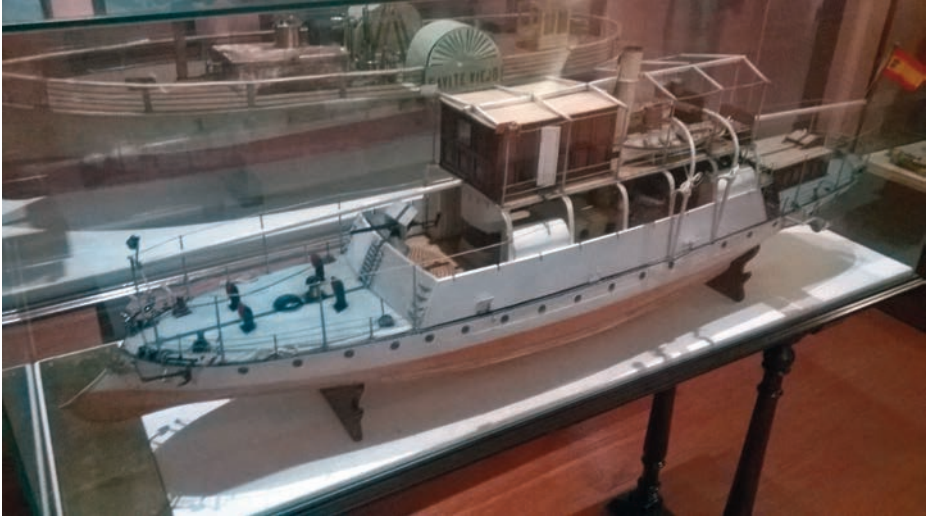


Islas Filipinas.

Al volver la piratería y el comercio ilegal a las aguas del mar de Sulú, posteriores gobernadores volvieron a intentar someter, aunque fuera parcialmente, la isla. Solo dos de ellos, ya en el siglo XIX, lograron algún progreso, Valeriano Weyler y Ramón Blanco Ereas, que en una exitosa campaña militar no solo logró alejar a los moros de las costas, sino de su último refugio, el lago interior de Lanao, conquistando Marahui, hoy conocida como Marawi. Estableció colonos en la zona, trazando una pequeña ciudad y dotándola de un importante acuartelamiento militar, que incluía un fuerte de madera con altas torres. Pero lo más importante fue que se empeñó en que los moros no volvieran a sus antiguos asentamientos, hostigando sin descanso a las rancherías de las orillas del lago, estableciendo para ello un apostadero y un

pequeño arsenal de Marina para acoger barcos modernos, como cañoneras de vapor, para patrullar la laguna.

Se encargó el diseño de esos barcos de guerra al ingeniero de arsenales Manuel Rodríguez, con algunas premisas que tuvieron un peso fundamental en el proyecto final. La cañonera debía tener el menor calado posible, pues se desconocía el sondaje de la laguna y debía ser capaz de acercarse lo máximo posible a la orilla. Construida en acero endurecido reforzado en la línea de flotación, reducto de combate y torre de gobierno con plancha de 10 mm, también se le dotaría de un espolón de acero para echar a pique las embarcaciones enemigas, construidas generalmente de madera, cañas, nipa y otras fibras vegetales; pero lo mejor de todo es que debía soportar el traslado hasta Mindanao en trozos y su porteo a través de la jungla desde Iligán hasta Marahui por una trocha de unos 30 km que se había construido unos meses antes y que ascendía desde el nivel del mar hasta los 700 m de altitud de la laguna.



Maqueta de una cañonera expuesta en el Museo Naval de Madrid.

Finalmente, se decidió la construcción de dos cañoneras que, debido a lo costoso de su traslado desde la Península, fue encargada a la empresa inglesa Hutchison Wampoa Dockyard radicada en Hong Kong. El casco, de una eslora de 29 m aproximadamente y seis de manga, fue dividido en tres trozos para su transporte. Todo el material se portearía en viajes sucesivos por personal del Ejército y nativos contratados. Por desgracia, los caballos que llevaron allí los españoles eran muy escasos y el único animal de tiro que había en la isla era el carabao, débil y no apto físicamente para este tipo de trabajos, por lo que se usaron porteadores humanos, llamados «cargadores», ya que las piezas de gran peso y tamaño eran transportadas en carros tirados por ellos.

Arriba en la laguna, en el arsenal, las cañoneras serían montadas, botadas y puestas a punto, por lo que se construyeron unas gradas al efecto. El montaje fue realizado por cien chinos de la empresa de Hong Kong, dirigidos por tres ingenieros británicos. El resultado de la operación fue un éxito y en poco tiempo las dos cañoneras empezaron a prestar servicio en la laguna. Lo más penoso, quizá, de todo este proyecto fue el transporte de las piezas a través de la jungla, no solo por lo arduo del trabajo, las duras condiciones climáticas de lluvia casi continua, suelo embarrado, cuevas pronunciadas y cunetas con peligrosos precipicios, sino también por las constantes emboscadas moras, que hicieron necesario construir varios fuertes a lo largo de la trocha, en los que se distribuían diversas compañías de un regimiento de fusileros que acompañaban a los convoyes de transporte.



Cañonera *Lanao*. (Foto: internet).

Las dos cañoneras, la *Lanao* y la *General Blanco*, cumplieron su misión a la perfección apoyando las labores del Ejército con patrullas en las que se registraban y se intervenían vintas (3), realizando incursiones de castigo a las rancherías enemigas y levantando un mapa topográfico de las orillas de la laguna, así como de sus fondos. Hay que decir que no todas las rancherías moras eran enemigas, ya que había unas pocas que se consideraban leales al Reino de España y hacían ondear nuestra bandera en la cotta (4) del datto correspondiente. Con las rancherías amigas se comerciaba y se contrataban intérpretes, aunque con suma precaución, porque las traiciones solían ser muy comunes. Por todo ello, la labor de patrulla y registro de vintas era muy importante, ya que había que dejar claro que los moros «amigos» podían circular por el lago, no así los hostiles, cuyas mercancías eran intervenidas y sus vintas destruidas.

Los barcos de acero al final resultaron fiables y maniobrables en aquellas aguas no solo por su diseño, sino por las dos hélices que incorporaban y que les proporcionaban una velocidad máxima de 10 nudos aproximadamente

(3) Barco típico de los moros de Filipinas utilizado para la piratería y el transporte.

(4) Fuerte moro con gruesas paredes de tierra y madera capaces de aguantar severos cañonazos. En él vivía el datto con sus familiares directos e indirectos y también se refugiaba el pueblo cuando había algún ataque.

gracias a la energía que les transmitían tres calderas escocesas de llama de retorno. Las numerosas aspilleras que rodeaban el casco hacían posible un cómodo fuego de fusilería, así como el cañón de tiro rápido de 42 mm Nordenfelt situado a proa. Las ametralladoras de 25 mm en ambas bandas y la de 10 mm de popa, del mismo fabricante que el cañón, hacían al barco muy versátil. El radio de acción teórico era de 260 millas a máxima carga, transportando hasta 100 hombres para las misiones que así lo requirieran.

Estas dos cañoneras lograron mantener a los moros a raya; algunas ranche-rías de las orillas del lago fueron trasladadas más al interior o abandonadas por sus habitantes y, en cierta manera, la zona fue pacificándose, hasta el punto que se planeó una ruta desde la ciudad portuaria de Iligán hasta el centro de la isla, a través de una línea férrea de vía estrecha que utilizó tramos de la trocha existente hasta Marahui, y después se instauró otra marítima que atravesaba el lago Lanao aprovechando la protección que brindaban los fabulosos barcos de acero.

Gracias al éxito de las cañoneras, se decidió construir otras dos siguiendo el mismo procedimiento anterior, pero esta vez de menor tamaño, de unos 20 m de eslora y una sola hélice, que tuvieron como primer y único destino el apostadero de Marahui; en total, fueron las siguientes:

- *Lanao*, botada el 18 de agosto de 1895.
- *General Blanco*, botada el 22 de septiembre de 1895.
- *General Corcuera*, botada el 14 de febrero de 1896.
- *General Almonte*, botada el 12 de septiembre de 1896.

Para el apoyo al Ejército y labores propias en el apostadero se desplegó una batería de desembarco, para la cual se mandó construir a la misma empresa de Hong Kong tres chalanas de acero con puerta abatible de 18 metros de eslora y cinco de manga, dotadas de asientos para el cómodo transporte de las tropas. Cada una de ellas tenía capacidad para 200 hombres. Generalmente eran remolcadas por las cañoneras, aunque también podían manejarse con remos para maniobras de aproximación. La flotilla la completaban tres pequeños botes cañoneros de madera que podían desplazarse a remos y a vela y que fueron construidos *in situ* por personal del Arsenal de Cavite.

Después de la Guerra entre España y Estados Unidos en 1898, por la que nuestro país perdía sus posesiones de ultramar y cedía el control de Filipinas al Gobierno norteamericano, el glorioso servicio de estos cuatro magníficos barcos de acero llegó a su fin un día de noviembre de 1898, en el que suponemos que el comandante del apostadero de Marahui, el teniente de navío José Sánchez Ibarгүйen, dio orden de inutilizar todo el material que no pudiera ser transportado y que pudiera aprovechar el enemigo. Las dependencias militares fueron incendiadas y las cuatro cañoneras de acero, junto a las tres chalanas, hundidas en una zona profunda del lago.

Marahui permaneció olvidada hasta que en 1902 llegó allí para pacificar la zona, como antes habían hecho los hispanos, el 22.º Regimiento de Infantería de los Estados Unidos. Intentaron reutilizar al máximo todas las instalaciones españolas, pero lo más sorprendente de todo es que tenían conocimiento y documentación de la flotilla que un día dominó el lago y se empeñaron en rescatarla de sus fondos.

Por indicaciones de los oriundos de la zona, y aunque hacía tiempo del suceso, lograron triangular el área en la que se pensaba que los barcos estaban hundidos, ya que los moros habían hecho señales en los árboles para marcar el lugar. Los testigos contaron que los españoles se pasaron algunos días desmontando, en la medida de lo posible, los barcos y llenándolos del carbón que tenían almacenado en tierra. A última hora de la tarde, encendieron la caldera de una de las cañoneras grandes y poco antes del anochecer partió, remolcando al resto y a las tres chalanas. Poco después, un pequeño bote de madera con seis hombres regresó al apostadero. Al día siguiente, todos los españoles marcharon para Iligán. El teniente Parker Hitt, a cargo de la recuperación de las cañoneras por parte de los americanos, comentaba que en el botellero de la mesa de la cabina de la reflatada *Lanao* encontró una botella de champán vacía y seis copas, mudos testigos de aquella descorazonadora despedida de los barcos y de las tierras que tanto trabajo había costado colonizar. Hitt guardó aquellas copas como un tesoro hasta su muerte.

En el reflatamiento de los barcos fue fundamental el concurso del buzo profesional inglés Frederick J. Davies, único superviviente del rescate de los objetos de valor del buque de línea *Alfonso XII*, naufragado en el golfo de Vizcaya. Su experiencia le sirvió para que, a pesar de las turbias aguas del lago, la oscuridad de los fondos y la anormalmente alta temperatura de las aguas, 30° C, pudiera encontrar la primera de las cañoneras grandes.

Los pecios fueron localizados en febrero de 1904. Con dos gabarras construyeron una especie de grúa puente que podía desplazarse por el agua, y el 26 de abril de ese año comenzó el rescate de los barcos. En mayo, el monzón hizo suspender los trabajos y no fue hasta el 19 de junio cuando lograron separar la primera de las cañoneras del fondo; el 3 de agosto apareció la chimenea por la superficie del lago y fue entonces cuando lograron identificar a la *General Almonte*. El barco, tras numerosas vicisitudes, no llegó al carenero hasta el 14 de octubre, donde se empezó a trabajar a fondo en su restauración, con tal éxito que el 12 de diciembre comenzó a prestar servicio para la Armada de los Estados Unidos patrullando el lago, como antes había hecho para la Armada española.

Posteriormente fue localizada la *Lanao*, reflatada también junto a las chalanas hundidas con material del apostadero. La experiencia en los rescates y restauración fue tal que para mediados de 1904 las chalanas y la *Lanao* comenzaron a prestar servicio. El teniente Parker Hitt fue enviado a otro desti-

no, por lo que dejó al teniente Seaman el encargo de reflotar las otras dos embarcaciones. El resto de cañoneras no estaba en tan buen estado. Ninguna de las embarcaciones fue rebautizada. La que mejor aguantó el paso del tiempo fue la *General Blanco*, que estuvo navegando hasta 1918 sirviendo no solo a la Armada de los Estados Unidos, sino posteriormente al Gobierno provincial de Lanao.

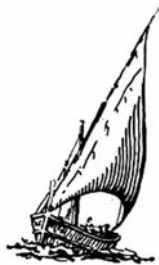
La admiración del teniente Hitt por estos barcos fue tal que en su artículo para el *US Naval Proceedings* en el que describe el rescate termina con esta sentencia:

«Treinta años han pasado desde aquellos días y los moros del lago Lanao siguen siendo un problema para el gobierno filipino. En el pasado mes de abril, una banda de estos se atrincheró en la cotta de Macaguiling entre Bini-dayan y Ganassi en la parte sur del lago y comenzaron a aterrorizar a los vecinos de la zona, la guarnición del nuevo ejército filipino en Camp Keithley organizó una expedición embarcándose en el *General Blanco* para intentar erradicar en la costa sur la piratería y las mafias. Han cambiado los ejércitos, han cambiado las armas, pero siguen permaneciendo los moros y el *General Blanco*».

Buenos barcos en diseño y en acción, diseñados por un ingeniero de arsenales español, construidos en Hong Kong, transportados pieza a pieza por la jungla, evitando emboscadas moras, y montados en un apostadero a orillas de un lago situado a 700 m sobre el nivel del mar y a 30 km de la costa. ¡Qué gran hazaña de nuestros ejércitos! Y desconocida por muchos.

BIBLIOGRAFÍA

MORCILLO, José Juan: *El Enigma Sumergido*. Primera edición. Amazon, 2017. ISBN-13: 978-1973598718.



Los buques de acción marítima *Audaz* y *Furor* y el submarino *Tramontana* en el río Guadalquivir con motivo del Día de las Fuerzas Armadas 2019 en Sevilla. (Foto: Antonio Erce Lizarraga).

