

La ocupación norteamericana de Filipinas: repatriación de excombatientes españoles¹

JUANA MARTÍNEZ MERCADER²

Resumen - El Apostadero de Filipinas se estableció a principios del siglo XIX. Estaba situado en un área político-estratégica de gran importancia, rodeado de posesiones inglesas, holandesas y chinas, centro de la piratería jolo-malaya. Tras la derrota de Cavite, España hubo de ceder las Islas Filipinas a Estados Unidos y proceder al desalojo de instalaciones, así como a la repatriación del personal militar y civil.

Palabras clave: Apostadero de Filipinas. Guerra hispano-norteamericana. Repatriación de personal civil y militar.

Abstract The naval station of Philippines was established at the beginning of the 19th century. It was placed on a very important political and strategical area, surrounded by English, Dutch and Chinese possessions, centre of the jolo-malayan piracy. After the disaster of Cavite, Spain had to cede the Philippine Islands to the United States and to proceed to the abandonment of the installations as well as to repatriate the civil and military establishment.

Key words: Naval Station of Philippines. War Spanish-North American. Repatriation of civil and military establishment.

1. Fecha de recepción: 15 julio 1998.

2. Doctora en Historia Moderna y Contemporánea. C/ Mayor, 36 (Bº Peral). Cartagena (Murcia). Tlf: 968 -51 33 23.



1. Presentación

Las Filipinas constituyen un archipiélago de más de 7.000 islas que se extienden a lo largo de 2.000 km. de Norte a Sur, y de 1.300 km. de Oeste a Este. Luzón y Mindanao son las mayores y juntas abarcan los dos tercios del territorio. Entre estas dos islas, se extiende el archipiélago de las Visayas³.

En cuanto a la situación político-estratégica del área, las Filipinas representaban un punto intermedio en las rutas de la seda, las especias y las maderas exóticas, al tiempo que su proximidad al continente asiático les hacía ser consideradas como base de operaciones ante posibles incursiones en el mismo⁴. Además, se hallaban rodeadas de posesiones inglesas, holandesas y chinas, casi siempre hostiles a la presencia española, y sobre todo aparecían como el centro de la piratería malaya, que no cesó en sus acciones adversas a lo largo de los siglos, y que tenía establecidas sus bases en la isla de Joló⁵.

El teatro de operaciones filipino ofrecía unas características muy peculiares. Las islas de Luzón, Panay, Mindoro y Samar, especialmente, estaban cristianizadas, formando una unidad política y comercial de cierto desarrollo. Pero las del Sur, sobre todo Mindanao y Joló, eran musulmanas, gobernadas por reyezuelos con tradición pirática y viviendo sólo de las presas y esclavos, que cogían en abundancia. Esta situación traía consigo la necesidad de defensa ante los ataques corsarios, tanto de las comunicaciones marítimas como de los pueblos de las costas, precisándose el mantenimiento de unas fuerzas navales.

Hubo siempre una diferencia muy importante entre las Filipinas y las posesiones españolas en América: su lejanía y la escasez de intercambios con el ámbito económico hispano, dado que el comercio local estuvo constantemente en manos de traficantes chinos. Esto motivó que el asentamiento de españoles fuera mucho menor aquí que en América, y que la administración y las guarniciones fueran bastante débiles.

Consecuencia de ello fue la menor hispanización de los indígenas⁶, la incompleta sujeción del archipiélago, y la importancia de los religiosos-misioneros, que en ocasiones constituían el único elemento efectivo de la administración o se convertían en soldados, al frente de los indígenas fieles, cuando había que rechazar un ataque pirático o someter una insurrección.

3. MORGÁ, Antonio de: *Sucesos de las islas Filipinas*. Madrid, Polifemo, 1997. BUZETA, Manuel: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de las Islas Filipinas*. Madrid, Imp. J.C. de la Peña, 1850-51. 2 vols. SAN AGUSTÍN, Gaspar de: *Conquistas de las Islas Filipinas (1565-1615)*. Madrid, CSIC, 1975. *Estudio sobre Filipinas y las islas del Pacífico*, coordinado por F. Rodao García. Madrid, Asociación Española de Estudios del Pacífico, 1989.

4. ALIA PLANA, Jesús M^o: *El Ejército español en Filipinas: el periodo romántico*. Madrid, Tabapress, 1993. pp. 14-16.

5. Vid. BARRANTES, Vicente: *Guerras piráticas de Filipinas contra mindanaos y joloanos*. Madrid, Imp. de M.G. Hernández, 1878.

6. Vid. ZAMORA, Mario D.: *Los indígenas de las Islas Filipinas*. Madrid, Mapfre, 1992. PRIETO LUCENA, Ana M^o: *El contacto hispano-indígena en Filipinas según la historiografía de los siglos XVI y XVII*. Córdoba, Servicio de Publicaciones de la Universidad, 1993.



2. Filipinas en el último tercio del siglo XVIII. Las reformas de Basco y Vargas

Desde su conquista, el archipiélago filipino dependió de manera directa del virreinato de Nueva España, por lo que no fue considerado como una colonia netamente española hasta que se perdió la dominación sobre México⁷. Hasta ese momento sus rentas eran depositadas en las arcas aztecas sin generar beneficio alguno a la Hacienda peninsular. Por ello pareció no tener nada de particular el hecho de que su defensa diferiera del sistema general de otros dominios de la Corona, no existiendo una Marina Militar del Estado, a pesar de los reiterados ataques piráticos. El proceso de transformación de esta circunstancia coincidió con el mando de Basco y Vargas, pero sin estar guarnecido por el Ejército y la Marina nacionales.

Ante tal situación, en 1771, el gobernador general de las Islas, Simón Anda y Zalazar, con el propósito de reprimir las incursiones de mindanaos y joloanos, mandó organizar una escuadrilla de buques y erigir una torre fortificada en lugar estratégico, en el islote El Corregidor, a la entrada de la bahía de Manila⁸. Esta escuadrilla, considerada la precursora de la organizada por Basco y Vargas, fue conocida con el nombre de Marina Sutil. Empezó a prestar sus servicios en 1775, estando integrada por oficiales procedentes del cuerpo de Hacienda, que tenían a su cargo también la administración del Ejército.

En 1778, el capitán de fragata José Basco y Vargas tomó posesión del cargo de gobernador general, nombramiento que conllevó el que la Audiencia de Filipinas se sintiera menospreciada. La protesta de los miembros de ésta fue reprimida desde Madrid y trajo como consecuencia el ascenso de Basco a capitán de navío. A partir de entonces la actitud de los magistrados se evidenció en una cerrada oposición a los proyectos del gobernador, y en ello -según Franco Castañón- puede estar la aversión hacia la Armada de muchos de los cargos dirigentes de la administración filipina⁹.

Pero lo que parece no dar lugar a cuestionamientos es la labor llevada a cabo por Basco y Vargas durante su gestión: potenció el desarrollo de la agricultura, la industria y el comercio, creando la Aduana, la Intendencia y la Compañía de Filipinas. Su objetivo fue el de contribuir a que el archipiélago dejara de representar una mera carga, pasando a desarrollar un papel contributivo, para lo cual concibió el ingente proyecto de potenciar el cultivo del tabaco con el establecimiento del Estanco en la isla de Luzón (que sustituyó al situado en Acapulco); disposiciones refrendadas por R.O. 15 mayo 1784. Transcurrido un año, a propuesta del mismo militar, Carlos III aprobó la creación de la Real Compañía de Filipinas, con el objetivo de establecer relaciones mercantiles entre España y el archipiélago¹⁰.

A la Compañía se le concedió el monopolio del comercio, excluyendo el tráfico directo entre Manila y Acapulco. La capital tagala fue declarada puerto libre y franco para las

7. FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La Marina en Filipinas (I). El Apostadero de Filipinas", *Revista de Historia Naval*, 44 (Madrid, 1994). p. 61.

8. Vid. *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*, dir. J. Mañas Martínez. Madrid, CEHOPU, 1985.

9. FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo. "La Marina en Filipinas (I)", Op. cit., pp. 62-63.

10. GARAY UNIBASO, Francisco: *Correos marítimos españoles*. Bilbao, Mensajero, 1991. Vol. III, pp. 57-107.



naciones asiáticas, pero como éstas no disponían de buques que pudieran comerciar, se autorizó a hacerlo a los de la Real Compañía y a los de las naciones europeas que lo desearan. "...Esta determinación, de abrir el puerto de Manila al tráfico de otras naciones y el *estanco del tabaco*, produjo grandes ingresos en la tesorería filipina, multiplicándose la masa general de las empresas, que se vieron aumentadas en unas tierras cuyas producciones, tráfico y consumos se resentían desde los primeros tiempos de la conquista"¹¹.

La visita a las provincias de Basco y Vargas le sirvió para conocer los problemas reales de las mismas, llegando incluso a organizar varias expediciones al Sur del archipiélago. Formó cuatro divisiones con embarcaciones de la Marina Sutil en Cebú, Ilo-Ilo, Zamboanga y Calamianes, puntos estratégicos con el propósito de combatir la piratería. Poco tiempo después el militar fue ascendido a jefe de escuadra y regresó a España.

A principios de julio de 1788, Félix Berenguer de Marquina, jefe de la Armada con el empleo de brigadier, fue designado nuevo gobernador de las Filipinas. Siguiendo las directrices marcadas por su antecesor, propuso una serie de mejoras tales como la fortificación de Manila y Cavite así como el aumento de fuerzas de guarnición y defensa. Estas medidas merecieron la aprobación del gobierno metropolitano, junto con la de construcción de un astillero independiente de Cavite, denominado La Barraca¹².

Ante un posible conflicto con Gran Bretaña se procedió al refuerzo de los dispositivos navales en la zona. Así, en agosto de 1795 llegaron a Manila dos fragatas, y al año siguiente fondearon en Cavite tres navíos más otras dos fragatas al mando del jefe de la escuadra Ignacio María de Álava.

3. El Apostadero de Filipinas

El establecimiento del Apostadero de Filipinas arranca de la creación de la Comandancia de Marina por R.O. 27 septiembre 1800. Los antecedentes de esta resolución se hallan en otra R.O. de 24 septiembre 1796 en la que se disponía la traslación a Cavite del apostadero y astillero de San Blas de California. Junto a su personal habrían de hacerlo un grupo de constructores, carpinteros de ribera y calafates del arsenal de La Habana, al frente del ayudante de construcción y alférez de fragata Juan Villar.

La Marina Sutil y los oficiales reales directores de La Barraca recibieron a su pesar a los de la Real Armada, ya que venían a ocupar una parcela que hasta entonces les estaba reservada, por lo que pusieron toda serie de trabas a Villar. La situación dio lugar al cruce de airadas comunicaciones entre Álava y el gobernador Aguilar así como a la apertura de un expediente¹³. Después de año y medio se produjo por fin la referida incorporación del personal del apostadero de San Blas al arsenal de Cavite, tal como venía establecido en la resolución real.

A pesar de datarse en 1800 el establecimiento del Apostadero de Filipinas, no fue hasta 1813 (R.O. 6 marzo) cuando adquirió entidad propia, con el nombramiento del brigadier de la Armada José de Gordoqui Jaraveitia al frente del gobierno superior del

11. FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La Marina en Filipinas (I)", Op. cit., p. 63.

12. Colección Legislativa de la Armada: R.O. 16 septiembre 1793.

13. MONTERO, José: *Historia de Filipinas*. Madrid, Imp. Beltrán, 1894. T. II. p. 352.



archipiélago y de la superintendencia, además de jefe del Apostadero. De este modo la Marina Sutil se incorporaba a la Armada, decisión que también causó hondo malestar.

Una serie de intrigas llevaron a la supresión del Apostadero por R.O. 23 marzo 1815, siendo restablecido doce años después -el 17 de febrero de 1827- a petición del capitán general Pascual María de Enrile. No obstante, los oficiales de Hacienda continuaron con la supervisión del arsenal hasta 1848. Entre 1816 y 1828 se produjeron los nombramientos de los oficiales del Cuerpo General de la Armada. Es a partir del último año mencionado cuando el Apostadero filipino quedó establecido como tal, iniciando el desarrollo de las funciones que le eran propias: puerto en que se reúnen varios buques de guerra bajo el mando de un comandante general.

El cometido de las autoridades marítimas quedó fijado a través de la organización dada en 1834 al Apostadero: el capitán general de las islas sería además jefe supremo de la Marina, contando con un brigadier de la Armada como asesor personal, que se titulaba segundo comandante del Apostadero¹⁴.

La periódica e intemporal sucesión de los ataques corsarios joloanos fue aumentando de intensidad a lo largo de la centuria ochocentista. En un intento de remisión y control de los mismos, por R.O. 13 noviembre 1843 se estableció la separación orgánica de la Comandancia General del Apostadero de la Capitanía General de Filipinas, de la que dependía, nombrándose como primer jefe del mismo al brigadier de la Armada José Ruiz Apodaca.

A instancias de este militar hicieron su aparición en aquellos lejanos lugares los barcos de vapor, adquiriéndose en Inglaterra tres de ellos con destino a Manila¹⁵. Esto obligó en 1852 a reformar Cavite y crear estaciones de carboneo en Ilo-Ilo, Cebú, Basilán y, más tarde, en Zamboanga y otros puntos de la costa de Mindanao. Las medidas resultaron insuficientes por lo que hubo de recurrirse a hacer suministros en los puertos de Hong-Kong, Wampoa y Singapur¹⁶.

Durante la Restauración¹⁷ se pensó en incrementar las fuerzas navales en Filipinas con pequeños cruceros armados de cañones de doce y quince centímetros, considerados como apropiados para las luchas coloniales, aunque de ninguna forma lo eran para hacer frente a marinas poderosas. Pero, como bien es sabido, el estallido de la guerra en el Caribe dio prioridad a las atenciones bélico-navales en dicha zona.

14. ROBERT, Juan B.: "El Apostadero de Filipinas y los buques de Cavite", *Revista General de Marina* (Madrid, mayo 1948), pp. 605-606.

15. *Historia social de las Fuerzas Armadas* por VV.AA. Vol. IV, cap. "La Marina colonial y su influencia en la Armada española". Madrid, Alhambra, 1986. pp. 110-111. Unos años antes, por R.O. 22 enero 1844 se autorizó al Ministerio de Marina, Comercio y Ultramar para construir seis vapores de guerra con destino a las Islas Filipinas, que finalmente quedaron reducidos a tres: "Magallanes", "Elcano" y "Reina de Castilla".

16. MARTÍNEZ-VALVERDE, Carlos: "Sobre la muy benemérita y sostenida acción de la Armada en Filipinas en la segunda mitad del pasado siglo XIX", *Revista General de Marina* (Madrid, agosto 1988). pp. 157-179. FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: "La Marina en Filipinas (II). La Marina en el Sur de Filipinas, 1845-1858", *Revista de Historia Naval* (Madrid, 1995). pp. 57-75.

17. Vid. HERNÁNDEZ SANDOICA, Elena: *Pensamiento burgués y problemas coloniales en la España de la Restauración*. Madrid, Universidad Complutense, 1982. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: "Los programas navales de la Restauración" en *El buque en la Armada española*. Madrid, Sílex, 1981. pp. 309-328.



En 1880, el contraalmirante Durán y Lira, perteneciente al gobierno de Cánovas, redactó y presentó lo que habría de ser el primer plan naval de la Restauración, destinado a dotar a Filipinas de unas adecuadas fuerzas navales, y dirigido sorprendentemente a evitar un ataque chino o japonés. Aunque el plan no se llevó a cabo sí se adoptaron algunas medidas urgentes destinadas a mejorar la cobertura militar en la colonia¹⁸.

4. La lucha por la independencia

Las posibilidades de desarrollo económico de las Filipinas se vieron favorecidas tras la fundación de Singapur (1824), la apertura de algunos puertos chinos (1840) y sobre todo con la inauguración del canal de Suez (1869). Estas halagüeñas perspectivas fueron ratificadas con la redacción de una reglamentación del comercio de España con las colonias en Extremo Oriente¹⁹. Sin embargo, durante todo este tiempo ya venían incubándose las tensiones emancipadoras.

Las reformas que Moret intentó imponer en la administración de las Islas fueron boicoteadas por las órdenes religiosas, que temían los efectos de cualquier modificación en el sistema dominante. En enero de 1872 se produjo el alzamiento de Cavite, que no fue más que una protesta contra determinados abusos en la percepción del tributo indígena, aunque los religiosos denunciaron la existencia de una peligrosa conjura que resultó duramente reprimida. Estos hechos mostraban la existencia de un enfrentamiento entre los clérigos indígenas y los regulares españoles, al igual que el carácter marcadamente anticlerical de los movimientos emancipadores, dada la prominencia social -y política- de la Iglesia católica²⁰. Añadamos también la extraordinaria difusión de la masonería, que acabó encuadrando en su seno a la práctica totalidad de los independentistas, y la hostilidad casi general de la población indígena hacia España²¹.

No obstante, la auténtica lucha emancipadora no comenzó hasta veinte años después del mencionado levantamiento de Cavite. Sus primeros pasos fueron dirigidos a la fundación de determinadas asociaciones públicas vagamente autonomistas, como la *Liga filipina* de Rizal²². De distinto signo era la asociación secreta llamada *Katipunan*, fundada por Marcelo Hilario del Pilar, y a la que también pertenecían Andrés Bonifacio y Emilio

18. Cfr. el mencionado texto en M. BAHAMONDE ORTEGA: *La administración de la Marina Militar española durante el reinado de la casa de Borbón*. Ferrol, Imp. El Correo Gallego, 1899.

DURÁN Y LIRA, Santiago: "Las Islas Filipinas y sus fuerzas navales", *Revista General de Marina* (Madrid, agosto 1880). pp. 157-174. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Política naval de la Restauración, 1875-1898*. Madrid, Ed. San Martín, 1988. p. 201.

19. *Código de comercio para las Islas Filipinas y demás archipiélagos españoles en Oceanía*. Madrid, Ministerio de Ultramar, 1888.

20. Vid. *Historia de la Iglesia en Hispanoamérica y Filipinas (siglos XV-XIX)*, dirigida por P. Borges. Madrid, B.A.C., 1992.

21. MORIONES, Domingo: *Memoria reservada de Don Domingo Moriones sobre el gobierno de Filipinas (1877-1880)*. León, Universidad, 1988.

22. Vid. RODRÍGUEZ BACHILLER, Ángel: *Rizal, Filipinas y España*. Edición y notas de I. Rodríguez-Bachiller Pérez. Madrid, Orto, 1996. *Rizal y la crisis del 98*. C. NAVARRO DE FRANCISCO et al. Prólogo de G. Peces Barba. Madrid, 1997.



Aguinaldo, principales dirigentes de la insurrección de Luzón de 1896. La muerte de Bonifacio llevó a Aguinaldo a encabezar el movimiento independentista, proclamando la república y adoptando una Constitución imitada de la cubana de 1895.

Hacia mediados de 1896 ya habían cristalizado los sentimientos autonomistas de muchos filipinos. El levantamiento vino a estallar bajo el mandato del capitán general Ramón Blanco, extendiéndose pronto por los campos de alrededor de la capital y pasando a las provincias vecinas, en particular a Cavite. La situación precisaba del envío de nuevas tropas desde la Península. Pero la política que el gobernador seguía desde Manila -combinación del binomio energía y diálogo- no venía a favorecer en nada a las pretensiones de Madrid, no siendo tampoco compartida por los sectores más conservadores del españolismo filipino, partidarios de una acción aún más vigorosa. Por ello se vio obligado a aplicar la severidad en la represión, con encarcelamientos y fusilamientos, aunque sin conseguir aplacar a sus adversarios que, a la vista de sus escasos éxitos militares, solicitaron su sustitución.

Una de las primeras disposiciones del nuevo gobernador, el general Camilo Polavieja, fue el fusilamiento de Rizal, lo que fue considerado como un grave error que no sirvió más que para decantar a cierto sector de indecisos en pro de la independencia. A partir de aquí la lucha se generalizó. La solicitud de refuerzos al gobierno de Cánovas fue respondida en sentido negativo dada la prioridad que se le tenía concedido al conflicto cubano. Polavieja presentó su dimisión en abril de 1897 (a los cinco meses de su nombramiento)²³. De alguna manera se repetía en Filipinas la situación de Cuba, es decir, crisis política en el mando y guerra a ultranza como única solución del gobierno español.

Se optó entonces por el nombramiento de un hombre conocedor de las Filipinas -que ya había ocupado antes el cargo de gobernador-, partidario del empleo de formas más tolerantes: Fernando Primo de Rivera, que combinó la acción militar con una política de atracción. Siguiendo instrucciones del ministro de Ultramar, entró en comunicación con los jefes de la rebelión, firmándose el 23 de diciembre de 1897 el pacto de Biac-Na-Bató, por el que Aguinaldo y sus seguidores aceptaban abandonar las armas y marchar a Hong-Kong a cambio de una fuerte compensación económica²⁴.

Sin embargo, esta paz -obtenida por procedimientos poco ortodoxos- iba a durar muy poco. Aguinaldo se encontraba en Singapur cuando supo que la escuadra norteamericana, dirigida por el comodoro Dewey, navegaba por la zona con el propósito de atacar Manila²⁵. Tras entrar en contacto con éste lanzó una proclama revolucionaria en la que indicaba que los Estados Unidos habían decidido apoyar la causa independentista filipina. La noticia se extendió como un reguero por el archipiélago. Pero bien pronto se evidenció que

23. Vid. REVERTER DELMAS, Emilio: *Filipinas por España: narración episódica de la rebelión en el archipiélago filipino*. Barcelona, Editorial de A. Martín, 1897.

24. PRIMO DE RIVERA, Fernando: *Memoria del teniente general Primo de Rivera acerca de su gestión en Filipinas*. Madrid, s.c., 1898.

25. La actitud británica durante todo el conflicto puede seguirse en GARCÍA-PARREÑO Y LÓPEZ, Guillermo: *La campaña de la escuadra norteamericana en Filipinas*. Cartagena, Imp. de M. Ventura, 1899, pp. 27-41. DE LA TORRE, Rosario: "En torno al 98. Ingleses y españoles en el Pacífico", en J.B. Vilar (ed.), *Las relaciones internacionales en la España contemporánea*. Universidad de Murcia, 1989, pp. 211-222.



la flota de Dewey no estaba allí para apoyar al pueblo tagalo en su lucha frente a España sino para sustituir el dominio de la vieja potencia colonial europea.

El 6 de marzo de 1898 se reanudaron las insurrecciones, que al poco empalmaron con la guerra hispano-norteamericana. El nuevo capitán general, Basilio Agustín, siguiendo con la reiterada "política de ignorancia", anunció en un jactancioso bando que las fuerzas bajo su mando se proponían dar la adecuada réplica a la escuadra americana. Esto ocurrió el 23 abril. El 1 de mayo la flota del Pacífico, al mando del almirante Patricio Montojo, sufría el "desastre de Cavite"²⁶ y el 14 de agosto Manila -cercada por una renaciente insurrección tagala y por tropas americanas- capitulaba. Pocos días antes se habían iniciado las primeras discusiones de paz entre los gobiernos de Madrid y Washington.

5.- Repatriación tras la conquista por Estados Unidos

Por el Tratado de París de 10 de diciembre de 1898 se ponía fin al dominio español en Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Con la venta a Alemania el 30 de junio de 1899 de las Carolinas, Marianas y Palaos se acababa la presencia colonial de España en el Extremo Oriente²⁷.

A partir de este momento se produjo una redistribución de las posesiones ultramarinas españolas entre las diversas potencias dominantes en el mundo: Estados Unidos -que se quedaba con buena parte de lo perdido por España-, Gran Bretaña -que lograba que estas modificaciones no le fueran desfavorables-, Alemania -con las referidas contrapartidas- y Francia -mediadora en el Tratado, logrando así el aumento de su influencia en España-.

Según quedaba establecido en el Artículo 5º del Tratado, los Estados Unidos se encargarían del transporte a España de los soldados que hicieron prisioneros sus fuerzas armadas en Manila, a quienes les serían devueltas sus armas. Los términos sobre el proceso de evacuación de las islas Filipinas y la de Guam serían fijados por ambos gobiernos. Se constituyó entonces la Comisión Liquidadora del Apostadero para organizar el traspaso de funciones entre ambas administraciones. La documentación referida al desarrollo de este proceso se encuentra en el Archivo General de Marina.

El capitán de navío de la Armada, Federico Reboul e Ysasi, como representante del gobierno español, fue el encargado de las negociaciones y de dirigir la tramitación. Desde el Cuartel General de las Fuerzas hispanas, el teniente coronel Joaquín de Ocaña (en ocasiones lo hacía el comandante segundo Enrique Foral) instruíó los correspondientes oficios con relaciones o listados de militares (y familiares) al Ministerio de Marina, Capitanías Generales de Cádiz, Ferrol y Cartagena así como al capitán inspector de la compañía Trasatlántica²⁸. Éste se encargaba de la distribución de camarotes y literas según las categorías profesionales de los repatriados.

26. LORENTE, Luis M.: "Cavite", *Revista General de Marina* (Madrid, mayo 1948). pp. 583-604.
GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: "La última campaña de Filipinas", *Revista General de Marina* (Madrid, agosto 1981). pp. 47-59.

27. CALVO POYATO, José: *El desastre del 98*. Barcelona, Plaza y Janés, 1997. pp. 173-181.

28. Vid. COSSIO, Fernando: *La Compañía Trasatlántica, cien años de vida sobre el mar, 1850-1950*. Madrid, Rico, 1950.



El personal de Marina para los servicios del Apostadero, a bordo y en tierra, en la recta final de la presencia española en las Islas estaba constituido de la siguiente forma:

El personal de Marina para los servicios del Apostadero, a bordo y en tierra, en la recta final de la presencia española en las Islas estaba constituido de la siguiente forma:

AÑO	MARINEROS	SOLDADOS Y CLASE DE INFANTERÍA
1894-95	2.174	398
1895-96	2.061	351
1896-97	2.527	sin datos

(Tabla de elaboración propia a partir de los datos recogidos por J.B. ROBERT en "El Apostadero de Filipinas y los buques de Cavite", p. 608).

Dada la particular casuística por la que discurría la vida filipina, se viene a deducir que los números recogidos en la última de las fechas sobre el personal asignado al Apostadero venían a evidenciar que aquél resultaba a todas luces insuficiente. Por otra parte, la Ley de Fuerzas Navales del año económico 1897-98 fue la última en la que aparecieron consignadas las fuerzas navales asignadas a Ultramar.

Los vapores "León XIII", "Isla de Luzón" y "San Ignacio de Loyola" surcaron los mares hacia los marcados destinos peninsulares, trasladando a los militares liberados. La tramitación de todo este proceso repatriador (oficios, despachos, notificaciones...) discurrió desde Manila, entre el 12 de mayo de 1899 y el 16 de febrero de 1900

Desde la sede de la Comisión de Liquidación española se le dio cuenta al capitán inspector de la compañía Trasatlántica de haberse presentado en Manila personal de Marina procedente de Panapé, junto con algunos prisioneros que debían ser incorporados a la anterior relación que le había sido enviada el 17 de junio. De un total de 110 individuos, iban con destino a Cádiz 16, Cartagena 17 y Ferrol 77. Su regreso se efectuaría a bordo del primer vapor que zarpase hacia la Península, por lo que habrían de reservarse las correspondientes literas²⁹.

29. *Ibidem*, Sec. Expediciones, leg. 416.40: Oficio de la Comisión Liquidadora a la Compañía Trasatlántica, Manila 29 junio 1899.



REPATRIACIONES A BORDO DEL "LEÓN XIII"³⁰.

CARGO	NOMBRE	DESTINO
Teniente de navío	Guillermo Lacave	Cartagena
Teniente de navío	Teodomiro Sanjuán	Cádiz
Contador de navío 1º	Juan Fuertes Lavilla	Cartagena
Teniente auditor 3º	Miguel Sánchez	Madrid
Escribiente 2º	Antonio Malañac	Cartagena
Cabo Infantería	Antonio Hellín	Ferrol
Cabo Infantería	Manuel Dopico	Ferrol
Soldado Infantería	Pedro Sabater	Cartagena
Soldado Infantería	Marcelino Rego	Ferrol
Marinero	José Rodríguez Díaz	Cádiz

Si la marcha de los combatientes a Ultramar era saludada por las corporaciones municipales con actos patrióticos y triunfalistas, distinto cariz va a tener la acogida a los repatriados. En las Actas capitulares del Ayuntamiento de Cartagena se recoge la llegada de buques con soldados heridos o enfermos, al tiempo que se disponía lo necesario para su traslado a los hospitales y la concesión de ayudas económicas a los mismos, con cargo al apartado de imprevistos del correspondiente presupuesto anual. Incluso esta corporación aprobó la celebración de un tedeum en la iglesia de Santa María de Gracia por los combatientes de Filipinas y, tras el combate de Cavite, que se destinara un espacio en el cementerio de Nuestra Señora de los Remedios para el enterramiento de los repatriados fallecidos en combate³¹.

Con éstos y otros procesos repatriadores, más el desalojo de instalaciones y dependencias, se iba poniendo fin a casi cuatro siglos de presencia de España en Asia oriental. Como es sabido, la transferencia de Filipinas a Estados Unidos no estaba prevista en los planes de esta potencia, sino que fue auspiciada por Gran Bretaña con el fin de que no cayera en poder de Alemania. Pero, sea como fuere, la liquidación del imperio colonial español vino a generar un clima colectivo de marcado pesimismo, que se extendió por todos los sectores de la sociedad española de la época.

30. A.G.M.: Fondo de la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas. Sec. Expediciones, leg. 416.39: Varios oficios, Manila 12-29 mayo 1899.

El teniente de navío Guillermo Lacave regresaba a España en compañía de su familia, integrada por su esposa, cuatro hijas, suegra y criado indígena (éstos dos últimos viajaban por cuenta del interesado).

31. A.M.C., Actas Capitulares: 7 febrero, 9 abril, 7 mayo, 27 agosto y 8 octubre 1898; 7 enero 1899.



REPATRIACIONES A BORDO DEL "ISLA DE LUZÓN"³²

CARGO	NOMBRE	DESTINO
Capitán de Fragata	José Fernández de Córdova	Cádiz
Contador de navío 1º	Juan Fuertes	Cartagena
Teniente Infantería	Rafael Candon	Cádiz
Alférez	Pedro Vázquez	Cartagena
Contra maestre 2º	Tomás Vázquez Anelo	Cádiz
Condestable 2º	José Séllez Pérez	Ferrol
Condestable 3º	Juan Muñoz Pablo Aspas (mujer e hija)	Cádiz
Sargento 2º	Tomás Barceló	Cartagena
Cabo	Primitivo Ortiz	Cartagena
Soldados Infantería	Manuel González	Cartagena
Marinero 1º	Teolindo Sierra Rey	Cartagena
	Vicente Piñero	Cartagena
	Andrés López Hndez.	Cartagena
	Esteban Folgueras	Cartagena
	Antonio Amor	Cartagena
	Antonio Hernández	Cartagena
	Jacinto Ruiz	Cartagena
	Andrés Sánchez Díaz	Cartagena
	Juan Delgado	Cartagena
	Agustín Pastor	Cartagena
	José Castañeira	Cartagena
	José Bueno Sánchez	Cádiz

32. A.G.M: Fondo de la Comisión Liquidadora del Apostadero de Filipinas. Sec. Archivo Histórico, leg. 4838.37: Varios oficios, Manila 20-30 junio 1899.



REPATRIACIONES A BORDO DEL "SAN IGNACIO DE LOYOLA"³³

CARGO	NOMBRE	DESTINO
Alférez	Eugenio Paredes	Cádiz
Alférez	Juan Mena Ramírez	Cartagena
Cabo 1º	Pedro Marcaró	Cartagena
Marinero 1º	José Oms Beltrán	Cartagena
Soldados Infantería	Manuel Méndez Piquer	Cartagena
	José Giral Cubet	Cartagena
	Francisco Calvo	Cartagena
	Mariano Berbero	Cartagena
	Pedro Sanz Aibert	Cartagena
	Marcelino Gº Sánchez	Cartagena
	Cristóbal Calle Vega	Cartagena
	Francisco Moreno	Cartagena
	Rafael Lorca	Cartagena
	Juan Marqués	Cartagena

ABREVIATURAS

- A.G.M. : Archivo General de Marina
A.M.C. : Archivo Municipal de Cartagena
R.O. : Real Orden
V.V.AA. : Varios autores
Vid. : Véase
Cfr. : Confróntese
p. pp. : páginas

33. *Ibíd.*, Sec. Archivo Histórico, leg. 4838.38: Oficio, Manila 22 noviembre 1899.

