

SINGLADURA DEL TRANSPORTE DE GUERRA *MANILA* (1888-1898)

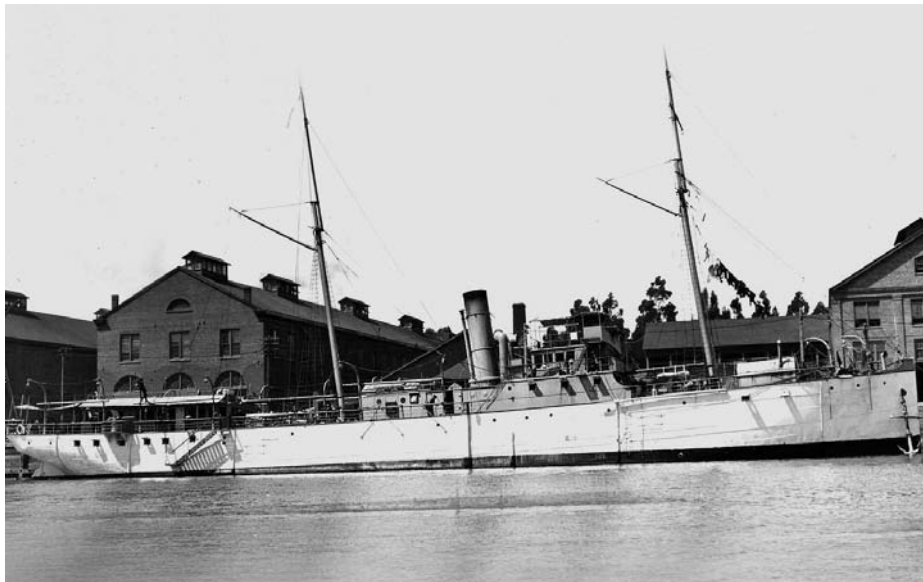
Manuel DÍAZ ORDÓÑEZ
Doctor en Historia



L 5 de mayo de 2010 se conmemoró que hace 112 años marinos norteamericanos, tripulantes del cañonero *USS Petrel*, abordaban el transporte de guerra español *Manila* cerca del arsenal de Cavite, en Filipinas, en 1898. En agosto, sin embargo, se cumplían 125 años de la llegada de ese mismo buque a las Carolinas en 1885; lugar y momento en que, enseñando el pabellón, justificaba nuestra soberanía sobre aquellas remotas islas. Me ha parecido conveniente recordar dichos sucesos y, a través de la vivencia del *Manila* y de sus singladuras, hablar de las vidas de los españoles que defendieron durante largos siglos a España en el lejano Pacífico.

Un buque de transporte de guerra para la Armada española en las Filipinas (1885)

En 1885, las necesidades de transporte de material bélico y provisiones en el archipiélago filipino llevaron al Gobierno a autorizar la compra de un buque que reuniera buenas condiciones maríneas. La comisión de Marina ajustó un acuerdo con los armadores del buque *Carriedo* para su compra. Este barco había sido construido por el astillero británico J. & G. Thomson en Inglaterra en 1866 con el nombre de *Siberia*, perteneciendo al proyecto general de vapores de la naviera Cunard Line, y que durante su selección navegaba alistado en la Marina mercante española. En abril de 1885 se procedió a sus pruebas de mar en las cercanías de Manila. Asistieron el comandante general del arsenal de Cavite, el capitán del puerto, el comandante y segundo del crucero *Velasco*, el comandante del cañonero *Prueba*, el ingeniero de Marina Rivera, diverso personal técnico de la maestranza y un representante de los



Vista del *Manila* en el astillero de Mare Island en 1902.
(Foto donada por Darryl Baker y almacenada en <http://www.navsourc.org>).

armadores civiles del buque (Francisco Reyes, hijo) (1). El vapor realizó una navegación entre el arsenal de Cavite y la isla Corregidor, «virando perfectamente en todos sentidos y dando vuelta redonda en cinco minutos y veinte segundos» (2). La velocidad media que el buque ofreció en aquella ocasión alcanzó las 11 y 3/4 millas por hora, según recogió la crónica periodística (3). La comisión aceptó como buenas las pruebas realizadas y el mando naval español designó como su primer comandante al teniente de navío de primera clase Luis Bayo y Hernández Pinzón, y como segundo comandante a Ángel Carlie (4). A principios de junio, el periódico *La Correspondencia de España* recogía el paso del *Carriedo* de la Marina mercante a la Marina de guerra (5) y, paulatinamente, comenzó a conocerse con su nuevo nombre militar: *Transporte de Guerra Manila*.

(1) *El Correo Militar*. Madrid, 27 de mayo de 1885.

(2) *Ibídem*.

(3) Cfr. *Revista General de Marina*, T. 17 (1885), pp. 162-163.

(4) *La Correspondencia de España*. Madrid, 28 de junio de 1885. Se anuncia la oficialización del nombramiento del teniente de navío Bayo.

(5) *Ibídem*. Madrid, 9 de junio de 1885.

El *Manila* y las Carolinas (1885-1890)

El alistamiento del *Manila* en el escenario del Pacífico supuso una buena noticia para el mando naval de la zona. El conglomerado de islas que conformaban el propio archipiélago filipino y la situación de las dispersas guarniciones españolas provocaban una necesidad imperiosa de suministros que un vapor rápido podía asegurar. Para su defensa y operaciones contra tierra se le montaron dos cañones de bronce de 120 mm y ánima rallada. Estas armas pronto tuvieron que usarse en defensa de los derechos españoles sobre los territorios del Pacífico. Así, a los pocos meses de su alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada, el *Manila* participó en uno de los últimos conflictos coloniales en los que España se vio inmersa en el siglo XIX. Nos referimos a la cuestión hispano-alemana de las Carolinas, producida a partir de agosto de 1885. El Gobierno español quería asegurar su soberanía sobre las islas, en las que se habían ido asentado muchos predicadores metodistas durante años.

El 1 de agosto se dio orden de marcha al *Manila* para que partiera rumbo a las islas Carolinas. Se cargó un destacamento militar, material de oficina, obras públicas y el personal de administración necesario para instalar una gobernación en las islas. Al poco tiempo, el mando español comprobó que la capacidad de carga del buque era insuficiente, y en vista de ello se comisionó también al vapor *San Quintín*. Días después el *Manila* se trasladó a Zamboanga; allí permaneció hasta el 16 de agosto, día en que inició una travesía complicada en la que sufriría la pérdida de un hombre, caído a la mar hacia el 18 de agosto. El *San Quintín* proseguirá sólo su travesía hacia el destino, donde arribará a las 1600 horas del 21 de agosto y, como anécdota, perdió un ancla en la maniobra de fondeo (6). Horas después, al mediodía del día 22, arribaba finalmente el *Manila* a la bahía de Yap y se procedía a las gestiones para declarar la soberanía española en las islas. Sin embargo, el 25 de agosto arribó al mismo lugar el cañonero alemán *Illtis*, que izó la bandera de su país con anterioridad al acto previsto por los españoles, dando lugar con ello a un conflicto diplomático entre España y Alemania.

Tras la retirada española de Las Carolinas, en espera de la mediación de la Santa Sede entre ambos gobiernos, el *Manila* regresó a Cavite. En el arsenal fue sometido a obras de reforma para mejorar su capacidad de carga y adecuación al transporte militar. Trabajos que se realizaron entre diciembre y enero de 1886 (7). Es a principios de este último año cuando se destinó al buque como segundo comandante y oficial de derrota a Antonio García Gutiérrez, nacido en Cádiz en 1855, destino que mantuvo hasta agosto de 1887 en que

(6) *La Epoca*. Madrid, 23 de octubre de 1885.

(7) *El Correo Militar*. Madrid, 18 de enero de 1886.

regresaría a la Península (8) y, apenas un año después, en agosto de 1888, Isaac Peral le ofrecería ser oficial de la dotación del submarino *Peral*.

Acabada la reforma, el *Manila* fue destinado a realizar una navegación de soberanía y exploración por todas las Carolinas. La singladura comenzó en febrero de 1886 y se extendería hasta agosto de aquel año (9). Tiempo en que el buque, bajo el mando del teniente de navío Luis Bayo y Hernández Pinzón (10), representó a España ante los líderes locales y los extranjeros afincados en las islas, visitando Palaos, Yap, Uleay, Irfalik, Truk, Pinguelap, Ponape y Kusiae (11). Aclarados los términos del acuerdo hispano-alemán sobre las Carolinas orientales, refrendado por el Protocolo de Roma del 17 de diciembre de 1885, el *Manila* fue comisionado para transportar el equipo de gobierno español de las islas (12). El 29 de febrero de 1887 recaló en el puerto de Tomil, en Yap, donde desembarcó parte del pasaje y equipamiento, para partir a continuación al otro enclave carolino situado en la isla de Ponapé (actual Pohnpei). En esta última se situará la capital administrativa española con el nombre de Santiago de la Ascensión (antigua Jamestown) (13).

Siguiendo las órdenes del nuevo gobernador de las Carolinas orientales, Isidro Posadillo y Posadillo, el *Manila* transportó el 17 de junio de 1887 al reverendo estadounidense Edward T. Doane a Filipinas (14). Se le acusaba de fomentar la rebelión de los isleños contra la autoridad española, elemento más que plausible si atendemos al hecho de que, tras su detención y traslado, se inició una sublevación antiespañola a principios de aquel año (15). La complicada situación de la autoridad española en Ponape se extendió hasta septiembre, en que una flotilla española formada por el *General Lezo*, el *San Quintín*, el *Cebú* y el *Manila* retomó el control de la playa y la zona cercana a la capital en Ponape (16). Días después el *Manila* regresó a Filipinas para cargar suministros y refuerzos militares para estabilizar la situación en las Carolinas

(8) *Ibíd.* Madrid, 19 de junio de 1890.

(9) *La Correspondencia de España*. Madrid, 4 de enero de 1887.

(10) *La Época*. Madrid, 17 de diciembre de 1886.

(11) SERRANO, Luis, y LLORENTE, Juan Carlos: *Las Carolinas orientales: 1890. La última victoria española en el Pacífico antes del eclipse*. LSV & JCLL Editores, Madrid, 2005, p. 43. Cfr. también el informe del comandante del Manila Luis Bayo entregado al gobernador general de las Filipinas en septiembre de 1886. Archivo-Museo «Don Álvaro de Bazán».

(12) *El País*. Madrid, 2 de octubre de 1887.

(13) SERRANO, Luis, y LLORENTE, Juan Carlos: *op. cit.*, p. 43.

(14) *Ibíd.*, p. 34.

(15) Los nativos de las islas asaltaron las dependencias de la gobernación matando a varios españoles, entre los que sobresaldría el propio gobernador, capitán de fragata Isidro Posadillo y Posadillo, y el médico de la Armada Enrique Cardona y Miret. Los supervivientes se refugiaron en el pontón artillado *María de Molina*.

(16) SERRANO, Luis y LLORENTE, Juan Carlos: *op. cit.*, p. 45.

orientales (17). El 2 de noviembre de 1887 el *Manila* quedó bajo el mando del teniente de navío de 1.^a clase José Padriñán (18). Dos años después, en enero de 1889, sería sustituido por el teniente de navío de primera clase Dimas Regalada (19).

A pesar del control español en las cercanías de Santiago de la Ascensión, la realidad era que la precariedad era común y la tirantez con los indígenas no dejó de aumentar. Muchas veces por la influencia sobre ellos que ejercían los predicadores metodistas, que seguían resistiéndose a la presencia española en las islas. La coyuntura se estiró delicadamente hasta 1890, año en el que estalló una nueva rebelión contra España. La tribu de malatana, los kanacas, asaltó a un contingente español desarmado que realizaba trabajos de infraestructuras el 25 de junio de 1890 en Oua. La acción supuso la muerte de un teniente y 27 soldados que cortaban madera para construir un fuerte, y la captura por los rebeldes de parte del armamento español que había quedado almacenado en un poblado cercano (20). El *Manila*, que estaba afecto al gobernador de las Carolinas (21), fue despachado para hostigar a los rebeldes, pero sufrió un accidente al varar en la complicada entrada a la ensenada de Oua. Allí permaneció durante cinco noches mientras que la dotación trabajaba en la liberación del buque (22). Objetivo que se consiguió, finalmente, en la noche del 29 de junio.

Mientras se realizaba el hostigamiento de los insurgentes, la dotación del buque rescató a los naufragos y bastantes efectos del yate de recreo *Nyanza*, del patrón J. Cummings Dewar, perdido en las cercanías de Oua. Paralelamente, el comandante del *Manila* ordenó la formación de una fuerza con la misión de practicar una descubierta para averiguar el paradero de los españoles atacados. Se enviaron tropas (23) en dos botes remolcados por una lancha de vapor, pilotada por el alférez de navío José María Suniyer (24). Tras acercarse a la costa, al ver banderas blancas la fuerza desembarcó, para ser recibida a tiros

(17) *El Imparcial*. Madrid, 22 de diciembre de 1887.

(18) Cfr. REVISTA GENERAL DE MARINA, T. 21 (1887). Apéndice.

(19) El mando se le concedió al teniente de navío Regalada el 3 de enero de 1889. Cfr. REVISTA GENERAL DE MARINA, T. 24 (1889). Apéndice.

(20) *El Siglo Futuro*. Madrid, 13 de agosto de 1890.

(21) *La Época*. Madrid, 23 de septiembre de 1890.

(22) Carta del alférez de navío Jesús Lago de Lanzós a bordo del transporte *Manila* en Santiago de la Ascensión, Ponapé, Carolinas orientales, 28 de septiembre de 1890 y publicada en el periódico *La Ilustración Española y Americana*. Madrid, 30 de noviembre de 1890.

(23) Al mando estaba el alférez Saturnino Serrano del Regimiento de Infantería Mindanao, n.º 75, escoltado con un sargento, dos cabos y 40 soldados y apoyados por un cañón del *Manila* y otro del pontón *María de Molina*. *La Época*, 23 de septiembre de 1890.

(24) RETANA, W. E.: *Mando del General Weyler en Filipinas (5 junio 1888-17 noviembre 1891)*. *Apuntes y documentos para la historia política, administrativa y militar de dichas islas*. Madrid, Imprenta de la viuda de M. Minuesa de los Ríos, 1896, p. 336.

que le causaron dos muertos y nueve heridos. A pesar de ello, los marinos embarcados en el *Manila* consiguieron que los soldados, que se habían refugiado en una hacienda de unos americanos, pudieran embarcar (25). El 30 de junio el *Manila* pudo, finalmente, acercarse de nuevo a Oua, bombardeando las concentraciones de rebeldes en la costa.

Las autoridades españolas en Filipinas, alarmadas por la rebelión en las Carolinas, ordenaron la formación de una nueva expedición para calmar la situación. En septiembre de 1890 el *Manila*, con su nuevo comandante el teniente de navío Enrique Robiáu y Sierris (26), intervino en esta fuerza en que la parte militar estaba dirigida por el coronel Isidro Gutiérrez de Soto. Tras algunas acciones no decisivas, el jefe militar apareció muerto en su tienda, lo que paralizó el resto del operativo. El cuerpo del coronel fue transportado al *Manila* en la noche del 17 de septiembre (27). Tres días más tarde el buque participó con apoyo de fuego y sus botes en el desembarco realizado en Oua, en el que se incendió el poblado. Nuestras fuerzas sufrieron seis bajas mortales.

Operaciones en las Filipinas y el fin de las máquinas del *Manila* (1891-1898)

Los años de sufridos servicios realizados por el transporte en sus singladuras de Filipinas a las Carolinas y, sobre todo, en sus labores de suministro a las guarniciones, ciertamente aisladas, supusieron un gran desgaste para sus máquinas. Alejado de las Carolinas, donde la calma parecía haberse asentado un poco después de las acciones de control practicadas desde 1890, el *Manila* fue utilizado para apoyar logísticamente a las fuerzas españolas que comenzaban a combatir a la insurgencia independentista filipina. A partir de abril de 1891, el *Manila* participó en la campaña del general Weyler en Mindanao. El 15 de agosto realizó un desembarco en Linanón (28), junto al *San Quintín* y el *Cebú* y el aviso *Marqués del Duero*, a bordo del cual se encontraba el propio Weyler. El nuevo comandante del transporte era el teniente de navío de primera clase Manuel Roldán, designado para el mando en septiembre de 1892 (29). A partir de ese momento el buque se implicó en diversas operaciones, entre

(25) *La Correspondencia de España*. Madrid, 22 de septiembre de 1890.

(26) Cfr. REVISTA GENERAL DE MARINA, T. 27 (1890). Apéndice.

(27) Carta del alférez de navío Jesús Lago de Lanzós a bordo del transporte *Manila* en Santiago de la Ascensión, Ponapé, Carolinas orientales, 28 de septiembre de 1890, y publicada en el periódico *La Ilustración Española y Americana*. Madrid, 30 de noviembre de 1890. Al parecer el militar se había quitado la vida.

(28) RETANA, W. E.: *op. cit.*, p. 362.

(29) *El País*. Madrid, 19 de septiembre de 1892. Cfr. REVISTA GENERAL DE MARINA, T. 31 (1892). Apéndice.

las que podemos destacar la realizada el 30 de marzo de 1895 al evacuar a numerosos heridos españoles que participaban en los combates sobre el bastión de Mindanao (30).

Como hemos anticipado, las averías en las máquinas y en sus sistemas auxiliares se convirtieron desde 1893 en algo muy frecuente a bordo del *Manila*. En diciembre de 1894 tomó el mando del buque el teniente de navío Leandro Viniegra (31), quien realizó diversos servicios, enfrentándose a graves problemas mecánicos. A principios de 1895 se decidió su reparación por la Junta de la Comisión Técnica de la Marina, que la encargaría al propio fabricante de la maquinaria (32). Pero mientras que el trabajo se presupuestaba y era aceptado por el proveedor, el buque tuvo que continuar con sus excelentes servicios para el Gobierno español. Hacia octubre de 1896 fue despachado para enviar suministros y refuerzos a la guarnición de Baler, lugar al que consiguió llegar en el mes de noviembre, participando su dotación decisivamente en la defensa de la posición. En estas acciones destacará el médico segundo de la Armada Eustasio Torrecillas Fernández (33), que tomó el mando del reducto por fallecimiento del capitán de la guarnición, sosteniéndose hasta recibir más refuerzos del propio *Manila* y del *Cebú* ocho días después (34).

Las gestiones técnicas sobre las máquinas del *Manila* llegaron a buen puerto en los últimos meses de 1896, lográndose que el suministrador enviara los nuevos motores a Filipinas en el buque rápido inglés *Bentegeis* (35). Dicho barco recaló en Cavite en enero de 1897. Las obras se alargarían por espacio de varios meses, al tratarse de trabajos muy complicados. Tanto es así que en junio de aquel año el teniente de navío Ricardo de la Guardia afirmaba que el transporte estaba dentro del arsenal «imposibilitado de prestar servicio» (36). El 15 de febrero tomó el mando del *Manila* el teniente de navío Juan José Ozamiz de Ostolaza (37), mientras el buque continuaba reparándose en Cavite. De hecho, Ozamiz continuó como segundo jefe de las trincheras de Dalagicán, donde permaneció hasta el 5 de marzo de 1897 en que se acabaron las reparaciones. El transporte realizó sus primeras pruebas de máquinas ya directamente en el propio conflicto independentista, participando durante el mes de

(30) *El Correo Militar*. Madrid, 6 de mayo de 1895.

(31) Cfr. REVISTA GENERAL DE MARINA, T. 36 (1895). Apéndice.

(32) *El Día*. Madrid, 15 de abril de 1895.

(33) REGODÓN VIZCAÍNO, Juan: *Últimos médicos de la Armada española en Filipinas*, pp. 67-68, en *Revista de Historia Naval*, n.º 70 (2000), pp. 61-82.

(34) GARCÍA-CUBILLANA DE LA CRUZ, J. M.: *El Cuerpo de Sanidad de la Armada (1728-1898)*, p. 194, en *Sanidad Militar*, Vol. 65 (2009), pp. 188-203.

(35) *El Siglo Futuro*. Madrid, 27 de enero de 1896.

(36) *El Mundo Naval Ilustrado*. Madrid, 15 de junio de 1897.

(37) Archivo-Museo «Don Álvaro de Bazán», Cuerpo General, Asuntos Personales. Legajo 620/812. Hoja de servicios de Juan José Ozamiz de Ostolaza. Cfr. REVISTA GENERAL DE MARINA, T. 40 (1897). Apéndice.

marzo, junto al transporte *Cebú* y el cañonero *Bulacán*, en operaciones contra la insurrección antiespañola en Bolinao. Entre abril y mayo el buque transportó fuerzas de Infantería de Marina a Paragua, Joló e Iligán, siendo adscrito después a la escuadra de operaciones de las Filipinas. Entre junio y agosto el *Manila* estuvo encargado del carboneo de diversas bases españolas en el propio archipiélago filipino y, después, de los enclaves de las Carolinas.

En septiembre de 1897 el *Manila* fue destinado a la vigilancia de la costa de Luzón, misión en la que colaboró decididamente, rescatando en octubre a los supervivientes de la guarnición de Baler que habían sido duramente atacados por los insurgentes filipinos (38). Continuando con su labor de carboneo a las guarniciones y estaciones navales de la costa de Luzón, el buque fue sorprendido en diciembre por un furioso temporal que le provocó algunas averías de importancia. El teniente de navío Ozamiz regresó al arsenal de Cavite, donde el *Manila* comenzó a ser reparado, en enero de 1898, de un problema en el cilindro de baja presión de las máquinas.

Después de los arreglos, el buque volvió a su misión de carboneo y transporte de tropas y maderas dando auxilio a las guarniciones. Precisamente, tras el cargo de maderas procedentes de Paragua se detectó la presencia a bordo de un insecto que se había instalado en las cubiertas y mamparos. Las urgencias militares no permitieron que la limpieza y arreglos se acabaran en forma y tiempo, por lo que el *Manila* tuvo que continuar con sus misiones (13 de abril, carga de cables de torpedos para Subic; 20 de abril, remolque del vapor *San Quintín*; 22 de abril, carga de 500 toneladas de carbón para Subic). El 28 de abril el teniente de navío Ozamiz se reunió con el contralmirante Montojo a bordo del crucero *Cristina*, a cuya escuadra había quedado asignado su buque. Montojo decidió trasladar sus fuerzas a la ensenada de Cavite y encargó al *Manila* que pasara a la concha de Olongapo para cargar el ganado para la escuadra. Cumplida la misión, el buque se encontró con el resto de la fuerza del contraalmirante en la madrugada del 29 de abril. Los barcos españoles estaban intentando remolcar sin mucho éxito al crucero *Castilla*, que había quedado varado y sin motores. Montojo ordenó al transporte que intentara la maniobra (39) y, a las diez y media de la mañana, el *Manila* logró sacar al *Castilla* en dirección a Cavite, donde arribarían a las tres de la madrugada del día 30.

(38) Archivo-Museo «Don Alvaro de Bazán», Cuerpo General, Asuntos Personales. Legajo 620/812. Hoja de servicios de Juan José Ozamiz de Ostolaza. El *Manila* sólo pudo rescatar a 20 soldados de los 54 que componían la guarnición, lo que demuestra el duro asedio al que habían sido sometidos.

(39) Relato del contralmirante Montojo aparecido en *El Mundo Naval Ilustrado*. Madrid, 30 de abril de 1899.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL MANILA

Numeral	Nacional		Internacional			
		138		GRQJ		
Construcción	Astillero	Botado	Alta LOBA	Baja LOBA		
	J. & G. Thomson Govan-Inglaterra	02/07/1866	19/06/1885	03/12/1898		
Proyecto constructivo	Vapor de Cunard Line					
Orden de compra	Real Orden de 6 de abril de 1885					
Desplazamiento	TRB		TRN			
	1.057		676			
Dimensiones	TT	Eslora	Manga	Puntal bodegas		
	69,9	64	9,10	5,63		
Armamento	Dos cañones de bronce de 120 mm					
Propulsión	Hélices	Máquinas	Potencia	Calderas	Carbón	Velocidad
	1	1 pilón A/B	175 CVN 750 HPI	2 (3 Hornos)	180 Tn.	9 nudos
Dotación	Comandante	Oficiales	Suboficiales	Marinería	Total	
	1 TN 1.ª clase	6	12	89	108	
Embarcaciones menores	Tingladillo					
	5 (2 salvavidas)					

La batalla de Cavite y la pérdida del *Manila* (mayo de 1898)

El transporte recibió órdenes de varar en la ensenada de Bacoor para ponerse al abrigo de la artillería estadounidense, donde permanecería junto a los cruceros *Velasco* y *Lezo* que estaban en reparaciones (40). La batalla del

(40) *El Mundo Naval Ilustrado*. Madrid, 1 de agosto de 1898.

1 de mayo fue una muestra más de la tragedia colonial española, pagada con la sangre de buenos hombres sacrificados en una manifiesta inferioridad numérica y material. Los buques supervivientes del primer combate se refugiaron dentro de la bahía de Bacoor donde, después de una breve pausa, volvieron a ser atacados por la escuadra norteamericana hasta su completa destrucción. El *Manila*, sin embargo, abandonado por su dotación tras la orden general de desalojo de la escuadra (41), no fue atacado y quedó varado sin ningún tipo de presencia a bordo, excepto de las reses que habían sido cargadas en Subic.

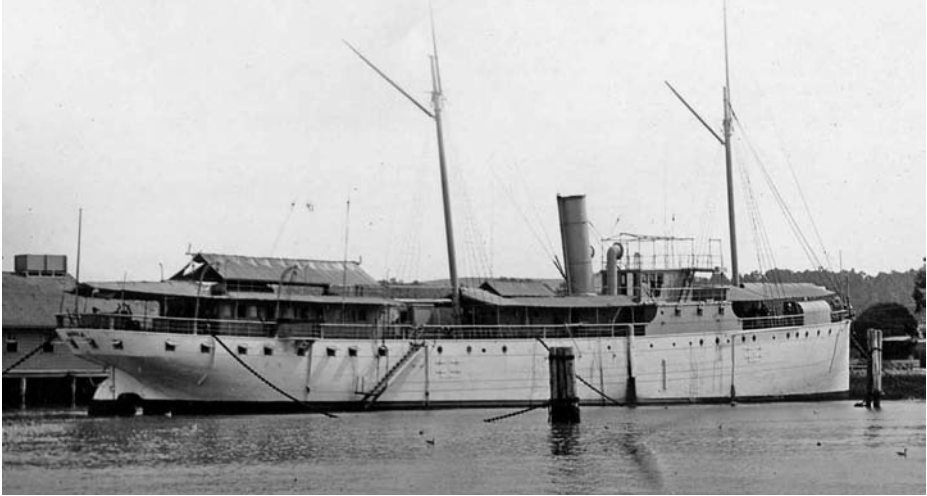
Con el abandono del *Manila* en Bacoor, las únicas fuentes con las que podemos contar sobre lo ocurrido a bordo después del 1 de mayo son las estadounidense. En concreto, el informe más completo apareció en la obra escrita en 1913 por el vicealmirante Bradley A. Fiske, *War time in Manila* (42). Según relata Fiske, se encontraba a bordo del *USS Petrel* cuando su comandante, Edward P. Wood, recibió la orden de liberar al *Manila* de su varada el día 3 de mayo de 1898. Designó para ello como jefe del trozo de abordaje al propio Fiske, que por entonces era teniente (43). Junto a él se embarcaron en varios botes el ingeniero en jefe del *USS Petrel* y cuarenta marinos. El abordaje de esta fuerza al buque español se produjo después de las siete de la tarde de aquel mismo día. La primera tarea se centró en detectar la presencia de militares españoles escondidos o algún tipo de artefacto explosivo oculto listo para destruir el buque. Acabada la inspección por las cubiertas y cámaras, los marineros informaron a Fiske de que el transporte, aparentemente, estaba en perfectas condiciones, con gran cantidad de munición para los cañones Nordenfeld (44). En las cámaras los marinos americanos hallaron muestras de que habían sido utilizadas para albergar heridos, como cuencos, esponjas y colchones manchados con sangre. También encontraron las 30 reses que se habían cargado en Subic. Fiske ordenó que las encerraran porque estaban muy nerviosas, en opinión del oficial norteamericano, por el fragor del combate.

(41) Archivo-Museo «Don Alvaro de Bazán», Cuerpo General, Asuntos Personales. Legajo 620/812. Hoja de servicios de Juan José Ozamiz de Ostolaza El teniente de navío Ozamiz fue sometido a un consejo de guerra por la pérdida del *Manila* convocado en Cartagena el 27 de marzo de 1900. Proceso que le condenó a dos meses de suspensión de empleo por aplicación del artículo 52 del Código Penal de la Marina de Guerra.

(42) FISKE, Bradley A.: *War time in Manila*. The Gorham Press, Boston. 1913.

(43) *Ibidem*, p. 43. Fiske era un oficial estadounidense que había destacado por sus conocimientos técnicos en materia eléctrica y de ingeniería en los nuevos buques que se construían para la Navy. En los años 90 del siglo XIX se había integrado en el Bureau of Ordnance and at sea, participando en diversas pruebas de artillería embarcada. En abril de 1898 estaba asignado a la tripulación del *USS Yorktown* y, poco antes de la batalla naval de Cavite, se le trasladó al cañonero *USS Petrel*.

(44) FISKE, Bradley A.: *op. cit.*, p. 44.

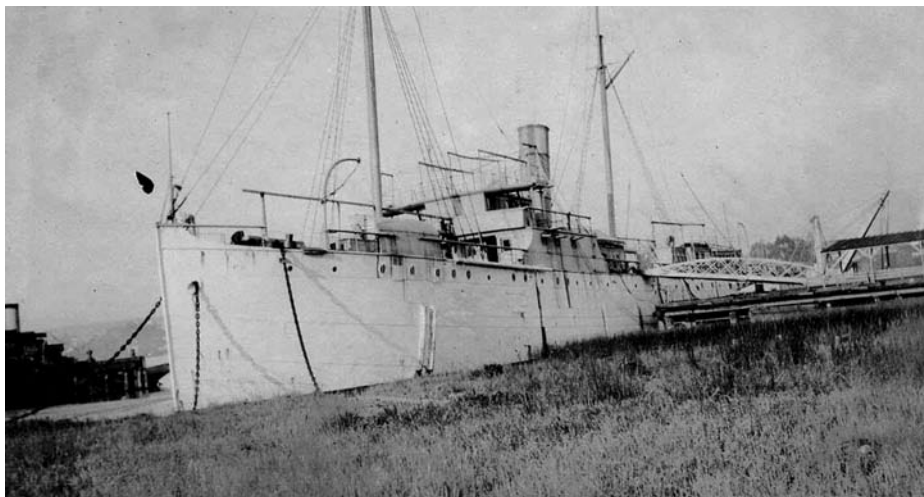


El *Manila* como buque prisión en el astillero de Mare Island en 1913.
(Foto donada por Darryl Baker y almacenada en <http://www.navsourc.org>).

Al llegar la noche el buque estaba controlado y los cañones montados para evitar cualquier ataque español. Desde el arsenal y, sobre todo, desde un pequeño pueblo, se les disparó, lo que incomodó a la tripulación de presa del *Manila*. Fiske ordenó que se utilizaran los proyectores para controlar un posible contraataque contra el transporte. Pero la noche del 3 al 4 de mayo se iba a hacer muy larga para los captores del buque. Fiske se retiró a descansar en una de las cámaras, tras organizar las guardias y la defensa. Tiempo después se despertaba sobresaltado por el estruendo del silbato del *Manila*, que había comenzado a sonar, sin que los americanos conocieran el motivo. El ingeniero Hall tardó algunos minutos en conseguir silenciarlo (45). Al parecer habían colgado un toldo de uno de los cabos del silbato y, al aumentar el viento, comenzó a jalarlo produciendo los toques. La alarma llegó a cundir en el *USS Petrel*, que envió botes con refuerzos al pensar que los españoles atacaban el transporte. Agotado, el oficial americano volvió a dormirse, pero por poco tiempo. Un tremendo ruido lo despertó. Esta vez eran las reses que habían sido encerradas y que habían conseguido escapar, corriendo alocadamente por la cubierta (46). La larga noche de Fiske a bordo del *Manila* continuó cuando

(45) FISKE, Bradley A.: *op. cit.*, p. 46.

(46) Fiske, finalmente, comprendió que las reses estaban sedientas después de largas horas sin darles agua. Incluso comprobaron que los españoles habían utilizado un depósito para la aguada de los animales. Después de abrevarlas, las reses se calmaron.



El *Manila* tras ser dado de baja en la Lista de la Navy y vendido en Mare Island en 1914.
(Foto donada por Darryl Baker y almacenada en <http://www.navsource.org>).

uno de los guardias lo despertó para comunicarle que algunos de los hombres habían asaltado el cuarto del vino y estaban dando buena cuenta de los caldos españoles (47). Sorprendió a uno de los maquinistas empeñado en abrir una barrica, y éste se excusó diciendo que tenían sed y que habían pensado que los recipientes contenían agua. Comprendiendo que aquello se le podía ir de las manos, ordenó la destrucción de los barriles, a pesar de lamentar que el vino acabara en la sentina, mientras él olía su maravillosa fragancia (48).

Casi sin descansar por los continuos sobresaltos, en la mañana del 4 de mayo el ingeniero Hall confirmó a Fiske que el *Manila* estaba profundamente varado en el barro y las válvulas y el condensador estaban llenas de lodo. El cieno se había introducido a través del conducto de agua fría en el condensador de vapor. Al no poder arrancar el motor principal por estar la hélice enterrada en el fango, no se podía accionar la bomba de recirculación de agua y, en consecuencia, no podía purgar la suciedad del condensador. Hall decidió que se podía utilizar una válvula inyectora de vapor para introducir agua en el circuito y conseguir así la limpieza de conductos y condensador. Hacia las 0700 de la mañana Hall informó a Fiske que las máquinas ya estaban listas, por lo que el oficial comenzó la maniobra para sacar el *Manila* de su varada. El oficial operó el telégrafo de señales situándolo en todo atrás y, poco a poco,

(47) FISKE, Bradley A.: *op. cit.*, p. 47.

(48) *Ibíd.*, p. 48. (*I smelt its delightful fragrance*).

observó cómo el buque se estremecía *to my delight, the ship began to move, slowly at first, then faster and faster* (49). Los estadounidenses pudieron comprobar con mucha alegría cómo la rueda obedecía sin muchos problemas a las maniobras (50), llevando al buque cerca del *USS Boston*, donde su capitán, Frank Wildes, tomó posesión del buque. Acabada la misión, el trozo de abordaje del *USS Petrel* regresó a su barco.

Hacia el 8 de mayo el *Manila*, ya habilitado y reparado de los pequeños daños recibidos en su varada, fue utilizado por los norteamericanos para almacenar las armas desmontadas a los buques españoles hundidos (51). El 12 de mayo el buque fue revistado por Dewey en el arsenal de Cavite (52). Al día siguiente ordenó que se le asignaran 100 hombres para su tripulación, concediendo el mando del buque al capitán de corbeta Singer (53). Al no disponer de los hombres necesarios para cubrir la dotación, el propio Dewey tuvo que pedir al secretario de Marina refuerzos para que se incorporaran al *Manila* (54). Meses después, tras el fin de la presencia española en las Filipinas (a excepción de aquel puñado de soldados de Baler), el transporte con el nominal *USS Manila* siguió prestando útiles servicios a la Marina estadounidense, como demuestra la acción del 21 de septiembre de 1898, en que el buque, junto al *USS Boston* y el *USS Raleigh*, realizó la circunvalación de las Filipinas para indagar sobre la actitud de la población respecto a la nueva presencia de los Estados Unidos (55). Y, meses más tarde, en plena campaña de los norteamericanos contra la insurgencia filipina, en el bombardeo de los enclaves rebeldes de junio de 1899 (56). Después de la campaña filipina el transporte fue comisionado por la Marina norteamericana a Mare Island, en California, donde quedó asignado en 1903. Después de 1907 se convirtió en una prisión flotante, hasta 1913, en que se dio de baja en la Lista Oficial de Buques de la Marina norteamericana y fue vendido a un particular.

(49) *Ibídem*, p. 50.

(50) SHIPPEN, Edward: *Naval Battles of America Great and Decisive Contests on the Sea*. P. W. Ziegler & Co., Filadelfia, 1905, p. 372. STICKNEY, Joseph L.: *Admiral Dewey at Manila. And the complete story of the Philippines*, J. H. Moore Company, Filadelfia, 1899, p. 57. WILLIAMS, Henry L.: *Taking Manila or In the Philippines with Dewey*. Hurst & Company, Nueva York, 1899, p. 82.

(51) STANLEY YOUNG, Louis: *The Bounding Billow*. Bancroft Library, San Francisco, p. 86. El diario español *El País* también se hacía eco del transporte de los cañones desmontados al Manila con estas tristes palabras: «...para ser llevados como trofeos a la Academia Naval de Annapolis». *El País*. Madrid, 19 de mayo de 1898.

(52) HALSTEAD, Murat: *Life and achievements of Admiral Dewey. From Montpelier to Manila*, H. L. Barber, Chicago, 1899, p. 189.

(53) Telegrama de Dewey al secretario de Marina. Cavite, 12 de mayo de 1898. Anónimo. *The war with Spain. Operations of the United States Navy on the Asiatic station*. Washington, Government Printing Office, 1900, p. 37.

(54) *Ibídem*, p. 46.

(55) STANLEY YOUNG, Louis: *op. cit.*, p. 100.

(56) STICKNEY, Joseph L.: *op. cit.*, p. 411.

A NUESTROS COLABORADORES

El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo.

Los originales habrán de ser inéditos y deberán ser entregados, a ser posible, vía *Internet* o grabados en CD, con tratamiento de texto Word. El texto se presentará escrito a dos espacios, con un máximo de 28 líneas por página, y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas. La Redacción se reserva la aplicación de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor, y debajo su empleo, categoría o profesión y NIF. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y en negrita (o subrayados con línea ondulada si el artículo se presenta en papel, en cuyo caso también se subrayarán con línea continua los nombres de buques). Se evitará en lo posible el empleo de mayúsculas para palabras completas, sirviéndose del entrecomillado o cursiva cuando se considere necesario. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindirse de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etc.) y deben corresponder a su versión en español cuando las haya (OTAN en lugar de NATO, Marina de los Estados Unidos en vez de US Navy, etcétera).

Las fotografías, gráficos e ilustraciones en general deberán acompañarse del pie o título y **tener como mínimo una resolución de 300 dpi, preferiblemente en formato JPG**. Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Las ilustraciones enviadas en papel pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas a pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionados con el texto, se redactarán del modo más escueto posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusiones, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo se incluirá la dirección completa del autor, con distrito postal, número de teléfono de contacto y dirección de correo electrónico. Si el artículo se ha entregado en papel, deberá figurar su firma.