

MEMORIA

SOBRE LA

MARINA EN FILIPINAS

ANTIGUA ORGANIZACION DE LA ARMADA EN ESTAS ISLAS
Y PRINCIPALES MODIFICACIONES QUE HA SUFRIDO HASTA LLEGAR
AL ESTADO QUE HOY SE ENCUENTRA, CON NOTICIAS ESTADÍSTICAS
REFERENTES Á SUS DIVERSOS RAMOS.

Escrita con arreglo al Programa

PARA LA EXPOSICION DE FILIPINAS

DE 1887

POR EL SECRETARIO DE LA SECCION 4.^a

DE LA COMISION CENTRAL DE LA MISMA

TENIENTE DE NAVIO D. JOSÉ RODRIGUEZ TRUJILLO.

MANILA

IMPRENTA Y LITOGRAFIA DE M. PEREZ, HIJO

S. Jacinto, 30.—Binondo

1887

Los Pardo y Valle

PROLOGO

INTRODUCCION

1. EL MUNDO DE LA CULTURA

2. EL MUNDO DE LA ECONOMIA

3. EL MUNDO DE LA POLITICA

4. EL MUNDO DE LA SOCIEDAD

5. EL MUNDO DE LA EDUCACION

959.9 TRU

BU

MEMORIA

SOBRE LA

MARINA EN FILIPINAS

ANTIGUA ORGANIZACION DE LA ARMADA EN ESTAS ISLAS
Y PRINCIPALES MODIFICACIONES QUE HA SUFRIDO HASTA LLEGAR
AL ESTADO QUE HOY SE ENCUENTRA, CON NOTICIAS ESTADÍSTICAS
REFERENTES Á SUS DIVERSOS RAMOS.

Escrita con arreglo al Programa

PARA LA EXPOSICION DE FILIPINAS

DE 1887

POR EL SECRETARIO DE LA SECCION 4.^a

DE LA COMISION CENTRAL DE LA MISMA

TENIENTE DE NAVÍO D. JOSÉ RODRIGUEZ TRUJILLO.

* HISTORIA * MARINA * FILIPINAS * S. XVI *

MANILA

IMPRESA Y LITOGRAFIA DE M. PEREZ, HIJO

S. Jacinto, 30.—Binondo

1887

959.9

TRU



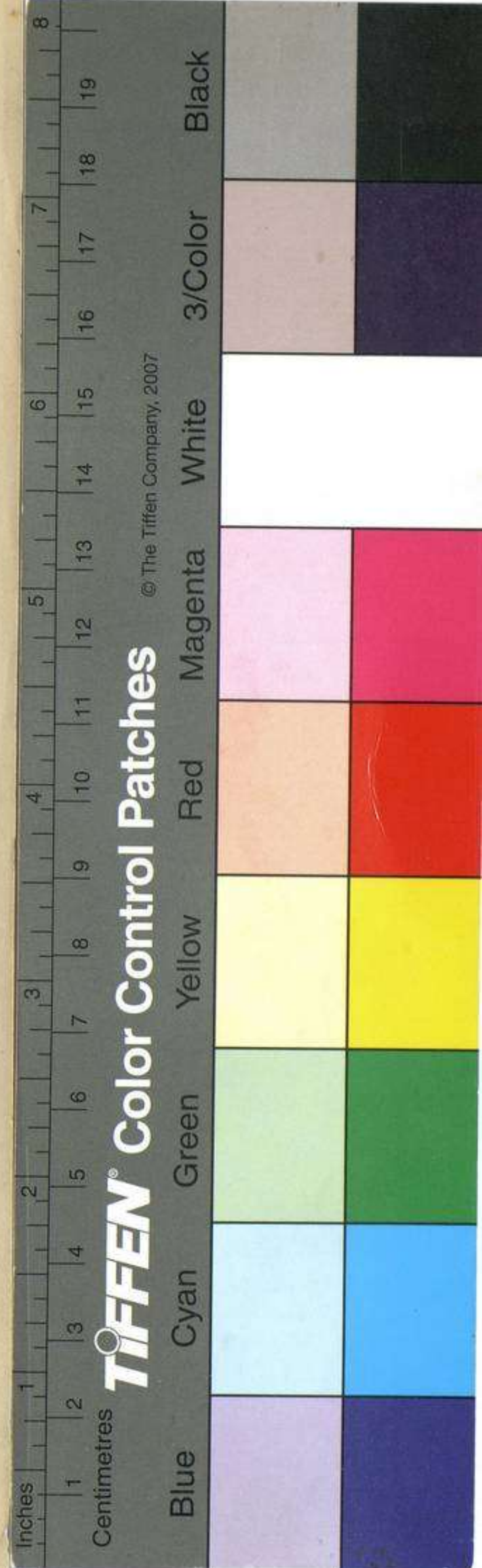
INTRODUCCION

LA historia de la Marina en Filipinas data desde su descubrimiento. El nombre de estas Islas aparece en la Historia como resultado grandioso del viaje marítimo más atrevido que se hizo en siglo XVI, y el único comparable con los de Vasco de Gama y Cristóbal Colon en el siglo anterior, pues vá unido al de Magallanes que las descubrió y en ellas encontró sepultura, y al de Sebastian del Cano primer navegante que dió la vuelta al mundo.

Por otra parte, siendo el mar el único medio de relacion de estas Islas entre sí y el del Archipiélago con el resto del planeta, la historia de Filipinas no puede ser más que un importante episodio de la historia de la Marina nacional.

No es nuestra mision detenernos á referir como se descubrieron estas Islas, ni á entrar en detalles sobre los conocidos viajes de las cinco expediciones dirigidas hacia estos mares, que con objeto de encontrar por la vía de América un derrotero á las Molucas, tuvieron por remate la reduccion de estas islas al dominio de la corona de España.

Reducidos á tratar en primer término acerca la antigua organizacion de la armada en Filipinas, para explicar despues las principales modificaciones sufridas hasta venir á parar en su estado actual, nos parece que debemos partir en este trabajo, desde que constituida nuestra soberanía sobre las Islas, se pu-



sieron los fundamentos de su organizacion administrativa y por consecuencia la de sus elementos militares tanto para su guarda y defensa, como para la extension á todo el Archipiélago de nuestro dominio. Tomaremos pues como punto de partida desde que Miguel Lopez de Legaspi en 19 de Mayo de 1571 estableció en Manila la capital del Archipiélago, y principió á ejercer en él como Gobernador general en nombre del Rey de España.

Pero para comprender la organizacion en aquella época de la Marina en Filipinas, es preciso hacernos cargo antes aunque en rápida ojeada de la que tenía en España, de la cual no podía ser más que un fiel transunto.

La marina de guerra en los tiempos de los reyes austriacos, no era como lo es hoy un núcleo de fuerza militar permanente, con calculado presupuesto, administracion apropiada y personal militar exclusivo é idóneo. Dividida en fracciones segun la clase de servicios que debían prestarse, aparecían por un lado los navíos del Océano que constituían las escuadras de combate, los galeones de Indias destinados al transporte y las galeras del Mediterráneo ocupadas en las defensas de aquellas costas contra los piratas argelinos y en las guerras de Italia y contra los Turcos. Y aún cada una de estas fracciones aparecían subdivididas, pues había tantas escuadras de galeras galeones y navíos cuantas eran ó habían sido las distintas provincias del Mediterráneo y Océano ó las varias atenciones de las Colonias; monstruoso conjunto de partes heterogéneas que fomentaba partidos, nutria el desórden é impedía toda expedicion naval.

Las escuadras ó armadas como entonces se llamaban, se alistaban y preparaban cuando la necesidad se imponía, sujetando á esta carga los diferentes puertos del litoral, que tenían obligacion de poner en pié de guerra bien por construcciones nuevas, bien por embargos ó compras á particulares el número de embarcaciones que se les pedía; los Capitanes y Oficiales se nombraban por los Almirantes y Generales que eran de nombramiento real, la gente de guerra era de los tercios de tierra, la marinería la reclutaban los Capitanes por el tiempo de campaña, y generalmente se recurría á las levas para encontrarla; las galeras remeras se tripulaban con presidiarios. Resultado este sistema del que regía en la edad media á consecuencia de la division de la Península, continuó con poca diferencia y mejora hasta el advenimiento de la casa de Borbon. Y si en

Los primeros tiempos de la de Austria cuando aún España estaba floreciente y rica, dió resultados y pudimos reunir escuadras como la de Lepanto y la Invencible, luego que á principio del siglo XVII empezó su decadencia, con el consiguiente decrecimiento de poblacion y riqueza por causas de todas conocidas, solo conseguimos con él destruir nuestra marina mercante; y el aniquilamiento de la de guerra llegó al punto de que pasaba por proverbio: *la armada de España dos navíos y una tartana*, pues estaba reducida á Capitana, Almiranta y un galeon; en cuyo estado la encontró Felipe V cuando heredó la corona, situacion que por cierto contrastaba con la de Holanda, Inglaterra y Francia, que habiendo tomado en sus principios todo lo que se refería á la mar de nosotros, traduciendo nuestros autores y valiéndose de nuestros marinos y pilotos, llegaron despues como potencias marítimas á hacernos sentir su fuerza.

En tiempo de Felipe V el célebre Ministro Patiño cambió por completo este modo de ser de la Armada, principiando con la Ordenanza de 6 de Junio de 1717 su restauracion y uniformidad, y creando el arsenal de la Carraca. Esta obra tuvo por continuador al ilustre Marqués de la Ensenada, que en tiempo de D. Fernando VI puso á la Armada sobre el pié en que se puede decir se encuentra hoy respecto á organizacion, salvo las modificaciones que por transcurso del tiempo y variaciones del material ha habido que hacer.

En lo que respecta á nuestro trabajo sobre Filipinas, lo dividiremos en dos partes; la primera desde la conquista hasta la toma de Manila por los ingleses en 1762 y la segunda desde dicha fecha hasta nuestros días.

En la primera parte trataremos por separado la organizacion de los *galeones* y la de las *armadas* ó escuadras de combate.

NAOS Ó GALEONES DE ACAPULCO.

Desde el principio de la conquista y reduccion de estas Islas, se establecieron viages periódicos de las Naos ó Galeones entre ellas y Nueva España ó sea al puerto de Acapulco. En dichos buques se embarcaban los artículos de comercio que se convertían en dinero ó cambiaban allí por otros efectos, constituyendo la renta principal de este Gobierno. Ya desde Cebú despachó naos D. Miguel Lopez de Legaspi y una vez establecida la capital en Manila se dispuso en Cavite el carenero y talleres de construccion de dichas Naos. Estas eran semejantes á las que formaban en España las flotas de Indias, barcos á la vez de carga y de guerra, pues tenían que defenderse de los corsarios ingleses y holandeses que pululaban por los mares de su derrota en busca de tan ricas presas.

Cuando en 1585, catorce años despues de la conquista, concedió D. Felipe II, un situado sobre las Cajas de Méjico para el sostenimiento de estas Islas, dictó reglas sobre esta navegacion. Por ellas se prescribía, que dichos buques habían de pertenecer y armarse por cuenta de la Real Hacienda, siendo los factores de ella en Manila y Acapulco los encargados de su apresto. Recomendaba que los Gobernadores pusiesen en ello todo su zelo haciendo que los buques ó naos como entonces se llamaban, no dejasen de salir todos los años en la época oportuna, determinando que solo en los beneméritos se proveyeran sus plazas, así como que nunca se dejasen de pagar los salarios de los calafates, carpinteros, herreros y demás maestranza que trabajaban en estas obras reales y si faltaba dinero se les abonára por las cajas de Méjico.

Estas disposiciones que empezó á poner en vigor el Go-

bernador D. Gomez Perez Dasmariñas, contribuyeron á dar forma y estabilidad al Carenero de dichas naos, el cual como hemos dicho desde el principio se estableció en Cavite. Para la defensa de dicho Carenero se construyó el fuerte de San Felipe, del cual partieron tiempo despues las murallas que cerraron y defendieron la poblacion que allí se formó.

No fué Cavite el único punto donde se construyeron naves en el Archipiélago, pues leyendo su historia vemos que tambien se recurrió á fabricarlas en otros aproposito por la cercanía de sus playas á los cortes de madera, como Tayabas, Iloilo, Leyte etc., pero Cavite era el establecimiento oficial con maestranza idónea, que en aquellos casos salía al punto elegido para verificar los trabajos. Tambien consta que á principios del siglo XVII, se construyó un navío en Siam, pero habiéndose perdido en su viage á Manila no se volvió á recurrir á aquel pais extraño, en donde por la abundancia de la madera llamada teca, se esperaba que saliera tan sólido como barato. Lo que no parece que ocurrió en la prueba que se hizo.

La carencia de buenos constructores en Filipinas, apesar de contar con operarios hábiles, hacía que las naos a uí construidas saliesen aun más pesadas y menos marineras que las hechas en América, á más de inutilizarse más pronto por el empleo en su fábrica de maderas verdes.

Eran estos barcos generalmente urcas ó fragatones de entre puente y batería en la cubierta, que sufrieron con el trascurso del tiempo modificaciones tanto en el casco como en la arboladura y aparejo, segun los adelantos de la arquitectura naval, pero siempre fueron tipos anticuados en su especie que se resentían de la falta de direccion hábil en su construcción.

Las naos salian anualmente de Manila para Acapulco en los meses de Julio y Agosto, época aproposito para su derrota que estribaba en pasar por el Norte de las Marianas.

El número de naos que salía á viage variaba segun era el de las disponibles y necesidades de la Colonia, ordinariamente era una y muy raras veces fueron tres.

Los pocos conocimientos del arte de navegar en aquella época, la falta de buenos planos, el desconocimiento entonces completo de la meteorología y la falta de idoneidad en los Comandantes de los bajeles, originaban los mayores desastres en las navegaciones y la historia de Filipinas hasta mediados del siglo pasado es una historia de naufragios.

A esto hay que añadir la aglomeración de gente á bordo de aquellos buques que carecían de condiciones para alojarla; que el rancho ó *matalotage* que así se llamaba, lo embarcaba cada pasajero por su cuenta, resultando un sistema alimentación deficiente, motivado por el desorden (inconcebible hoy) que sobre este punto reinaba; la escasez de agua que se llevaba en *tinajas* y muchos pasajeros embarcaban la que debían consumir para no depender de la ración de abordó; la duración del viaje en general de seis á ocho meses; las penalidades de la navegación en la lucha del barco con el viento y la mar durante los grandes temporales; todo lo que, daba por resultado el desarrollo de enfermedades y epidemias principalmente el escorbuto que hacía estragos en los pasajeros y tripulaciones, y también producía el cansancio de los ánimos y agriamiento de los caracteres, que haciendo salir á luz el hervor de las pasiones promovía abordó disgusto y riñas que muchas veces terminaron en sangrientas tragedias.

Así que la llegada á puerto se consideraba (y no iban desacertados), como cosa milagrosa, siendo en el puerto de llegada un verdadero acontecimiento; se echaban las campanas á vuelo, salía la población en masa á recibir á los llegados que procesionalmente y cantando letanías se dirigían á la iglesia á entonar el *Te-Deum* de gracias, y en muchos casos á colocar en altares alguna imagen llevada por algún pasajero á cuya intercesión se achacaba la feliz terminación del viaje; todo hijo de la piedad y fervor cristiano de aquellos tiempos, merced á los cuales se emprendían hechos y se aventuraban las vidas en peligros y riesgos que parecen inverosímiles en los positivos tiempos que corremos.

Los corsarios ingleses y holandeses que en busca de tan rica presa infestaron estos mares durante dos siglos, apresaron algunos de ellos; muchos se defendieron bien sobre todo de los holandeses que apesar de su fama en Europa, demostraron en estos mares no estar á la altura de la reputación que allí tenían como hombres de mar, acreditándose solo de sórdida avaricia y piratas sin valor. Hacer la historia militar de los galeones sería hacer la de Filipinas, y salirse de los límites del presente trabajo, que exige nos ocupemos tan solo de su organización.

Esta tuvo cuatro épocas. En la primera á raíz de la conquista el Comandante del bajel al cual se dominaba *Cabo* era nombrado por los Gobernadores de Filipinas ó Vireyes de Nueva España; este nombramiento recaía en hombres de guerra de

nombradía ó influencia; el segundo debía ser piloto y era la única persona inteligente que iba abordo; además de la tripulación embarcaban como custodia algunos soldados de los tercios de tierra con un sargento. Esto en los más de los casos, pues los armamentos de los buques no respondían á reglas fijas de dotaciones en aquellos tiempos en que la escasez de gente era aun grande en estos parages.

Fué la segunda, cuando S. M. concedió á los galeones General y Almirante si fuesen dos navios colmándolos de honores en sus reales cédulas; se señaló capitán y alférez en cada uno, un sargento y diez hombres de tropa, con piloto, maestro, escribano y contra maestro; siendo todos pagados por el Comercio con escepcion de artilleros, marineros y grumetes. Debo advertir que esceptuado el *piloto*, incluso el General y Almirante eran personas ajenas á la mar cuantos constituían la plana mayor de estos buques.

El tercer modo de ser de estas naos se originó á consecuencia de haberse dispuesto que la dotacion de ellos se compusiese del general, un capellan, tres pilotos, el maestro de plata, el contra maestro, carpintero, calafate, buzo, condestable, maestro de raciones, guardian, cirujano y escribano.

El Marqués de Obando añadió para más cuidado una guarnicion de Infantería de cincuenta hombres con dos sargentos. Al llegar estos barcos á Cavite se les tenia desarmados ó en carena hasta que se les disponía para volver á salir; y aunque estos barcos eran del Rey desde la quilla hasta la perilla, al desarmarlos á su llegada de viage, solo se entregaba en almacenes la artillería pues *todos los demás cargos incluso la jarcia y velámen*, se los repartian entre si la oficialidad del Galeon, llamándose á esto *gajes del oficio*; costando á la Hacienda todo nuevo cuando el galeon se volvía á armar.

El Marqués de Obando trató de poner coto á todos estos fraudes y á los que se cometían en los viajes en la cuestion de ranchos, que por el desorden que reinaba eran escandalosos; limitó el número de cocinas, que segun parece eran tantas que con lo abrumada que además de equipages y efectos iba la cubierta, no dejaban espacio para nada.

El último arreglo en la organizacion de estos buques lo verificó el Sr. Arandia, poniéndolos en pié fijo y conforme con las Reales ordenanzas de Marina de 1748 que entonces se acababan de publicar, tratando de asemejarlos á los demás buques

de las Reales armadas; consiguiendo fuesen provistos de aguada en su tonelería de madera, barriles y cuarterolas, suprimiendo la tinagería y reduciéndola á un número dado para el rancho del general; determinó que este diese la mesa á los Oficiales principales segun ordenanza y sin coste de la Real Hacienda, para privar todo motivo al antiguo desorden. Que la tropa y equipage se repartiesen en chazas y ranchos conforme á ordenanza; navegasen los buques y permaneciesen en puerto, como se previene en la misma, sin separarse de ella en otra cosa que en lo que era inherente á lo especial de esta carrera; nombrando para exigir responsabilidad capitan propietario al navío. El segundo había de ser capitan de Infantería llevando tambien un teniente, dos alféreces y dos cadetes en lugar de guardias marinas y todos con sueldos señalados así como los *demás pilotos y gente de mar*, sin perjuicio de las gratificaciones que por reales cédulas espedidas pudieran tener por el Comercio, para atractivo y estímulo al navegar en tan remotas regiones. El Sr. Arandia, tomando por base las ordenanzas de la armada, formó una adición para este servicio especial y la dirigió á S. M. para su aprobación, pidiendo además Oficiales de la armada para el manejo de estos buques; S. M. aprobó todo, pero respecto á este último punto contestó las siguientes palabras textuales. » *Procúrese ir adelantando la regularidad de este servicio y la economía en los servicios de los navíos y sus aparejos: llévase á debido efecto el establecimiento de aguada regular y víveres comunes, desterrando los antiguos particulares ranchos pues sin esto no le bastaría el auxilio de Oficiales de Marina ni pilotos, para enmendar el estilo de esta navegacion.* »

Si desordenado y monstruoso era este servicio en lo que se refiere á su parte técnica y militar, no lo era menos en lo que se refiere á su modo de ser como buque de carga y comercio; y aunque no sea pertinente á esta memoria conviene dar una idea de la forma en que aquel se hacia, pues nos ha de hacer falta su conocimiento para tratar luego sucesos que se relacionan con la venida de la marina de guerra á estas Islas y establecimiento del Apostadero.

Era condicion precisa que todo cargador fuese vocal del consulado, lo que suponía una residencia de algunos años en el país y 8.000 pesos de caudal propio; él mismo debía mancomunarse con todo el cuerpo de vocales, para cargar sus intereses en tercios de determinada forma y dimensiones, debía contribuir con su cuota al pago de veinte mil pesos de gratifica-

cion para los comandantes de los buques en cada viage redondo; no podía mezclarse ni tener la menor intervencion en la calificacion de bondad del buque sin embargo de aventurar en el su caudal, y lo que completa la extravagancia del sistema es que había de pagar ante todas cosas 25 á 40 por ciento de flete segun las circunstancias, á los canónigos, regidores, militares subalternos y viudas de españoles, á cuyas clases y personas se les concedían cierto número de boletas ó cédulas de permiso para cargar, como una compensacion de la corteidad de sus sueldos y por vía de privilegio; pero con el bien entendido, que careciendo de la cualidad de vocales de consulado, solo les cabía el derecho de beneficiarlas y cederlas á los que lo eran por el tanto en que lograban concertarse con estos; y como no se daba pase en la Aduana al que no acompañaba las boletas correspondientes al número de tercios que pretendía embarcar, y por otra parte hubiera rivalidades entre los que deseaban probar fortuna por este camino, los tenedores de las espresadas cédulas se hacían rogar á veces en términos que costaba *quinientos pesos*, la cesion del derecho de cargar tres tercios que escasamente encerraban efectos por el valor de *mil pesos*.

Demostrando esto que en la célebre *nao* nada tenía que envidiar la organizacion facultativa á la mercantil y que todo era en ella raro, estrafalario y anacrónico.

En 1720 á consecuencia de reclamaciones del Comercio de Cádiz y Sevilla que achacaban el decaimiento de su trafico y de la industria de la seda, á las importaciones que de este artículo de China hacia el galeon de Acapulco en América, decretó el Gobierno suprimirlo. Esto no tuvo lugar pues los vecinos de Manila representaron sus perjuicios al Rey, quien en 1734 anuló la cédula de 1720, limitando el negocio á llevar á América géneros por un valor nada más que de *quinientos mil pesos* y traer en retorno tan solo *un millon* de pesos en plata, providencia que no se cumplió pues aunque oficialmente así aparecía, las ocultaciones doblaban las mas de las veces aquellas sumas.

Desde que en 1769 se estableció en San Blás de California un Apostadero de la Marina de guerra con su arsenal, se cambió el tipo de las naos al construir las allí con arreglo á galibos más modernos, adoptándose el de fragatas ó corbetas de pozo. En esta época empezaron á ser mandadas por oficiales de la marina de guerra, aunque esta medida no tomó carácter general hasta principios del presente siglo.

ARMADAS Y ARMADILLAS.

A fin de evitar ataques y sorpresas como el inferido por la escuadra de Limahong contra Manila en 1574 casi á raíz de nuestro establecimiento en Filipinas, y en el cual se decidió el porvenir cristiano y español de estas Islas, determinó D. Felipe II al ocuparse en 1585 del arreglo del Gobierno en ellas, que despues de fortificada Manila se distribuyesen cuatro presidios ó guarniciones por las Islas en los sitios más oportunos, y que para la mejor conservacion y comunicacion hubiera siempre una Armada de seis ú ocho *galeras* ó *fragatas*, las que se podían fabricar con cortos gastos y que todo se hiciese con la brevedad posible á prevenirse de los corsarios ingleses.

Esta órden la trajo consigo el Gobernador Gomez Perez Dasmariñas y desde luego puso por obra cuanto en ella se le previno.

Formó este Gobernador con objeto de ayudar al Rey de Siao en Molucas que se habia sometido á nuestro monarca, contra los de Ternate, una poderosa escuadra para aquellos tiempos, la cual dividió en dos trozos: uno al mando de Don Estéban Rodriguez de Figueroa que se situó en Oton (Ilo-Ilo) y el otro al de su hijo D. Luis en Cebú; capitaneando él en persona la total formada por ambos y á los cuales debía reunirse en época oportuna á fin de salir todos juntos para Molucas. Componían esta escuadra seis galeras, un galeon, muchas fragatas de encomenderos particulares que las llevaban á su costa y otras muchas embarcaciones del país hasta el número de ciento, llevando á su bordo mil españoles, cuatrocientos arcabuceros pampangos y tagalos; mil visayas parte flecheros, parte lanceros y más de cuatrocientos chinos para bogar en las galeras.

Para reunirse á dichos trozos de la escuadra se embarcó D. Gomez Perez Dasmariñas el 16 de Octubre de 1593 en el puerto de Cavite, saliendo en su conserva varios capitanes y personas principales en fragatas propias.

Durante el viage se dispersaron las embarcaciones y el 25 de aquel mes fondeó la Capitana en Punta Azufre (Mindoro)

lugar de reunion, donde durante la noche se sublevaron los chinos bogadores, dando muerte con escepcion de diez y ocho que pudieron escapar á nado á las demás personas que en ella iban entre las cuales se hallaba el Gobernador, huyéndose luego con la galera en derrota de China. Este suceso impidió la marcha de la escuadra á Molucas, disolviéndose su parte volante y retirándose á Manila la que de ella pertenecía al Rey.

La formacion de esta *armada* de la que hemos procurado dar solo una idea á fin de no hacer prolijo nuestro trabajo, servirá para hacerse cargo de cuantas se aprestaron en Filipinas hasta el último tercio del siglo XVIII ya con el nombre de *armadas* ya con el de *armadillas*.

Constituían las primeras algunos galeones sacados de la carrera de Acapulco ó construidos para el caso á toda prisa en Cavite ó en las provincias; galeras, fragatillas, champanes chinos, pontines del país con el aditamento de paraos, barangayanes, vintas y otras embarcaciones lijeras de remos.

Por gente de guerra iban Capitanes con compañías de Infantería española, tropas indígenas de visayas, tagalos y pampangos armados con lanzas, flechas y arcabuces; por gente de mar indígenas y muchas veces chinos como bogadores. Estas armadas si conseguían terminar su objeto, se disolvían quedando inutilizado el material que dejaban sano los combates, temporales, bajos y la inexperiencia. La gente de guerra volvía á su servicio en tierra y la de mar se retiraba á sus pueblos.

Bajo este modelo se alistaron las armadas de Gallinato, Acuña y Silva en auxilio de los portugueses de Molucas y la del último á Malaca; las de Esteban Rodriguez Figueroa, Ronquillo, Gallinato, Olaso, Corcuera y otros contra Mindanao y Joló; las que pudimos presentar contra los corsarios holandeses que en busca del rico galeon de Acapulco discurrían por estos mares y las que fueron á la conquista de Formosa.

Sin embargo de lo que estas armadas costaban al erario de Filipinas, raras veces pudo obtenerse con ellas un resultado positivo y permanente, siendo solo buenas para el primer ataque del que casi siempre salieron victoriosas pero destrozados los bajeles por sus malas condiciones, se imposibilitaban para continuar la campaña y asegurar el éxito completo de ella.

El austriaco Blumentrit historiador de nuestras guerras en Filipinas con los holandeses, al describir la campaña de Acuña en Molucas se expresa de este modo: «Pero la pronta llegada

»de fuertes flotas holandesas y sus victoriosos progresos borra-
»ron pronto todo recuerdo de la gloriosa victoria de Ternate.
»Ante todo perjudicaba á los españoles *la falta absoluta de na-
»víos de guerra contruidos segun el modelo europeo*, así que
»en vista de las antipatías de los indígenas ni podían prestar
»auxilio á las fuerzas que estaban diseminadas por el Archi-
»piélago, ni se encontraban en disposicion de poder tomar la
»ofensiva.»

Al hablar del combate que sostuvimos en Abril de 1610 en Pangasinan en el sitio denominado Playa Honda, contra seis navios holandeses, componiéndose nuestras fuerzas de dos galeones, dos galeras, dos goletas y embarcaciones menores de reserva, en el que obtuvimos una señalada victoria dice el mismo autor «No obstante los holandeses eran los mas fuertes «porque sus grandes embarcaciones eran de construccion supe- «rior, los cañones muchos y bien servidos y lo que importaba «mas *los soldados de Wittert* (almirante holandés) *se encontra- «ban sobre el agua como en su propia casa y sus oficiales eran «hombres experimentados y hábiles*, mientras que el enemigo no «podía oponerle otros marinos *que los de color; que los oficia- «les no tenían idea del servicio y que el grueso de las fuerzas «lo formaba una multitud de diferentes procedencias en su mayo- «ría voluntarios indisciplinados.*»

Salta á la vista que la causa principal que impedia el éxito de nuestras empresas marítimas era la falta de permanencia de este servicio, que hubiera formado buenos oficiales y tripulaciones ¡Cuán diferente hubiera sido nuestro destino en Oriente si de este modo hubiésemos obrado! Pero en España nunca se ha pensado en fuerzas de mar, mas que cuando han hecho falta y esto explica nuestros desastres como potencia naval.

Tambien el Gobierno de Filipinas en sus relaciones con el Japon y naciones próximas del continente cuyos naturales venian al comercio á Manila, se veía en la necesidad de enviar embajadas ó prestar auxilios. Para ello se alistaban como se podia alguna fragata, patache ó navío, y unas veces un buque de estos solo, otras uno grande y otro pequeño, todo lo mas dos navios segun de lo que se podía disponer y en relacion con la importancia del objeto, salían para Camboja, Macao, Siam, Canton, Chancheo, Nagasaki ú otros puertos del extremo Oriente aportando auxilios, embajadas ó misiones. Estos buques llevaban su Capitan con alguna fuerza de guerra es-

pañola, la tripulación indígena, piloto si lo había, generalmente un práctico chino, japonés ó malayo y uno ó mas frailes que solían ser el alma del asunto y del viaje. De éstos raro fué el que se hizo con tranquilidad; pues ya hemos dicho que á historias de naufragios y desastres marítimos se puede decir está reducida la historia de Filipinas.

Desde fines del siglo XVI, los mahometanos de Mindanao, Joló, Célebes y Borneo, principiaron á hacer entradas anuales con escuadrillas de centenares de embarcaciones menores por este Archipiélago llevándolo todo á sangre y fuego y cautivando á milares sus habitantes. Para la represión de estos piratas alistábanse tanto en Cavite como en las cabeceras de las principales provincias lo que se llamaban *armadillas*, fuerzas irregulares y sùtiles de Marina. Estas fuerzas fueron mandadas por alcaldes, militares, paisanos y muchas veces por frailes, en una palabra, por los sujetos á quienes se tenia como mas idóneos por su práctica y experiencia en esta guerra especial.

Si en sucesos parciales consiguieron estas fuerzas algunas victorias sobre los moros, fueron completamente infructuosas en cuanto á su principal objeto que era cortar el mal á raíz y esta plaga que en su principio fué fácil hacer desaparecer de haber contado con elementos de fuerza naval permanente y apropósito duró cerca de tres siglos. Asusta calcular los destrozos que durante ellos hicieron estos piratas en el Archipiélago siendo la causa principal de su atraso. Islas grandes y ricas como la Paragua y Mindoro quedaron casi enteramente despobladas, llegando su atrevimiento hasta atacar arrabales de la misma ciudad de Manila. ¡Padron de ignominia es este para la historia de nuestro dominio en Filipinas!

Entre las infinitas depredaciones cometidas por los moros en las Visayas y en la parte oriental de Luzon, fué una de las más sensibles haber quemado y destruido los varios astilleros que se encontraban en aquellas costas. Sobre todo fué escandaloso é increíble caso cuando ejecutaron lo mismo en 1717 con el establecido en Pantao provincia de Camarines, sin embargo de su numeroso gentío de maestranza y de estar presidiado con guarnicion y cañones, quemando tambien un galeon y dos pataches grandes que existían allí así como todas las habitaciones y oficinas, y cautivando á la referida maestranza y otras muchas personas empleadas en el gobierno y administracion de unas obras tan importantes, como que solo el valor

de lo destruido y quemado se estimó en más de un millon de pesos; pasaremos la pluma rápidamente sobre los diversos armamentos marítimos que se dispusieron así para reprimir estos atentados, como los que con mayor frecuencia cometían en los pueblos y en las embarcaciones de su comercio.

Entre ellos hubo una armadilla de dos galeras y doce vintas apostada en Misamis bajo la direccion del Padre Jesuita José Ducós, que en razon de no haber correspondido á las buenas esperanzas que se prometieron al tiempo de establecerse allí, fué luego extinguida por la influencia del Ilmo. Obispo de Cebú D. Manuel Ezpeleta; y seguidamente dispuso el Ilmo. Arzobispo y Capitan general D. Manuel Rojo se estacionase en aquella misma cabecera una Division de seis embarcaciones bajo el mando del Alcalde Mayor que se llamó *Armada de pintados*, la que habiendo hecho al principio buenos servicios vino pronto á caer en la misma insuficiencia que las anteriores; en vista de que las devastaciones de los piratas en todo el Archipiélago eran cada vez más lamentables y se atribuían al defecto referido, formó después el Sr. Capitan general D. Pedro Manuel de Arandía una marina corsaria de estas Islas, compuesta de cinco galeras con oficiales propietarios considerados como facultativos con sueldo fijo, persuadido de que con ella se evitarían en lo sucesivo los infinitos males que hasta entonces habían padecido sus infelices habitantes, pero desgraciadamente se equivocó porque los saqueos y depredaciones de los mahometanos continuaron con igual ó mayor descaro. Este fué sin embargo el principio de la *marina corsaria ó sutil* como se le ha llamado después.

Debemos hacer constar que en relacion con nuestro decaimiento nacional, desde el Gobierno de D. Sebastian Hurtado de Corcuera, desapareció asimismo de esta Colonia el espíritu belicoso y aventurero, empezando un periodo de retroceso que no terminó hasta el primer tercio de este siglo. Oscurecidas ante los ojos de los españoles estas Islas por la inmensa sombra que sobre ellas proyectaban nuestros dominios en América, terminada en nuestra madre pátria la época de los descubrimientos, del fervor, de la fé y de la gloria de las conquistas, se apoderaron de los ánimos miras mas interesadas y no eran las Filipinas por su pobreza donde podian saciarse estas cuando el próximo continente americano les ofrecía mas vasto campo. Por el contrario se las consideraba como un lugar de destierro.

Así es que á escepcion de cuatro ó cinco personas que venían para ocupar los destinos de categoría, todos los demás que llegaban á las islas, era gente que no cabía en ninguna parte, en su mayoría criminales huidos, abundando mucho los criollos de Méjico echados por sus mismas familias que aquí se les llamaba *gachinangos*; por falta de personal llegaban estas gentes á ocupar puestos de importancia en la gobernacion del pais. En su informe sobre Filipinas á principios de este siglo dice D. Tomás Comyn. «En efecto es cosa bastante comun ver á un *peluquero* ó *lacayo* de un Gobernador, á un *marinero* y un *desertor* transformado de repente en Alcalde mayor Subdelegado y Capitan á guerra de una provincia populosa..... semejante metamorfosis movería á risa en una comedia ó en un sainete.»

La insurreccion de Cagayan en 1718, segun crónica manuscrita de lo ocurrido en ella, y escrita por un fraile dominico testigo de los sucesos, se debió á las atrocidades de un Alcalde que había venido á las Islas como *polison* en un navío desertado de un presidio de América.

Semejante sociedad explica perfectamente este periodo de la historia de Filipinas, que todo se redujo á disputas de frailes, á enredos y chismes de las principales personas que jugaban en su administracion, y á veces la exarcebacion de las pasiones subió á tal punto que llegaron á asesinar en su propio palacio al Gobernador de la Colonia Mariscal Bustamante en 1718, por la sola causa conocida de su zelo por los intereses de la Hacienda pública y persecucion de las malversaciones, mal de hondas raices en Filipinas.

Todos los ramos del estado se hallaban en completa desorganizacion y respecto á Marina si había galeones y si aún resonaban en Cavite los martillos y las mandarrias, era debido á que sin el galeon la colonia no podia subsistir pues traía el situado de Méjico y llevaba los efectos de comercio, que volvían con crecida ganancia en forma de pesos duros á Manila y esto era lo interesante, pero las provincias seguían pagando su contingente de sangre á los feroces piratas del Sur sin que nada se lo estorbase.

ESTADO DE LA RIVERA DE CAVITE EN 1739. (1)

Lo que se nombra hoy Rivera de Cavite, comprende todo el lugar, que hay desde su Punta, hasta la Fuerza de S. Felipe: la cual se cierra con dos Puertas, á los Angulos flanqueados de los Baluartes de la Pólvara á la parte Meridional, y de Cháchara, á la parte Septentrional: Pasos que, estando antes abiertos, se tuvo por bien el cerrarlos así para atajar los frecuentes extravíos, que se experimentaban, de clavazon y otros efectos al tiempo de las carenas ó Fábricas: con cuyo acuerdo se halló márgen para estender camino á la gente del trabajo de la Rivera, formando la Batería rasa, que queda ya mencionada, y se preservó con ella el principal Lienzo de la Fuerza del continuo antiguo combate de las olas del mar.

Hállase en esta Rivera el Astillero, donde se construyen, y se aprestan los Galeones, Pataches, Galeras y Galeotas de S. M. Así mismo el Puente, que sirve para carenar dichos Bageles, y otros particulares. Tambien se incluye la Real Herrería, donde se fraguan herramientas de todos géneros y tamaños, necesarias á dicha construccion, oficinas de los diversos operarios que cuotidianamente trabajan en esta Rivera, Almacenes distintos para Arboladuras, Anclas, Cables, Járcias y otros Cordajes, Cañones, Cureñas; y generalmente de todos los pertrechos de guerra, y aderezos náuticos, con viviendas de sus principales oficiales. Todo fabricado por el presente Gobierno, y con tal disposicion, que en breve tiempo, y sin confusion, se construye, se adereza, ó se apresta todo lo necesario para este fin. Otras fábricas Reales que no se incluyen en la Rivera, estan en el plano de este Puerto demostradas; por lo que se omite su individual noticia.

Toda esta disposicion para la Maestranza de la Rivera, aunque

(1) Tomado de la Estadística Militar, Civil y Eclesiástica de Filipinas formada de órden del Rey D. Felipe V. por el Mariscal de Campo Gobernador de dichas Islas D. Fernando Valdés Tamon.

se ordena al beneficio de cualesquiera embarcaciones propias, y extranjeras, su principal destino es, para las de la Magestad Católica, y con más especialidad para las Naos, que anualmente frecuentan el viage de la Nueva España, que en este Puerto, y Rivera se fabrican, se aprestan, y se avían; de que se dará razon en suficiente forma, en las siguientes Tarifas.

RIVERA DE CAVITE.

OFICIALES MAYORES DE LA MAESTRANZA.

Un Capitan de la Punta, al año con.	300 ps.
Un Alférez de la gente de mar con.	120 "
Un Sargento de dicha gente de mar con.	90 "
Cuatro Cabos de Escuadra y un guardianejo con.	180 "
Dos Pilotos mayores con.	240 "
Dos Pilotos acompañados con.	192 "
Un Apuntador, y Veedor de las obras Reales del puerto con	300 "
Un Alguacil de la Proveduría con.	120 "
Un Cirujano con.	96 "
Un patron de Galera con.	120 "
Un Capellan de Galera con.	180 "
Un Maestro de las Reales Herrerías con.	300 "
Un Maestro de las Cordonerías con.	120 "
Un Maestro de la Tonelería con.	210 "
Un Maestro de Pandayes de la Artillería con.	120 "
Un Maestro de lo dicho con.	30 "
Un Maestro Carpintero con.	360 "
Otro su segundo con.	300 "
Un Cabo de obras con.	300 "

Todos con racion de arroz excepto el Padre Capellan.

RIVERA DE CAVITE.

OFICIALES DE LA MAESTRANZA.

236. Marineros de los cuales los 16 sirven de Ar-raezes con diversos sueldos segun sus varios empleos; y con la correspondiente racion de arroz importan al año 5,201 ps. 4 ts. 6,

166. Grumetes con igual sueldo y racion de arroz al año.	2,490 "	
A los forzados de las Reales Galeras se les raciona con 516 cavanos de arroz limpio con 22 pesos 4 tomines para aceite de los lampiones; y 300 pesos al año, para pescado, sal y vinagre.		
	530 "	
8. Cordoneros con racion de arroz y diversos sueldos, segun sus diversos trabajos: importa al año	193 "	
16. Toneleros con diversos sueldos y raciones de arroz perciben al año.	351 "	ts. 9.
152. Barrenadores, á diversos sueldos, incluso el arroz perciben al año.	9,920 "	4 ts.
15. Ahiladores á diversos sueldos, perciben al año incluso el importe del arroz	394 "	
305. Pandayes, los 15 de la Artillería, con diversos sueldos y el importe de la racion de arroz, perciben al año	32 "	
33. Tinteros, los 2 de la Artillería, segun sus diversos sueldos, y racion.	495 "	
135. Herreros con racion y diversos sueldos importa	4,644 "	
31. Barranqueros á diversos sueldos reciben al año.	709 "	
16. Carpinteros á diversos sueldos con el importe de la racion perciben.	1,452 "	
4. Capataces á diversos sueldos y racion	300 "	
Los Aserradores de brazo y los calafates asi naturales como sangleyes perciben segun sus jornales de lo que trabajan, sin racion de arroz, el importe de un año		
	14,922 "	
Dos Galagalers, los indios de repartimiento de las cordonerias, y los de el de hacheros, y balseros, con sueldos varios segun sus trabajos, y en arroz perciben al año.		
	2,714 "	1 ts.

Toda la referida gente de la Maestranza de la Rivera de Cavite percibe al año 49,948 ps. 3 tons. 8 granos. en que se incluye el importe de 26,174 cavanos 11 gantas de arroz del consumo de raciones de cada individuo, de que quedan exclui-

dos el Padre Capellan, Aserradores y galafates. Cuya sumaria cantidad es la misma, que ahora certifican oficiales Reales; omitiendo la individual de cada partida, por la prolijidad grande, y la vária distribucion de sueldos, que corresponden á los varios officios y ejercicios reservando su cabal expresion á la cuenta anual de esta Contaduría: con que oficiales Reales desempeñan su incumbencia.

APRESTO DE NAOS.

Siendo el primario empleo de la Maestranza de la Rivera de Cavite la fábrica, y apresto de la Naos de S. M. y con toda singularidad las que se despachan anualmente á la Nueva España con el permiso de este comercio y por Real situado, en que se consume la cantidad ya referida de la Real Caja; reporta asimismo esta los gastos de su total avio, para los socorros de Oficiales de mar y guerra, mayores, y menores gentes de tripulacion y provisiones de géneros necesarios. Y respecto de que lo causado por estas va incluso en la certificacion de Oficiales Reales en partida general de compras; se remite á ella esta relacion sucinta, evitando la molestia de una tarifa tan prolija: y solo se hace de la gente para este fin destinada; haciendo ahora el cómputo de los dos pataches Capitana y Almiranta que se habilitaron en el año de 1736 en esta forma.

OFICIALES DE NAOS.

Gente de la Capitana Ntra. Sra. de Cabdalonga, con.	4.125 ps.
Almirante Ntra. Sra. del Pilar con.	2.750 "
Capellanes de los Pataches á 75 ps.	150 "
Dos Pilotos mayores á 300 ps.	600 "
Dos Pilotos acompañados á 150 ps.	300 "
Dos Maestres á 150 ps.	300 "
Dos Condestables á 150 ps.	300 "
Dos Contra Maestres á 150 ps.	300 "
Dos Carpinteros á 150 ps.	300 "
Dos Galafateros á 150 ps.	300 "
Dos Buzos á 150 ps.	300 "

Dos Escribanos á 100 ps.	200 ps.
Dos Guardianes á 100 ps.	200 "
Dos Cirujanos á 100 ps.	200 "
Dos Dispenseros á 100 ps.	200 "
Dos Alguaciles de agua á 100 ps.	200 "
Mas dos Pilotos terceros á 150 ps.	300 "
<i>Suma.</i>	11.025 ps.

GENTE DE TRIPULACION.

Sesenta y cuatro astilleros á 100 ps. con.	6.400 ps.
Ciento y sesenta marineros de la tripulacion de dichos dos Pataches á razon de á 75 ps. cada uno son.	1.200 "
Sesenta y dos grumetes Españoles de la dicha tripula- cion á razon de á 50 ps. cada uno son.	3.600 "
Ciento y veinte grumetes sencillos de la dicha tripula- cion á 25 ps. son.	3.000 "
De la ayuda de costa librada al oficial Real de turno, que hizo estos Socorros.	25 "
<i>Suma.</i>	25.025 ps.

LAS DOS SUMAS.

Socorros de Oficiales.	11.025 ps.
Socorros de tripulaciones.	25.025 "
<i>Total.</i>	36.050 ps.

DESDE LA TOMA DE MANILA POR LOS INGLESES

HASTA EL ESTABLECIMIENTO DEL APOSTADERO.

En Setiembre de 1762 nada se sabía aún en Manila de la declaracion de guerra entre España é Inglaterra que tuvo lugar en Noviembre de 1761. En los primeros dias de aquel mes llegó á Manila la noticia de que á un pueblo cercano había aportado un buque con dos baterías montado por gentes de chaqueta roja, que habían hecho muchas preguntas acerca de los buques que se hallaban en el puerto; coincidieron estas noticias con la entrada el 14 en la bahia de un pailebot que no quiso admitir guardas abordo, y que despues de reconocerla toda salió para fuera. En Manila se creyó que eran corsarios que venían por el galeon de Acapulco y se despachó aviso á las provincias para que le informasen si se presentaba en alguno de sus puertos.

Por último el 22 de Setiembre de 1762 amanecieron fondeados en Manila trece buques de diferente porte ingleses, que intimaron la rendicion de la plaza desembarcando en las playas de Parañaque 2,000 hombres.

Este ataque cogió á los españoles de Manila tan desprevenidos y tan de sorpresa como en 1574 á la raiz de la conquista los había cogido Limahong. ¡Pero qué resultado tan diferente! No nos detendremos en los pormenores del sitio, ni en los de la vergonzosa capitulacion hecha por el Arzobispo Rojo, Gobernador y Capitan general á la sazón, quien no se contentó con entregar la plaza, sino que tambien cedió al Rey de Inglaterra estas posesiones. Tampoco nos ocuparemos de la defensa del país llevada á cabo por D. Simon de Anda, único héroe de aquellas jornadas que impidió pasasen las Islas á poder de los ingleses; sucesos son estos que las historias de Filipinas relatan con prolijidad de detalles. Circunscribiéndonos á nuestro trabajo haremos observar que de haber poseido Filipinas, la pequeña escuadra que debía existir para su guarda y conservacion segun estaba prevenido por diferentes Reales Cé-

dulas desde tiempo de Felipe II muy distinto hubiera sido el desenlace de este suceso.

Sin estorbo de ningun género llegaron los ingleses á fondear en bahía, sin impedimento alguno desembarcaron en Parañaque, y eso que con el S.O. reinante en aquellos meses había tal marejada y resaca en aquella playa, que consta zozobraron algunas de sus lanchas. ¡Nadie ni por mar ni por tierra les impidió el desembarco!

Dos dias despues, cuando estaban los ingleses en el furor del asedio de la Ciudad entró en la bahía una galera que venía despachada por el Comandante del galeon *Filipino* que quedaba fondeado en *Palapag* á donde había llegado de Acapulco. Cuando lo avistó el enemigo le destacó una fragata y cuatro chalupas, la galera varó en Navotas y la apresaron los ingleses. Los fugitivos de ella entraron en la ciudad dónde dieron cuenta de como se hallaba el *Filipino* é inmediatamente se le despacharon avisos para que se pusiera en salvo, lo que se consiguió y gracias á esto hubo fondos para la defensa que luego hizo D. Simon de Anda. Los ingleses por los papeles cogidos en la galera, tuvieron tambien conocimiento de donde se hallaba el *Filipino*, é inmediatamente destacaron en su busca un navío y una fragata que en su lugar encontraron al galeon *Trinidad*.

Este había salido de Manila hacia dos meses para Acapulco, sufrió muy malos tiempos y había desarbolado en el paralelo de Marianas, volviendo á Filipinas con mucho trabajo cuando dió con los enemigos en el Estrecho de San Bernardino. Su artillería se hallaba en la bodega y solo tenía en cubierta 5 cañones de á 8 y 4 de á 4. Sin embargo de esta sorpresa, del infeliz estado del buque y de las formidables fuerzas de los ingleses, su comandante que era gallego como si supiera lo que estaba ocurriendo en Manila. y quisiera borrar con su conducta la vergüenza de aquellos sucesos aceptó el combate. Este fué desesperado recibiendo el *Trinidad* en su casco 1.700 balas de 18 y 24. Murieron 35 ingleses y 18 españoles entre ellos el Comandante del galeon, siendo considerable el número de los heridos por ambas partes. El *Trinidad* fué apresado pero con honra y es indudable que á hallarse en buen estado y con su artillería gruesa en cubierta hubiera dado que sentir á los ingleses.

Me he detenido á narrar este episodio, para hacer resal-

tar aún mas cuanto pudiera haber hecho en Manila una escuadra por pequeña que hubiera sido en combinacion con los fuegos de tierra, y digo pequeña porque una semejante á la de los ingleses los hubiera disuadido de venir.

Apesar de haber salido de Madrás y Calcuta sabiendo el estado de nuestras fuerzas, buen cuidado tuvieron de asegurarse de que careciamos de barcos al acercarse á nuestras costas antes de penetrar por bahía. Venían á sabiendas de lo que iban á encontrar, aunque jamás sospecharon *tanta facilidad* en la rendicion de la plaza,, así como les sorprendió la lealtad hacia nosotros de los indígenas y la defensa de las islas que gracias á ella, (contra la voluntad del Arzobispo Gobernador y españoles de Manila) pudo hacer D. Simon de Anda quien consiguió mantener á raya al enemigo y cerca de un año encerrado dentro de las murallas de la plaza de que se había apoderado.

En 28 de Setiembre de 1763 cuando firmada la paz contendían el Arzobispo y D. Simon de Anda sobre quien debía quedarse con el mando, escribieron los ingleses un papel en que hacían la apología de su conducta, y se defendían de las inculpaciones que le hacían los españoles de Manila; á estos los tachaban de *gallinas* y de que hubiesen saqueado las iglesias y las obras-pías para entregar parte de la suma que tan *cobardemente* estipularon pagarles al mismo tiempo de ceder las Islas al Rey de Inglaterra. Que si ellos habían amenazado con cortarles la cabeza, debían haber conocido que era una astucia de guerra que nunca se hubiera llevado á cabo. Que los españoles de Manila eran *lunares de la nacion española*, que había en esta ciudad *pocos caballeros y mucha gente ruin etc.* Viniendo á ser conocido por extranjeros el estado social de Filipinas de que ya dejamos hecho mérito en páginas anteriores.

La toma de Manila por los ingleses llamó la atencion del Gobierno de la Metrópoli sobre estas islas hasta entónces olvidadas. Lo primero en que se pensó fué en acortar distancias entablando relaciones mercantiles directas entre ellas y la madre pátria; con cuyo objeto se despachó por vía del cabo de Buena Esperanza para Manila la fragata de guerra de 64 cañones *Buen Consejo*, mandada por el capitan de fragata D. Juan Casens inteligente oficial que había estado en Manila por el Sur, con órdenes de que los comerciantes de Manila pudiesen embarcar en ella mercancías con destino á la Península.

Tocó esta fragata á su venida en Isla de Francia donde

embarcó el astrónomo frances Mr. Le Gentil para observar el paso de Venus por el disco del Sol en estas Islas, acerca de las que escribió luego con mucho acierto.

A la llegada de este buque á Manila el primero de la Marina Real que surcó las aguas del Archipiélago, fué recibido con disgusto y desconfianza por los comerciantes, no queriendo ninguno de ellos aceptar la oferta de embarque de efectos que se les hacía. La llamaban públicamente, *la Mal Consejo* y dificultaron su despacho con cuantos inconvenientes pudieron, llegando hasta hacer desaparecer de la plaza la existencia de galleta.

Esta oposicion tenía su fundamento; pues en Manila consideraban que tales viages venían á destruir por su base todo el edificio de *boletas, agios y fraudes* del galeon á costa del cual vivían la mayoría de los vecinos. Lo mismo ocurrió con los barcos de la compañía de Filipinas fundada años despues. Sin embargo de tantas dificultades la *Buen Consejo* cargó 200 fardos de mercancías de la China é India por cuenta de S. M. y se hizo á la vela en 12 de Febrero de 1767. En este buque marchó D. Simon de Anda á llenar el puesto de Consejero de Castilla, que S. M. en premio de sus buenos servicios le había conferido.

El astrónomo refiere un incidente ocurrido en este corto espacio de tiempo que no podemos dejar de referir, pues al mismo tiempo que dá idea de la Administracion de Filipinas, interesa su conocimiento para formarla de los inconvenientes que tuvo la Marina de Guerra cuando trató de establecer en las Islas el Apostadero á principios del siglo presente.

El galeon *Santa Rosa* que había venido á Manila en Marzo de 1764 desde Acapulco con las nuevas de la paz, había regresado á América cargado de efectos por no haber galeon disponible; volvió á Manila á mediados de 1766 y se trataba de cargarle otra vez cuando llegó la *Buen Consejo*. «Este barco» (dice el autor francés) volvía el año 1766 de hacer el primer viage, pero no estaba en disposicion de emprender otro segundo segun el parecer de los constructores de Manila; era preciso una carena de *cuarenta mil* pesos á lo ménos, para ponerla en estado de navegar y hacer únicamente un viage, pues se proponían condenarle á la vuelta. En este intermedio llegó yo á Manila. No esperaban á Casens y su llegada sobrecojió bastante como lo diré en breve más por menor. Este

»oficial había estado en otra ocasión en Filipinas y por con-
»siguiente estaba en las cosas del país; muy celoso por otra parte
»del servicio del Rey, el Sr. Casens dijo á esto de cuarenta mil
»pesos se acaloró y exclamó vivamente que no era posible. El Go-
»bernador astuto y sutil no hab'ó en pró ni en contra. El 23 de Oc-
»tubre fué Casens con su segundo D. José de Córdova y sus Oficia-
»les á visitar el barco, fueron acompañados de el Fiscal y el Con-
»tador á quienes nombró particularmente el Gobernador para ha-
»cer esta visita, Casens que tenía conmigo bastante amistad
»me llevó consigo; yo fuí testigo de la grande atención que
»puso en su exámen que duró casi dos días. En fin volvió
»á Manila mas persuadido que antes, de que todas las obras del
»Rey costaban extraordinariamente caras en Manila; al mismo
»tiempo aseguró al Gobernador que por diez mil pesos se obli-
»gaba á poner la *Santa Rosa* en estado de hacer por lo me-
»nos un viaje

»El Gobernador no se atrevió á rehusar directamente esta
»oferta, porque sospechaba que Casens á su vuelta á España no
»dejaría de informar en la Córte sobre este asunto. Disimuló
»pues y consintió en la proposición de Casens repitiendo mu-
»chas veces que ahorrraba al Rey mucho dinero. Yo me en-
»gañé como pudo engañarse Casens creyendo que este Gober-
»nador no usaba en este negocio artificio alguno, hablé con
»él bastantes veces un poco mas libremente, pues rara vez pa-
»saba una tarde sin que fuese á hacerle una visita, alabando
»el celo de Casens y el ahorro que procuraba á la Caja Real.

»Tomó pues Casens á su cargo la carena de la *Santa Rosa*,
»y con sus carpinteros y la actividad de D. José de Córdova
»que asistía á todo se empezó á desguarnecer el barco y á tra-
»bajar. No hay falta en Manila más que de buenos constructo-
»res pues las carenas y calafaterías se trabajan bastante bien;
»Casens se quejaba muchas veces al Gobernador de la mala vo-
»luntad del Puerto de Cavite, pero no obstante esta mala vo-
»luntad Casens y Córdova consiguieron concluir su obra. En los
»primeros días de Febrero de 1767 la *Santa Rosa* estuvo en
»estado de recibir sus armamentos aparejos etc. Casens en un
»oficio que pasó entonces al Gobernador y que tuve el gusto
»de leer, le aseguraba que la *Santa Rosa* estaba en buen estado,
»que podía contar sobre lo que él le decía etc. Todo el tra-
»bajo no había excedido de ocho á nueve mil pesos fuertes en
»lugar de cuarenta mil.

»El 1.º de Marzo esto es quince días despues de la salida de Casens cuando se creía que estaría bien lejos para no volver á causa de lo violencia de los vientos del NE., habiendo ido segun tenía costumbre á casa del Gobernador quien desde de la salida de aquél no me mostraba el mismo aire de afabilidad, supe de su boca con extrema sorpresa mia que había ordenado por medio de un decreto una visita para ir á reconocer el estado de la *Santa Rosa*. Yo no podía concebir lo que intentaba hacer.

»La comision nombrada para este exámen se componía del Fiscal, del Contador, del General del galeon y de un piloto. Estas eran las gentes que oponían como oficiales experimentados á D. José Casens y á D. José Córdova. Un Fiscal de ninguna de las maneras idóneo al caso; un Contador este es el que calcula y dispone las cosas en el Tribunal de Cuentas; un General.... ya se ha explicado que especie de hombre es el General del galeon. El piloto á mi entender no era voto en la materia.

»Este hecho me pareció tan inaudito y tan extraordinario que me costó dificultad creerlo, pero en fin empecé á abrir los ojos y entrever cual era el país en que estaba. Al día siguiente fui á ver al Fiscal que hasta este día me había manifestado buena amistad, le hallé como al Gobernador mudado á mi ver y bastante frio. Sin embargo me recibió bien, le hablé de la comision que tenía, me respondió que era preciso ver bien si el barco estaba en estado de navegar y éste era el motivo porque el Gobernador había ordenado la visita. Yo no dí á entender que tomaba parte en pro ni en contra; solamente supliqué al Fiscal me llevase consigo con el pretesto de pasearme y tener el gusto de hacer el viage en su compañía.

»Salimos á las cinco y media de la mañana, visité el barco como todos los demás; me mostraron muchas piezas que pretendían ser malas y oí exclamar bastante contra Casens. Yo habia asistido por espacio de cinco años de permanencia en la Isla de Francia á todas las carenas y calafaterías que se habian hecho y estaba por lo menos tan en estado como el Fiscal, Contador y General del Galeon, de juzgar las piezas que me enseñaban y del estado de todo el barco. En fin se hizo un proceso verbal (expediente) que firmaron los comisionados y se probó por este expediente que la obra de Casens no valia nada. El Fiscal hizo el gasto

»de la comida y nos volvimos la misma tarde. Lo que hay
»de singular es que las dos mismas personas el Fiscal y el
»Contador firmaron este día contra Casens, siendo así que ha-
»bian firmado á su favor en la primera visita que fué hecha
»el 23 de Octubre del año anterior.

«De vuelta á Manila, fui á ver al Gobernador que había sabido
»mi ida al buque; en consecuencia me preguntó lo que había visto,
»yo le respondí únicamente, que había visto á los Oficiales nombra-
»dos por su decreto hacer muy rigurosamente su deber. Estuve casi
»tentado de responderle lo que yo verdaderamente pensaba á
»saber, el no creer mas en ningun expediente despues de ha-
»ber visto el que se acababa de hacer respecto á la *Sta. Rosa*. Me
»dijo el gobernador que este negocio se enviaría á la corte
»y haría bastante daño al Sr. Casens.

«Desde el día siguiente de la visita, se empezó á deshacer toda
»la obra de Casens porque el expediente así lo disponía. Se calafateó
»de nuevo, se levantó así mismo el primer puente porque se hallaba
»que el barco no admitía bastantes efectos en su bodega y en lugar
»de ocho ó nueve mil pesos le costó al Rey mas de cincuenta mil,
»porque además de los ocho ó nueve mil pesos que había cos-
»tado ya el calafateo de Casens, se valieron del parecer de los
»constructores que habían como he dicho tasado el calafateo en
»cuarenta mil pesos. Algunos españoles me aseguraron que yo
»veía en esto un bosquejo de lo que ordinariamente pasaba en
»Manila.»

Llamábase este Gobernador D. José Raon; en su tiempo, en 31 de Julio de 1766 se expidió una Real orden á consecuencia de representaciones que de Filipinas habían llegado á la corte sobre las depredaciones horribles de los moros del Sur y en ella se estrechaba fuertemente al Gobernador á corregirlos y ahuyentarlos, llegando el Rey á decirle que descargaba en él su conciencia. La de D. José Raon según la historia lo describe no era muy escrupulosa y no se ocupó de otra cosa sino de hacer dinero. (1) La *Buen Consejo* volvió otra vez y Casens tuvo con él muy reñidas disputas acerca de lo ocurrido con la *Sta. Rosa* hasta el punto de no saltar á tierra á causa de temer por su seguridad personal. Casens salió llevando á los Jesuitas expulsados.

A las dos expediciones de la *Buen Consejo* siguieron varias

(1) D. Sinibaldo Más.—Informe sobre el Estado de Filipinas en 1842.

de buques de guerra en la misma forma, como fueron las de las fragatas y corbetas *Asuncion*, *Astrea*, *Venus*, *Juno*, *Palas* y otras.

En la expedición de la *Astrea* el año 1770, volvió el ilustre D. Simon de Anda á estas Islas á encargarse de su Gobierno. Encontró el pais en el mismo estado que lo habían dejado los ingleses, absolutamente indefenso. Traia orden expresa del Rey de poner á Manila en buen estado de defensa y de exterminar la piratería, fomentando las construcciones. Durante el viage de venida se le hizo muy simpático el alférez de navío de la dotacion de la *Astrea* D. Gabriel Aristizabal al cual una vez en Manila, le propuso Anda la Comandancia del Carenero y Rivera de Cavite, comprendiendo que era de necesidad dar á aquel establecimiento una direccion inteligente y enérgica si habían de obtenerse resultados, siendo tambien la idea de aquel Sr. deseoso siempre del mejor acierto en el servicio de su pátria, la de tener á su lado en el pais un hombre inteligente en asuntos de mar.

Al encargarse D. Gabriel Aristizabal de aquel puesto en 9 de Agosto de 1770 supo su ascenso á Teniente de fragata. Entrégole la direccion de aquel establecimiento el Castellano de la fuerza de Cavite á cuyo cargo había estado desde la conquista, no volviendo ya á ocupar este puesto, con gran ventaja para la marina y navegacion de estas Islas, sino jefes y oficiales de la Armada.

El Arsenal de Cavite como desde ahora lo llamaremos no era entonces más que una pequeña rivera de construccion asentada en el glasis de la fortaleza, con bastante escasez de recursos; aprovechando los que allí había, haciendo algunas construcciones en provincias como Pangasinan y Zambales y desplegando toda actividad y energía, á fines del año 71 pudo presentar Aristizabal al Sr. Anda la siguiente escuadrilla:

- 1 Fragata *San Carlos* con 18 cañones de á 6.
- 2 Idem *San José* con 32 id. de á 8, 6 y 4.
- 3 Pailebot *Ntra Sra. del Rosario* con 12 cañones de á 2 y 10 falconetes.
- 4 Idem *San José* con 10 cañones de á 2 y 16 falconetes.
- 5 Idem *Ntra. Sra. de Guadalupe* con 12 cañones á 4 y 2 y 10 falconetes.
- 6 Idem *San Félix* con 10 cañones de á 4, 3 y 2 y 10 falconetes.

- 7 Bergantin *San Carlos* con 8 cañones de á 4 y 3 y 8 falconetes.
 - 8 Goleta *Soledad* 8 cañones de á 4 y 20 falconetes.
 - 9 Galera *Santa Clara* 8 cañones de á 6 y 30 falconetes.
 - 10 Idem *Santa Rosa* 6 cañones de á 6 y 4 y 24 falconetes.
 - 11 Idem *Santa Teresa* 6 cañones de á 6 y 3 y 29 falconetes.
 - 12 Idem *Santo Niño* 10 cañones de á 6, 4 y 2 y 14 falconetes.
 - 13 Idem *San José* 4 id. de á 6 y 3 y 22 falconetes.
 - 14 Pontin *Santo Niño* con 92 falconetes.
 - 15 Lancha *Soledad* con 2 cañones de á 4 y 10 falconetes.
 - 16 Idem *Sonora* id. id. id. id.
- Dos falúas {
Tres botes { se armaban cuando era necesario.

La formacion de esta flotilla fué una sorpresa en Filipinas y la revelacion de cuanto se podía hacer con energía é inteligencia. D. Simon de Anda, agradecido á los servicios de Ariztizabal le dió el mando de toda la marina de Filipinas. Y apesar de desempeñar este cometido, con objeto de allegar recursos que por falta de arribo de galeon escaseaban, salió él mismo con las fragatas *San Carlos* y *San José* para Acapulco, haciéndose por vez primera en este viage la derrota por el *Cabo Bojeador*; de esta importante expedicion regresó al cabo de cinco meses con *dos millones de pesos fuertes* y algunas tropas como refuerzo que fué buen socorro para la Colonia.

Pero la empresa mas atrevida que realizó fué contra los moros del S. que despues de haber saqueado las islas, se habian establecido á pié firme en Mindoro donde se hallaban atrincherados, dirigiendo desde allí á su sabor expediciones piráticas á todo el Archipiélago, teniendo en su poder la puerta del estrecho de San Bernardino. Formó para este fin una escuadrilla de 36 embarcaciones con 1.500 hombres y dirigiéndose contra ellos, despues de varios encuentros logró darles un combate decisivo de doce horas, tan hábil y admirablemente calculado que sin perder una sola lancha les apresó diez embarcaciones, muchos géneros de valor y hasta 50.000 pesos que ingresaron en las arcas del estado.

Sin embargo de este resultado, la piratería parecia un cáncer en lo incurable; Mindanao, Joló y Borneo, derramaban embarcaciones todos los años sin preocuparse de accidentes desgraciados. La vida de aquellos pueblos dependía de la piratería y no podían renunciar á ella. Era preciso hacer una batida general llegando hasta sus madrigueras y el pais *no tenia ó no queria*

tener recursos para esto, que era de importancia suma para su tranquilidad y desarrollo. El situado de Méjico y el comercio de la nao contribuyeron mucho á sostener este estado de cosas, pues como en Manila sólo se vivia á costa de ambos, el aumento de la renta del pais por su mayor prosperidad tenía sin cuidado á las personas de viso de esta Colonia, únicamente los frailes, curas de los pueblos eran los que se quejaban y condolían de esta horrible situacion y los que representaron muchas veces á S. M. para el remedio de tan grave mal y castigo de tamaña ofensa.

El relevo del Sr. Aristizabal como Comandante del Arsenal fué ya nombramiento del Gobierno que eligió para este puesto al Teniente de Navío D. José Bermudez de Castro destinado en 1774.

En 1776 por fallecimiento de Anda se nombró Gobernador y Capitan General de Filipinas al Capitan de fragata D. José Basco y Vargas ascendido á Capitan de Navío poco después.

Estos nombramientos indicaban por parte del Gobierno, la idea del estudio y planteamiento en estas Islas de su defensa marítima y la extincion de la piratería de los Joloanos y Mindanaos.

En efecto con este último motivo había expedido el Rey en 28 de Enero de 1776 una Real orden librando cincuenta mil pesos contra las Cajas de Méjico para este único fin, previniendo que se formase aquí una junta compuesta de los Ministros y el Fiscal de la Audiencia, Teniente de Rey, Oficiales de graduacion de la plaza, Contador mayor y Oficiales Reales etc. para que sin pérdida de tiempo tratasen de construir las clases de embarcaciones que juzgasen más adecuadas, para escarmentar lo más pronto posible á estos indómitos enemigos, facultándola para que sin aguardar la Real aprobacion se pusiese en práctica cuanto acordase.

Para cuando, en virtud de este Real mandato estuvo instruido su respectivo expediente, ya había llegado aquí el Sr. Basco, quien penetrado de los graves daños que deseaba evitar, celebró la mencionada junta el dia 18 de Agosto de aquel propio año de 1778. En ella, prévia la lectura de cuantos antecedentes pudieran iluminar á sus vocales se discutió el asunto con todo el calor que á cada uno de ellos le inspiraba su buen zelo por el bien comun; pero aunque cediendo al fin al parecer del Sr. Presidente, casi conforme con el del Coman-

dante del Arsenal de Cavite D. José Bermudez y la del experto Oficial Real D. Antonio Larrázabal, se opinó establecer un destacamento de vintas en Cavite, otro en Cebú, otro en Iloilo y otro en Iligan á más del que ya existía en Zamboanga, con lo cual se juzgaba quedaría remediado el mal que originaba la discusion, al fin todo se redujo á disponer se construyeran seis vintas, una galeota de 22 codos de quilla limpia igual en dimensiones á otra que existía llamada *Soledad*, y á destinarlas desde aqui al corso de la periferia de Mindoro y otros puntos más al E. hasta Visayas.

Desde esta época sin embargo tomaron nombre estos destacamentos de fuerzas sutiles que luego se llamaron divisiones. Figuraban como oficialidad de esta armadilla los cuatro Capitanes y cinco Subtenientes de la Marina corsaria creada en 1756 por el Sr. Arandia en decreto de que hicimos mencion á su debido tiempo, así como tambien los cinco contramaestres ó patrones pertenecientes á la misma. Mereciendo este resultado del expediente la aprobacion del Gobierno por Real Orden de 2 de Setiembre de 1779.

El mando de dicha armadilla ó sea de la Marina corsaria, se concedió, sin ejemplar, como dice el decreto al Teniente Coronel de milicias D. José Gomez que lo había solicitado, como premio á las muchas penalidades y trabajos sufridos en la persecucion de la piratería en tiempos anteriores, lo cual era cierto.

En el reglamento que en 7 de Enero de 1785 formó el Capitan General D. José Basco para el retiro á inválidos de los oficiales y tropa de los presidios, fuertecillos y demás establecimientos de estas Islas aprobado por Real orden de 12 de Agosto de 1786, incluyó asimismo á los individuos de la *Marina corsaria*. Este reglamento dió origen á que posteriormente se creyese á Basco el fundador de esta marina auxiliar cuando lo único que hizo fué legislar para ella.

Si el Teniente Coronel Gomez hizo al principio con las vintas algunos servicios útiles contra los moros no tardó mucho en desvanecerse el prestigio de la novedad, de manera que al concluir su gobierno el Sr. Basco quedaron reducidas á la propia insuficiencia para el caso que todos los armamentos discurridos y aplicados hasta entonces.

Sucedió á Basco como Gobernador y Capitan General el Brigadier de la Armada D. Félix Berenguer de Marquina en 1787; tambien este Sr. fijó su atencion en tan excesivo cú-

mulo de desdichas y después de discurrido y puesto en práctica cuantos medios le sugirió su zelo sin poderlas evitar dijo, al Rey con la mayor ingenuidad que á su parecer estos males no tenían remedio.

Al extinguirse en 1784 la *Compañía de Caracas*, se fundó sobre sus bases la titulaba *Real Compañía de Filipinas*, á la que S. M. concedió grandes ventajas para el comercio con estas Islas. Desde esta fecha dicha empresa empezó á enviar sus buques á Filipinas, muchos de los que vinieron mandados por Oficiales de Marina. Estas expediciones á semejanza de las hechas por los buques de guerra encontraron grandes dificultades en Manila.

Del 92 al 93 estuvieron en estas Islas las corbetas *Descubierta y Atrevida*, que al mando del célebre Malaspina venían dando la vuelta al mundo visitando puertos y reconociendo costas ocupadas en trabajos hidrográficos; en Filipinas levantaron un plano de la bahía de Manila, reconociendo el estrecho de San Bernardino, contra costa de Albay, Samar, Leite, Mindoro, Panay, Negros y Mindanao. Sus cartas fueron las primeras que con arreglo á procedimientos científicos se levantaron en Filipinas y base de donde ha partido uno de los trabajos que mas honran al cuerpo de la Marina en estas Islas cuya navegacion le debe la seguridad de que hoy disfruta.

No fueron menores los conatos y diligencias con que Don Rafael María Aguilar sucesor de Marquina intentó remediar los tamaños desórdenes que la piratería representaba, pues bien enterado de cuantas medidas y medios habían empleado sus antecesores sin llegar á conseguirlo, dispuso se instruyese nuevo expediente sobre el asunto y convocó otra junta semejante á la ya citada del Sr. Basco. En ella todas convinieron que las vintas eran inútiles á excepcion de los prácticos quienes aseguraban que los moros habían huido de ellas y que si se hubiera efectuado el pensamiento de los Sres. Basco, Bermudez y Larrazabal de establecer en los sitios señalados y en debida forma las cuatro divisiones acordadas entonces, se habría conseguido redimir á estas islas de la penosa opresion á que estaban sujetas. Pero el Sr. Aguilar presentó un plan por el que se extinguían las vintas, pancos y demás embarcaciones corsarias, sustituyéndolas por seis Divisiones de lanchas cañoneras que hiciesen un curso permanente sin separarse de sus distritos, omitiendo por cierto el designar estos y los puntos de estacion en

ellos. Cada Division debía llevar tres lanchas con cañon de á 24 y tres con cañon de á 8 y un panco de construccion fina para comunicar unas divisiones con otras. Proyecto teórico que respondía á la doble idea del corso contra moros y la defensa de esta plaza y la de Cavite en caso de invasion europea.

Aprobó S. M. la construccion de dicha escuadrilla de lanchas, dictando para su mejor consecucion la Real órden de 24 de Setiembre de 1796, que por ser el verdadero fundamento del Arsenal de Cavite y primer paso para el establecimiento del Apostadero la copiamos íntegra. Dice así:

«Siendo tan importante la conservacion de las Islas Filipinas por su numerosa robusta poblacion, riqueza de su suelo y medios que proporciona para hacer el Comercio de Asia con ventajas de la balanza nacional, como dificultoso precaver estas envidiables posesiones de los insultos enemigos, no fomentando en ellas la Marina Real y navegacion mercantil de que son susceptibles, así por sus muchos exquisitos materiales para construccion; como por el génio marineró y buena disposicion de sus habitantes; és el ánimo del Rey, que trasladada á Cavite la Marina de San Blás de la California se forme alli un Astillero, capaz de poner á cubierto aquellos establecimientos de las fuerzas Europeas y de las piraterías de los Mahometanos que ocupan las Islas vecinas, y de auxiliar con dobles fuerzas y recursos nuestras escuadras de la América meridional y del Asia.

«Como los buques fabricados en aquella parte del Mundo á donde apenas hay noticia de la arquitectura naval, han salido generalmente defectuosos y sin las calidades que requiere el manejo y la facilidad de la navegacion; ha resuelto el Rey que D. Juan Villar, Ayudante de la construccion graduado de Alférez de fragata, destinado en el Astillero de la Habana, con un capataz de carpintería de rivera y otro de calafates de su eleccion, y los planos y explicaciones correspondientes á toda clase de bajeles se transfiera desde luego á Cavite por la vía de Acapulco, llevando consigo la Maestranza de la dotacion de San Blás, en la conformidad que dispusiere V. E. á cuyas órdenes deberá presentarse, á fin de establecer y mejorar en aquel Astillero la construccion de buques de guerra y mercantes, segun los gálivos y reglas convenientes.

«Por si entre tanto se logra poner aquella Marina en el respetable pié que el Rey desea, sobreviniere algun motivo de rom-

»pimiento que exija prontas precauciones para la defensa de las
»expresadas Islas quiere S. M. que por decontado se construyan
»las Lanchas cañoneras y bombarderas que se juzguen necesas-
»rias, colocandolas en los rios y canales que circundan á Ma-
»nila, y en los puertos más apropósito, cuidando tambien el
»citado D. Juan Villar de ir instruido de cuanto corresponda
»al desempeño de este encargo y aún á la fábrica de hornillos
»para bala roja dentro ó fuera de las mismas Lanchas, y de
»que en todo lo relativo al servicio deberá estar á lo que ór-
»denare el Gobernador y Capitan General de las mencionadas
»Islas Filipinas.

»Y la inserto á V. S. de mandato de S. M. para que en-
»terado de sus Reales intenciones procure su verificacion por
»todos los medios que le dictaren su celo, prudencia y conoci-
»mientos locales, proponiendo las providencias que estime con-
»ducentes á los progresos de tan importante proyecto y tomando
»por sí, aquellas que no admitan espera y dependan de las
»facultades de V. S. cuya vida guarde Dios muchos años. San
»Lorenzo 24 de Setiembre de 1796.—Pedro Varela.—Sr. Gober-
»nador y Capitan general de las Islas Filipinas.»

Coincidió esta determinacion con la llegada á Manila de la
escuadra mandada por el ilustre general D. Ignacio María de
Álava que compuesta de tres navíos y tres fragatas había sa-
lido de Cádiz en 7 de Setiembre de 1795 para dar la vuelta
al mundo y después de doblar el cabo de Hornos y recorrer
las costas de Chile y del Perú, recibió órdenes de salir para
estas Islas y apostarse en ellas precaviendo un ataque de la
escuadra inglesa, nacion que se hallaba en guerra con noso-
tros á causa de la alianza que teniamos con Francia. Util pre-
vencion pues durante esta guerra los ingleses dejaron tranqui-
las estas posesiones.

Poco después de la llegada de Álava en 1797, llegó en
la Corbeta *Ntra. Sra. de Aranzazu* la maestranza de San Blás
compuesta del Ayudante constructor D. Juan Villar, dos capa-
taces uno de rivera y otro de calafates, un delineador, veintiseis
carpinteros de rivera, trece de blanco, diez y siete calafates,
veinte aserradores y once herreros.

Desde el tiempo del Sr. Basco, al objeto de verificar con
mayor actividad el armamento de las vintas de la Marina cor-
saria, se había establecido en la rivera N. del Pasig un as-
tillero de esta clase de embarcaciones del pais inmediata á la

casa del Comandante de ella y cuartel de la marinería, de cuyo edificio tomó nombre llamándose la *Barraca*.

En este astillero había principiado el Sr. Aguilar á construir algunas de las lanchas cañoneras mencionadas, cuando llegó la *Ntra. Sra. de Aranzazu*; y tanto la Real determinacion como la venida de aquella maestranza causó al Gobernador y Oficiales Reales de Hacienda bastante mal efecto y fundándose desde luego en que no había fondos con que sostenerla suspendieron la ejecucion de lo que mandaba el Rey, quedando aquella gente sin recursos de ninguna especie.

Tomando cartas en el asunto el General Álava, se dirigió al Gobernador acerca de tan incalificable hecho, cruzándose entre ambos acres comunicaciones, en una de las cuales llegó á decir el General al Gobernador que daría cuenta á la corte de las malversaciones que en la Barraca se hacían, contestando este que si en la Barraca se hacían tampoco la escuadra estaba exenta de ellas. Imputacion calumniosa de que Álava se defendió dando cuenta de todo lo ocurrido á Madrid.

Mientras tanto el Gobernador á fin de eximirse de responsabilidad inició un expediente respecto á la maestranza de S. Blás, dando interín se resolvía, trabajo á sus individuos en la construccion de las lanchas en la Barraca, si bien pagando sus jornales á razon de los que devengaba la maestranza del país, con los cuales no tenían aquellos, europeos la mayor parte, ni para comer.

Empezaron el informe del expediente los Oficiales Reales, que veían escapársele ya de las manos el pingüe manejo de las construccion y carenas, manifestando que el Erario de Filipinas no podía sostener el gasto de aquella maestranza, que para la nao de Acapulco y fuerzas sutiles única marina que debía existir en Filipinas no era necesaria la tal maestranza. Que escuadra no hacía falta, sino murallas y soldados como lo había probado D. Simon de Anda en su defensa contra los ingleses el 62.

Mentira parece tanta desfachatez y mala fé por parte de los Oficiales Reales no solo en este informe, sino en todos los incoados en Filipinas por aquel tiempo relacionados con asuntos de Marina. Decir que no se necesitaban barcos para la defensa de un archipiélago en el cual solo dominábamos costas y decirlo precisamente en el momento en que la sola presencia de una escuadra nuestra en estas aguas, hizo desistir á los ingleses.

de un ataque á estas islas que preparaban en la India, era el colmo de la imprudencia.

Entre las muchas personas que en este expediente informaron fué una de ellas el ayudante constructor D. Juan Villar y aunque su informe era puramente técnico intercaló el siguiente párrafo que creemos oportuno copiar:

«De la Maestranza de la dotacion de S. Blás que el Rey ha resuelto se trasladase á este Puerto de Cavite, para establecer y mejorar aqui la fábrica de bajeles, para cuyo fin me mandó S. M. tragese planos y explicaciones de todas clases; debo informar á V. S. no parecerme conveniente, se les permita el regreso á su tierra sin consultarlo primero con la Côte; pues siendo el Excmo. Sr. Príncipe de la Paz quien por la vía del Ministerio de Marina dirigió las correspondientes órdenes á manos del Sr. Virrey de Nueva España, y á las de V. S. puede no sienta bien en la Côte el contravenir á ellas; y por consiguiente ó se debe dar cumplimiento á las soberanas intenciones del Monarca, ó no; sino se ha de cumplir, ni la tal Maestranza de San Blás es necesaria aqui; no deben serlo los Capataces que he traído, ni yo tampoco; y respecto á esto por tal de descargar y aliviar á esta Capital de los gastos que le ocasionaremos, convendría que V. S. tuviese á bien darnos transporte en el Navío S. Andrés (de que me alegraría infinito), de lo contrario debe mirarse esta infeliz Maestranza con más consideracion, mediante á que ellos no han venido á este destino por su voluntad como V. S. bien sabe, y si solo por cumplir la del Rey por lo cual desampararon sus casas y familias, las que creo *estarán pereciendo*, y la responsabilidad de estos daños me parece recaerá algun dia sobre los que se oponen á las benéficas y misericordiosas intenciones de V. S.; por tanto S. I. me parecia justo arreglarlos á un jornal razonable con el que puedan subsistir, y enviar algun socorro á sus familias, pues es meramente imposible el que esta gente pueda mantenerse, y vestir como la del país; para el cual arreglo podría servir de norma, ó idea cualquiera de los departamentos de España: V. S. sabe muy bien, que aún allá es hoy muy diferente en todos los asuntos del Real Servicio, que antes de ahora cuarenta años.»

Este párrafo demuestra la situacion de aquella pobre gente, que en virtud de una Real órden había venido á Manila á prestar un verdadero servicio. Por fin, un año después de incoado

el expediente y de uno y medio que habia llegado la maestranza de San Blás á Manila, resolvió dicho Gobernador en vista del informe de los Fiscales de S. M. y Hacienda, que se diese cumplimiento á lo mandado por S. M. y que dicha Maestranza ingresase en el Arsenal de Cavite, con los jornales á que tenían derecho.

DESDE EL ESTABLECIMIENTO DEL APOSTADERO

HASTA SU SUPRESION EN 1815.

El resultado de los informes enviados á Madrid sobre los asuntos de Marina por el General Alava, produjeron el resultado que tan ilustre Jefe se habia propuesto. El Gobierno comprendió que habia necesidad de establecer en Filipinas un Apostadero de Marina, que este ramo fuese gobernado por un Jefe propio con arreglo á sus ordenanzas, y en su virtud se dictó en 27 de Setiembre de 1800 comunicada al Director general de la Armada la Real orden siguiente:

«Con presencia de cuanto ha expuesto el Jefe de Escuadra
»D. Ignacio María de Álava, sobre la necesidad y conveniencia
»que resultará al servicio del establecimiento de una Comandan-
»cia de Marina en Manila y de cuanto V. E. ha informado
»sobre este asunto en 13 del corriente, se ha dignado el Rey
»mandar, conformándose en todo con la propuesta de V. E.
»que se establezca dicha Comandancia con las plenas facultades
»de mando y jurisdiccion prescriptas en las ordenanzas de la Ar-
»mada y Reales órdenes posteriores; que D. Ignacio de Alava,
»tome desde luego las providencias que juzgue convenientes para
»arreglar este establecimiento antes de su regreso á España, y
»finalmente deseando S. M. constituir desde su principio esta
»Comandancia del modo mejor y mas conveniente á la defensa
»de las Islas Filipinas, á la mejora de la construccion de los
»buques, al conocimiento de la hidrografia y navegacion de aque-
»llos mares y al gobierno del Arsenal de Cavite, ha nombrado
»por Comandante de Marina de dichas Islas al capitan de fra-
»gata D. Ventura Barcaiztegui promoviéndole desde luego á ca-
»pitan de navío; queriendo S. M. que aquel empleo se sirva
»en adelante por oficiales vivos de esta clase ó la de Briga-
»dieres de la Armada debiéndose relevar cada cinco años como igual-
»mente el segundo Comandante y todos los subalternos.

«Lo que de Real orden traslado á V. S. para su inteligencia
»y cumplimiento en la parte que le toca. Dios guarde á V. S. mu-
»chos años. San Ildefonso 27 de Setiembre de 1800.—CORNELL.»

Cometido al General Álava el encargo de establecer el nuevo Apostadero, desplegó en este asunto que se debía á su iniciativa, toda la energía é inteligencia que le distinguían. Pero por mas que hizo no pudo conseguir que el Gobernador Aguilar entregase á la Marina mas que el Arsenal de Caviie, quedándose con todo el personal y material de la corsaria y con su astillero de la Barraca; fundándose para ello en que la defensa interior del Archipiélago incumbía al Capitan General; que la Marina corsaria tenía su reglamento especial y para nada se regía por las Ordenanzas de Marina, lo que demostraba que era completamente ajena á este ramo, siendo el Capitan General su Jefe nato y quien nombraba su personal, razon por la cual la Real orden que creaba el Apostadero nada prescribía con respecto á este punto.

Esto hizo que se diese en Filipinas el raro caso de haber dos marinas de guerra independientes entre sí, aunque arbolando la misma bandera. Entre ellas existía la diferencia de que mientras la de guerra ó Real como entonces se nombraba estaba reducida al manejo del Arsenal, donde se le discutía el más ínfimo gasto por los oficiales Reales, para la corsaria apesar de su inutilidad manifiesta todo eran larguezas y facilidades.

Aceptando lo que se le daba, pues no cabía otro recurso, estableció Alava el Apostadero; para su mando había sido designado por el Rey el Capitan de Navío D. Ventura Barcaiztegui que mandaba una de las Fragatas de la Escuadra. El General nombró el exíguo personal que había de dotarlo desprendiéndose para ello de algunos Jefes y Oficiales de sus buques é hizo un reglamento para su gobierno, administracion y servicios que habían de prestarse, entre los cuales figuraba como uno de los más interesantes el de la Hidrografía del Archipiélago. En dicho reglamento prevenía las obras que debían hacerse en el Arsenal para ponerlo en condiciones de tal nombre, y las que debían hacerse en los barcos que debían componer la escuadra de las Islas. Eran estos entonces dos fragatas, un pailebot y un bergantin pero el Sr. Álava encargaba que se reemplazaran por dos corbetas y dos bergantines del porte y gálibos que marcaban los planos ya aprobados por S. M., pues con el mismo gasto se mantendrían dichas embarcaciones en lugar de las que existían, que por su mala construccion eran de poquísima utilidad. El reemplazo había de hacerse á medida que los de dotacion fuesen necesitando carenas de firme, que exigiesen consumo de cantidad considerable.

Para la observancia de cuanto respecto á puertos y navegacion mercante previenen las ordenanzas generales de la Armada y la de Matrículas, creó una Comandancia de esta clase para las Islas y la Capitanía del puerto de Manila, cargos que habían de desempeñarse unidos, y para los que nombró al Teniente de fragata D. Angel Barbeito. El Administrador de la Aduana había sido hasta entonces el Jefe del puerto para el despacho de buques y el Gobernador de las Islas quien expedía las licencias de navegacion y ejercía la jurisdiccion de Marina en el Archipiélago.

Tambien en este punto el Sr. Aguilar mostrose inflexible, cedió la jurisdiccion para toda clase de embarcaciones tan solo en la costa de las cinco provincias de la bahía de Manila, donde á consecuencia de R. O. se habían establecido en 1796, por reglamento especial redactado por este Gobernador y calcado sobre el que regía en España las *matrículas de mar*, á fin de poder cubrir con ella las bajas de las tripulaciones de la Escuadra. Habíanse sustituido en dicho reglamento las autoridades de Marina y su administracion con la del Gobernador de la Colonia, Jefes de provincia y Oficiales Reales; debiendo consignar que la medida no produjo nunca resultados, por no amoldarse al modo de ser de estos naturales, ni aun cuando pasó su gestion á la Marina. En el resto del litoral del Archipiélago no consintió tampoco el Sr. Aguilar ni el establecimiento de las matrículas de mar ni la jurisdiccion de marina más que para los barcos de cruz. Respecto á la concesion de licencias de navegacion de ningún modo quiso ceder, no quedando otro recurso al Jefe de la escuadra que poner estas terquedades del Gobernador de Filipinas en conocimiento de S. M. Desde entónces data la Comandancia de Matrículas y Capitanía del puerto de Manila y Cavite que por Reales órdenes sucesivas fué completando sus atribuciones hasta quedar bajo el mismo pié que las de la Península.

Nada omitió el Sr. Alava en su reglamento que pudiese dar al naciente Apostadero las condiciones de perfectibilidad relativa dentro de los escasos recursos de que podía disponer.

En Enero de 1803 zarpó con su escuadra el General de la bahía de Manila en derrota de Europa: su inteligencia y entereza de carácter dejaron huellas imperecederas por donde quiera que pasó. Filipinas le debe el establecimiento de la Marina para su servicio y los resultados con ella obtenidos, que son de tal naturaleza que nunca se los podrá agradecer bastante. Acompañado del

ilustre historiador P. Martínez Zúñiga recorrió el Sr. Alava las provincias de Luzon estudiando el país, y todavía se recuerda en el país una frase suya que indica su agudeza é ingenio como fué el decir que *los indios tenían el talento en las manos*.

En el mismo año que salió la escuadra falleció repentinamente el Teniente Coronel Gomez, Jefe de la Marina corsaria y el Sr. Aguilar debido quizás á la reparacion de una injusticia ó á su mejor conocimiento de los oficiales de Marina, el caso es que para su reemplazo solicitó de S. M. un Jefe de Marina de condiciones apropiadas para servir dicho puesto, una vez que ni dentro de la Marina corsaria ni fuera se encontraba en Filipinas sujeto que pudiese á conciencia desempeñar aquel cargo con cuyo motivo fué nombrado el Capitan de fragata D. Ramon Ortiz y Otañez, pero continuando independiente del Apostadero.

Pero ni el Sr. Ortiz ni nadie podía dar forma á este servicio, pues el defecto estribaba en su organizacion. Nombrados los oficiales por el Gobernador sin que necesitasen demostrar aptitud en un exámen, la influencia hacia que se eligiera á los más inútiles, á los que no podían encontrar por otro camino medios de subsistir. De aquí que los resultados fuesen contraproducentes. Los moros se burlaban de las lanchas que siempre llegaban después que ellos habían hecho el destrozo. Precisamente lo que se necesitaba eran buenos Oficiales para tener en constante movimiento las divisiones dentro de sus respectivos distritos y era de lo que se carecía. Por más disposiciones que se tomaron, por más castigos que se impusieron nada se consiguió y los piratas continuaban como en tiempo de las vintas campando por sus respetos, saqueando los pueblos playeros del Archipiélago y cobrando su contribucion anual de sangre.

A fin de reemplazar á las fuerzas de Artillería de tierra que embarcaban en las vintas ó lanchas creó el Sr. Aguilar en 1806 con la denominacion de secciones de Granaderos de Marina un cuerpo permanente para el servicio de la Marina corsaria. Dicho cuerpo constaba de 300 hombres individuos en dos secciones de á 150 cada una al cargo de un Capitan 1.º, un Capitan 2.º, un Teniente y un Subteniente, dos sargentos de 1.ª clase, cuatro de 2.ª, diez cabos 1.ºs y diez 2.ºs estando las secciones al mando de un Jefe que debía ser Teniente Coronel del Ejército.

Estas secciones quedaron anexas á la Marina Corsaria por cuyas vicisitudes pasaron.

Los Oficiales Reales no podían sobrellevar con paciencia acostumbrados al manejo absoluto de los caudales de la colonia que hubiera ramo alguno del Estado fuera de su gestión, así que no hacían más que incoar expedientes y dirigir representaciones sobre lo costoso del Apostadero al que calificaban de inútil, cuando saltaba á la vista que lo que en él les dolía era su administración independiente por medio de la Junta Económica según previene la Ordenanza. Ni su orgullo ni su codicia consentían este sistema.

Para refutar los cargos que los oficiales reales hacían al Apostadero y llevar sobre este asunto completo conocimiento al Ministerio en la Corte, el Sr. Barcaiztegui dirigió en 3 de Marzo de 1811 una comunicación razonada destruyendo aquellos y demostrando lo absurdo de los informes de los citados Oficiales Reales

Esta comunicación notable la encabeza el siguiente párrafo, que no debe estrañar á los lectores de esta memoria conocedores ya de que clase de personas componían la sociedad y Administración de Filipinas en aquellos tiempos, dice así:

«La descarada y calumniosa intriga, compañera inseparable de la impunidad, ha extendido aquí su pernicioso imperio de manera que ninguna persona de buenos principios y diligencia puede ya subsistir sin corromperse ó á lo ménos degradarse; pues ciertas clases de empleos que en todas partes suelen desempeñarse por sujetos capaces de hacerlo con dignidad, desgraciadamente se hallan ahora servidos en esta colonia por hombres tan limitados, que solo á fuerza de aparentar un gran celo que jamás han tenido por la Real Hacienda, y de amontonar invectivas contra los de otros ramos mejor organizados y ejercidos creen deslumbrar al nuevo Supremo Gobierno, de modo que sin examinar el valor de las razones, ni desentrañar los verdaderos objetos de ellas, no solo formará un sublime concepto de sus cortas prendas, sino que los someterá todos á su estúpida y desgredada administración. Tales son Sr. Excmo los Oficiales Reales y algunos otros empleados públicos de Filipinas, como lo voy á demostrar.»

Enseguida y con datos fehacientes pasa á demostrar que cuando bajo el título de ramo de Marina, estaba el Arsenal y servicio de la Nao y buques á cargo de dichos Oficiales Reales el gasto era enormemente mayor con ménos resultados útiles. En efecto, el Arsenal se había transformado en poder de la Marina Real cercándolo de muralla, dándole nueva forma de seguridad y repre-

sentacion; construyendo sobre los navíos *Europa*, *San Pedro*, fragata *Cabeza* y corbeta *Luconia* un excelente muelle que servía además de dársena á las embarcaciones para abrigo de las fuertes collas ó Sudoestes. Se habían ido extinguiendo los camarines de caña y nipa, tan expuestos como inútiles para depósitos y almacenes. Se habían construido edificios sólidos y de consistencia como el Almacén general y depósito; una sala de gálibos excelente, un cuartel para la marinería, un cómodo y dilatado tinglado de cantería y teja para que al abrigo de la intemperie pudieran labrarse las piezas de construcción. En fin se había hecho el Arsenal nuevo pues el entregado á la Marina por los Oficiales Reales era tan solo un pedazo de tierra con dos ó tres camarines de nipa.

Como obras se habían ejecutado cincuenta y nueve carenas mejorando su figura y resistencia á treinta y cuatro lanchas de la Marina Corsaria, repitiéndolas en ellas hasta trece veces á once faúas, botes y embarcaciones menores, habilitándolas á todas de aparejos y repuestos: quince carenas á igual número de buques de la renta del tabaco incluso tres lanchas de este ramo. Se recorrieron y pusieron en estado de hacer viage de regreso á San Blas, á la Corbeta *Concepcion* en dos expediciones que hizo allí y á los Bergantines *San Carlos* y *Activo* satisfaciéndoles todos sus goces vencidos por la oficialidad y tripulación y socorriéndoles con arreglo á Ordenanza. Se carenó tres veces la Nao de Acapulco. Se hizo igual operación á dos fragatas de guerra francesas la *Semillant* y la *Canonier* habilitándolas de todo.

Se había puesto en grada una corbeta de 14 cañones con toda su curbería ya labrada y colocada la mayor parte y últimamente se habían construido varias embarcaciones menores para el Apostadero y conducciones de madera y materiales de las provincias.

Los gastos en diez años habían sido 1.118,817 pesos lo que daba un gasto anual de ciento doce mil pesos en números redondos.

En cambio el Ministro del Arsenal D. Cristóbal Fernandez de Leon que en 1804 tuvo por orden del Gobernador que pasar á Manila para ajustar las cuentas de la Colonia de los años 1795, 96 y 97 por no ser posible hacerlo en razón de su ignorancia á los Oficiales Reales, pudo asegurarse que en dicho trienio en el cual no existían mas fuerzas que tres lanchas y algunas

falúas en la Isla de Mindoro, é igual número en la Isla del Corregidor, los sueldos del Comandante de la Marina Corsaria que era de menores goces entónces y un corto número de oficiales accidentales de esta clase, expendió la Real Hacienda en el entretenimiento del Arsenal de Cavite y provisional de la Barraca comprendido todo bajo la denominacion de ramo de Marina la enorme cantidad de 1.258,117 pesos. Cien mil pesos más en tres años que en diez la Marina Real, apesar de lo crecido de los sueldos de ésta según los Oficiales Reales y entónces si que sin verdadero resultado útil.

Pasemos la pluma sobre estos hechos repetidos en todos tiempos tanto en la Península como en sus Colonias que es proverbial en los españoles el desconocimiento de los asuntos de mar, razon la más importante para que no seamos nacion marítima teniendo condiciones regionales más que otra alguna para ello.

El resultado de todas estas representaciones en Madrid fué la Real Orden de 6 de Marzo de 1813, por la que se determinó que no debiendo haber en Filipinas otra Marina que la de guerra de la Armada, se uniesen á ella todos los buques pertenecientes á la denominada Corsaria para formar un solo cuerpo con los del Apostadero bajo el mando de los Jefes de la Marina Real que en adelante nombrase S. M. para Comandantes del mismo Apostadero. Y con el objeto de evitar competencias y dificultades se nombró Gobernador y Capitan General de Filipinas al Brigadier de la Armada D. José Gárdoqui á quien se le confió el mando del Apostadero como cargo independiente.

El 1.º de Setiembre de 1813 llegó á esta bahía el Sr. Gárdoqui: se hizo cargo del Apostadero, y de la Marina Corsaria el 15 y el 16 de aquel mismo mes; para saber el estado en que encontró uno y otro ramo no tenemos mejor medio que copiar la comunicacion que dando cuenta de ambas entregas dirigió al Ministerio: «El dia 1.º de Setiembre último, participé al Sr. D. Ventura Barcáiztegui que uno de los objetos de mi venida era el relevarle de el mando del Apostadero de Marina á consecuencia de orden de S. A. la Regencia de 6 de Marzo último, que en oficio de 9 del mismo mes me comunicó V. E., y habiendo acordado con aquel Jefe que despues de concluidas las formalidades y ceremonias inherentes á la toma de posesion de la Capitanía general, me entregaría de la Comandancia el dia

»15 del mismo mes, se verificó así, y en honor de la verdad
»debo manifestar á V. E. que hallé dicho Apostadero montado
»conforme á ordenanza en todas sus partes, y arreglados los tres
»ramos del Arsenal, tanto en sus obradores como en las ofici-
»nas de cuenta y razon con el buen órden y disposicion que
»debían esperarse del celo y conocimientos de mi digno ante-
»cesor.»

«Para el dia siguiente 16 tenia dispuesta la entrega é in-
»corporacion de la Marina Corsaria, que tambien se efectuó en
»la forma posible; y hallándola desarreglada no tan solo en el
»manejo de sus consumos y repuestos sino tambien en el órden
»de cuenta y razon general, consideré preciso hacer trasladar to-
»dos los buques y efectos existentes en la Barraca de este rio
»al Arsenal de Cavite, como único medio de conciliar el mejor
»servicio de su institucion con la verdadera economía tan nece-
»saria en las actuales circunstancias, y seguramente se ha con-
»seguido colocar los unos en la Dársena, y los otros en los Al-
»macenes de aquel sitio con bastante comodidad y órden sin
»aumento sensible de gasto, respecto á desempeñarse ahora todo
»con las mismas oficinas y dependientes que había antes de esta
»incorporacion, excepto algunos marineros con que ha sido pre-
»ciso reforzar la corta dotacion de dicho Arsenal para atender
»á su custodia y policia.»

Si mal efecto había causado á los funcionarios de Hacienda en Filipinas la creacion en 1800 del Apostadero, la Real Órden última quitándoles la Marina Corsaria é incorporándola á la Real fué golpe que no pudieron soportar; sobre todo lo que más les dolió fué la pérdida del apoyo del Gobernador que siendo ahora un Brigadier de la Armada Comandante al mismo tiempo del Apostadero había de comprender la injusticia de sus ataques y deshacer sus maquinaciones.

Había sido y era el principal autor de ellas el Contador del Tribunal de Hacienda D. Joaquin Cirilo de las Cajigas quien por cierto dejó gran fortuna á sus descendientes que aún figuran como ricos en el país, apesar de la subdivisión de aquella fortuna, mientras los Jefes y oficiales de Marina que en aquella época aquí sirvieron apesar de haber llegado algunos á ocupar altos puestos en la Armada, no legaron á sus descendientes más que pobreza y honor.

Este Contador promovió muchos disgustos al Sr. Gárdoqui como Superintendente de Hacienda y Jefe á la vez del

Apostadero, poniéndolo en los mayores aprietos y dificultades que siempre resolvió con el mayor acierto. Sin embargo el afán del Sr. Gárdoqui de economizar gastos en la Marina á fin de demostrar su caballerosa imparcialidad, sentimiento delicado que aquella gente miserable y baja no podía comprender, impidió que diese á su plan de represion de la piratería toda la extension que él mismo comprendía le era necesaria, dejando tambien de dotar á las divisiones de oficiales de Marina que las mandasen sólo por economizar sus sueldos. Por más que reformó el personal de la Corsaria corrigiendo innumerables abusos nada adelantó con ello; era preciso imprimir carácter militar á aquel servicio y esto no se podía conseguir sin emplear en él verdaderos militares que tuviesen idea de sus deberes; así que los resultados continuaron siendo los mismos. Se ocupó sin embargo de este importante asunto con su reconocido zelo disponiendo que las divisiones se situasen en Mindoro, Ticao, Cebú y Zamboanga y aplazando el establecer los destacamentos de Iloilo, Calamianes y Caraga para cuando las cajas del Tesoro pudieran subvenir á su costo.

En el Arsenal se trabajó sin descanso para estos armamentos así como en las otras obras á su cargo, tratando cuantos individuos habia aquí de los diversos cuerpos de la Armada, de responder con su actividad y acierto á la mision que en el país el Gobierno les habia confiado y secundar con ardimiento á su ilustre Jefe el Sr. Gárdoqui.

Pero este, que durante toda su vida habia sabido luchar contra los elementos y contra los enemigos de su pátria, de que dió buen ejemplo mandando el navío *Santa Ana* en el combate de Trafalgar, donde demostró que su bazarria y valor llegaban á la heroicidad, carecia de condiciones para la lucha contra la canalla que como Gobernador de Filipinas le rodeaba. En esta lucha debia salir vencido pues combatía como caballero en el terreno de la buena fé, miéntras sus enemigos que no lo eran, recurrían á las mayores bajezas á donde él no podia descender.

Así sucedió: de una estensa comunicacion de varios pliegos que se remitía al Gobierno, dando cuenta del estado del país y de los diversos ramos de la Administracion, despues de firmada por el Sr. Gárdoqui extrajo su Secretario dos pliegos donde se tocaban puntos referentes al Apostadero, sustituyéndolos con otros de la misma letra en los que despues de hacer los cargos mas calumniosos se pedia su supresion como costoso é inútil,

felonía que nunca pudo sospechar la mente honrada del Sr. Gárdoqui.

Llegó el papel á Madrid precisamente cuando despues de regresar Fernando VII de Francia, se habia entronizado en España el más absurdo absolutismo para la Gobernacion del Estado, cuando se miraba con aborrecimiento y ojeriza todo lo que recordaba la época constitucional anterior. Como las últimas determinaciones unificando este Apostadero y dándole entera independencia habian sido dictadas en aquella época; como el Rey por otra parte profesaba poco afecto á esta corporacion, de donde habian salido las principales personas que compusieron la que por tal motivo se llamó Regencia Marina hechura de las Córtes de Cádiz, al saber que el Gobernador de Filipinas pedía la supresion del Apostadero de Marina, inmediatamente se decretó esta sin esperar á mas ámplio informe, ni á asegurarse de la exactitud de los cargos que en aquel documento se hacían.

Este fué el origen de la Real Órden de 23 de Marzo de 1815 que copiada á la letra dice así:

«Enterado el Rey muy por menor de que el Apostadero
»y Comandancia de Marina establecido en estas Islas en virtud
»de Real órden de 26 de Setiembre de 1800 ha consumido á
»la Real Hacienda inmensos caudales y que la experiencia ha
»hecho conocer su poca ó ninguna utilidad, ha tenido á bien
»S. M. resolver que quede suprimido por cinco años dicho Apos-
»tadero, reservándose examinar este punto con relacion á él y
»á los demás establecidos en los dominios de América para de-
»terminar á su tiempo lo más conveniente al beneficio público.
»Tambien ha resuelto S. M. que en consecuencia de lo dis-
»puesto en Real órden de 26 de Octubre de 1796, comunicada
»á ese Gobierno, no se abone gratificacion de mesa al Coman-
»dante é individuos de Marina mientras permanezcan en esas Is-
»las hasta su embarque para Europa. Lo que participo á V. S.
»de Real órden para su inteligencia y cumplimiento. Dios guarde
»á V. S. muchos años. Madrid 23 de Marzo de 1815.—Lardiza-
»bal.—Sr. Gobernador Capitan General de las Islas Filipinas.»

En esta Real Órden involucrando asuntos serios con mezquindades, se llega á la miseria de negar la gratificacion de mesa á los Jefes y Oficiales del Apostadero, fundándose en una disposicion caducada por otras posteriores. ¡Ah en aquel bendito tiempo ser liberal, mason ó marino era una misma cosa! Las tres procedencias se repartían equitativamente las iras de aquel monarca

que ya la historia se ha encargado de juzgar como se merece.

Dejo á la consideración de los que leen la explosion de alegría que en Manila motivó el conocimiento de esta soberana resolucion entre los enemigos del Apostadero y la triste sorpresa é indignacion que produjo en el ánimo de Gárdoqui sobre todo al saber cual había sido el verdadero origen de esta medida. Su disgusto fué tan grande que le causó la muerte, falleciendo en Navotas el 9 de Enero de 1816.

Tan valiente, tan honrado y tan pundonoroso Jefe, digno de mejor suerte, no pudo soportar la honda pena que le causó saber que su firma había autorizado las mas viles calumnias contra un servicio que prestaba el cuerpo á que él pertenecía al que quería como á cosa propia y ante cuya justa defensa hubiera sacrificado el Gobierno de Filipinas y su propia vida. La representacion que escribió al Rey con este motivo y que dejó sin firmar revela el estado del ánimo de aquel hombre que respetado por las balas inglesas no consiguió serlo de la perfidia y villanía.

DESDE 1815 HASTA LA ÉPOCA ACTUAL.

Al suceder reglamentariamente al Sr. Gárdoqui en el Gobierno de Filipinas el Sr. Folgueras Teniente de Rey de la Plaza de Manila, se dió principio á un expediente para establecer la forma en que había de quedar el ramo de Marina. El expediente se hacía interminable, pues los informes eran tan opuestos y algunos tan descabellados que difícilmente se veía con claridad resolución alguna definitiva, por cuya razon el Sr. Folgueras se dirigió al Gobierno en consulta sobre como debía quedar la Marina en las Islas, recibiendo el desaire de tener por toda contestacion que enterado el Rey de su contenido resolvería más adelante lo que juzgase conveniente sobre el particular, y remitirle en el mismo correo el nuevo reglamento que para régimen y gobierno de los Apostaderos de Indias incluso el de Manila para cuando se restableciese había sancionado S. M. en 1.º de Marzo de 1817.

En su vista, los Oficiales Reales hicieron un reglamento para la cuenta y razon que se había de observar en el Apostadero y Arsenal y el Capitan General unas instrucciones para su gobierno. Se redujo el ramo de Marina como le volvieron á llamar á su mínima expresion. La Marina Corsaria segun Real órden de 29 de Setiembre de 1817 debía ser mandada por un oficial de guerra de la Armada, encargándose de ella el Teniente de Navio D. Juan Echenique que debía quedar al mismo tiempo de Comandante del Arsenal. Entónces se suprimieron las *matriculas de mar* en la costa de la bahía que como ya dijimos nunca habían existido sinó en nombre, tomándose la marinería de voluntarios y en su defecto recurriendo á la conscripcion y servicio personal.

En esta época de 1817 á 1822 experimentó Filipinas un cambio completo respecto á su modo de ser, debido á la revolucion de la América Española que dejó á estas Islas sin el situado que para su sostenimiento Méjico le enviaba anualmente, la crisis llegó al último extremo cuando se supo que Iturbide (el que luego se tituló emperador de Méjico) se había apoderado de más de dos millones de pesos que constituían un retorno

al comercio de Manila. La nao de Acapulco se suprimió y utilizando la franquicia acordada por las Córtes de 1822 para el comercio libre se establecieron casas que exportaban frutos del país é importaban mercaderías, dando comienzo con esto al desarrollo de los intereses materiales del país, que principió á vivir de rentas propias teniendo estas un crecimiento en poco tiempo que nadie se esperaba.

Entónces fué cuando se echó de ver el daño que habían causado y seguían causando los mahometanos de Mindanao é Islas del Súr ejercitando la piratería en nuestro Archipiélago, despoblándolo, manteniendo á los habitantes de sus costas en continua intranquilidad sin dejarlos dedicarse á sus pacíficas tareas y por consiguiente en el empobrecimiento.

Los escasos recursos destinados á Marina no permitían por otra parte sostener una campaña decisiva como á toda costa debía haberse intentado, se clamaba mucho contra el daño pero se quería con pocos gastos exigir imposibles.

En 1824 el Capitan General D. Juan Antonio Martinez organizó una expedicion contra los moros de Joló, Pilas y otras Islas que encomendó al Capitan provisional de la Marina Sutil don Alonso Morgado, quién por cierto la condujo muy bien batiendo á los moros en cuantos encuentros con ellos tuvo, por lo que con objeto de estimularle á que saliese con las lanchas á expediciones sucesivas, le concedió el grado de Teniente Coronel de Milicias y poco despues le nombró Comandante de la Marina Corsaria; pues aunque esta debía mandarla un oficial de Marina segun Real órden, estos se puede decir que casi en totalidad habían desaparecido de Manila, tanto que en esa fecha Enero de 1825 el Arsenal lo estaba mandando el Ayudante constructor.

Los moros como muchas veces hemos dicho no se resentían por alguna que otra batida que sufriesen, eran hechos aislados sin trascendental consecuencia. Como su riqueza consistía en los esclavos, la piratería tenían que hacerla en la época propicia del año como lo habían hecho siempre y los estragos continuaban cada vez mayores. Las divisiones establecidas de la Marina Corsaria fuera de aquella donde se hallaba su Comandante más bien eran establecimientos mercantiles que destacamentos de fuerzas militares.

Para conjurar los males que la piratería causaba se recurrió al gastado medio de formacion de un expediente en el que debían informar cuantas personas pudiesen dar luz en el asunto. En él dieron su opinion á mas de los Fiscales de S. M.,

Hacienda é individuos de los Cuerpos Consultivos de la colonia, los Jefes de provincia, algunos españoles de larga radicacion en el país y casi todos los curas párrocos de los pueblos de Visayas. Como informe curioso no podemos dejar pasar el que dió el R. P. Fr. Gregorio Rodriguez, Sub-prior de S. Agustin fechado en Manila el 28 de Junio de 1826 y es como sigue:

«En cumplimiento al oficio de V. E. de 8 de Junio sobre
»sí será útil, ó no el aumento de dos Lanchas, y cuatro Falúas
»para proteger las costas de las Islas de Panay, y Calamianes; y
»en caso de ser útil, si sería más conveniente que las Lanchas
»y Falúas fuesen tripuladas por los mismos pueblos en la forma
»de sus embarcaciones destinadas al propio objeto, debo decir
»á V. E. con toda sinceridad, que este informe que se me pide;
»es muy superior á mis fuerzas, y luces; ya por no haber es-
»tado más que nueve años en la Isla de Panay, ya por que
»pasé este tiempo en pueblos alejados de la mar. Con todo para
»obedecer á V. E., diré lo que pueda, y sepa.»

«La opinion general en Iloilo, Excmo. Sr., es que las Lan-
»chas causan regularmente más daño, que provecho. En los nueve
»años de mi residencia en la Isla de Panay, jamás he oido que
»las Lanchas obtuviéran alguna victoria no solo completa pero
»ni aún parcial: no han cogido ni un Panco, ni un moro, ni
»han embarazado la salida y entrada de los moros: y así ve-
»mos que no obstante las divisiones de Lanchas y Faluas que
»actualmente existen, para perseguir á los moros, estos tienen
»el atrevimiento de pasar hasta por frente de la Isla del Cor-
»regidor, y á la faz del mismo Gobierno; y cuando han pasado
»los Pancos, entonces es cuando salen las Lanchas á perseguir-
»los, que es como si dijéramos que salen las tortugas en perse-
»cucion de los venados.»

«Yo no conozco Excmo. Sr., al Comandante de la Marina
»sutil; ni sé quien és; pero me admira la nueva division que
»propone. Si las divisiones hubieran cogido á muchos Pancos;
»y fuesen fuerzas adecuadas para perseguir á los moros; yo se-
»ría de opinion que todo el mar del Visaismo se cubriese de
»Lanchas, y Falúas; pero al ver los tristes resultados de las
»cuatro divisiones no puedo ménos de reprobar esta nueva di-
»vision que se propone que no servirá sino para aumentar gas-
»tos, y el número de empleados. Tampoco puedo convenir en
»que las Lanchas y Faluas séan tripuladas por los indios de

»Visayas, porque estos barcos no son propios para el fin que
»se pretende: los moros eluden siempre á fuerza de remos, la
»persecucion de las Lanchas, y en el caso que á estas les fa-
»vorezca un viento fresco, y favorable; los moros ponen su proa
»al viento, y se burlan de todas las Lanchas, y Faluas: y no
»por poner indios Visayas que tripulen las Lanchas por esto estas
»andarán contra el viento.»

«Pues entónces, ¿qué remedio se podrá adoptar para impe-
»dir el daño que causan los moros? Como la poblacion progresa
»considerablemente en todas las Islas Filipinas, los moros no
»pueden ya causar los daños que antes causaban, cuando salta-
»ban en tierra, entraban en los pueblos, los saqueaban, roba-
»ban, y hacían muchos cautivos ahora en todas las playas se
»halla mucho gentío, y este se defiende varonilmente, y escar-
»mentados los moros, ya no entran en poblaciones algo con-
»siderables. La idea principal del Gobierno debe consistir en la
»proteccion del comercio marítimo, y alejar cuanto se pueda á
»los moros: Extinguirlos enteramente es casi imposible á causa
»de las infinitas Islas, é infinitos esteros que se hallan en Vi-
»sayas; y son lugares aptos para esconderse, y de donde salen
»para hacer sus raterías. Disminuirlos pues ya sea venciéndo-
»los, ya sea imponiéndo-los miedo, es cuanto puede hacer el Go-
»bierno. La experiencia de muchos años nos ha enseñado que
»usando el Gobierno de Lanchas, y Faluas, ni se les ha ven-
»cido, ni se les ha impuesto miedo; y la misma experiencia nos
»demuestra actualmente, que en algunos parages de las Islas,
»usando los indios de embarcaciones fabricadas á propósito, y
»maniobradas por ellos mismos, han vencido á los Pancos de
»moros, y les han infundido miedo. Esto no es ninguna para-
»doja, sino una realidad que puedo atestiguar, y que voy á
»manifestar.»

«La Isla de Cebú por su localidad, antiguamente era muy
»acosada de los moros; y en la actualidad es la más segura; y
»muy rara vez pasan los moros por aquellas inmediaciones. ¿Por
»qué? Por qué algunos pueblos de aquella Isla han fabricado
»barcos á propósito para perseguir á los Pancos de los moros; y
»este simple método ha tenido los mejores resultados. Lo mismo
»es aparecer algún Panco de moros por aquellas inmediaciones,
»que los pueblos cristianos suenan el tocsin, se embarcan luego
»los indios que están de semana; se reúnen los barcos que lla-
»man Barangayanes, en un lugar, y salen á la ofensiva. Como

»casi siempre han salido victoriosos, lo mismo es verles los mo-
»ros, que estos huyen á toda priesa, y muchas veces no les
»basta su lijereza por que los Barangayanes, andan más que los
»Pancos. Estos son hechos públicos y notorios que nadie los
»podría negar. No hace mucho tiempo que algunos pueblos de
»Cebú remitieron al antecesor de V. E. el Sr. D. Juan Antonio
»Martinez, los trofeos de una victoria marítima conseguida con-
»tra los moros.

»Hay en Cebú un Religioso, Fr. Julian Bermejo cura de
»Bolojoon, que tomó este arbitrio, para la seguridad de sus fe-
»ligreses: pero lo verificó sin más auxilio que sus buenos de-
»seos, su habilidad, y ayuda de sus feligreses, sin gastos exce-
»sivos de las Cajas Reales. Su bien meditado plan le salió
»tan bien que los pueblos colaterales de Argao, Dalaguete, y
»otros, imitaron su ejemplo, y con la influencia de los curas,
»los pueblos se ayudan, y cooperan mutuamente tan bien, que
»salen continuamente á la persecución de los Pancos de moros,
»y estos no asoman por la Isla de Cebú.»

»Un arbitrio tan económico, y tan fácil al mismo tiempo
»¿por que no se adopta por el Gobierno, ni por los otros pueblos?
»Tal vez el Gobierno hallará obstáculos en los Comandantes,
»en los oficiales, y otros dependientes, á quienes cegará la en-
»vidia para no ver estos bienes. Ni tampoco el Gobierno se
»habrá instruido de este asunto con aquellos datos necesarios,
»como pretende instruirse ahora. Otros pueblos no adoptan este
»método; unos por que no tienen peligro de moros; otros por
»que sus curas me tienen génio ni aptitud para ello y sí el
»cura no promueve estas cosas, nadie las promoverá. Tambien
»se hallarán curas con génio y aptitud para ello, pero todo lo
»abandonan, por que tantas veces se ha inculcado que los cu-
»ras no deben hacer otra cosa más que predicar, y confesar,
»sin quererles conceder la más mínima influencia; que se aburren,
»sin atreverse á mover, ni promover cosas útiles para el bien
»de los pueblos. Hacer una digresion sobre este punto sería des-
»viarme de la cuestion, pero puedo asegurar que si el cura no
»toma con empeño este, y otros asuntos; el Gobierno podrá
»mandar; pero pocas veces será obedecido, por que estos na-
»turales no son otra cosa que unos niños de escuela, y aún mal
»educados, y quererlos tratar como á hombres hechos, y civi-
»lizados, es no conocer el carácter de los indios. En lugar pues
»de desanimar, y quitar la influencia á los curas, el Gobierno

»debe sostenerlos, animarlos, y darles un lugar de preferencia:
»los mandamientos á los Alcaldes mayores que sean con el visto
»bueno del cura; y lo mismo los de los Alcaldes á los Gober-
»nadorcillos; como se ha hecho ahora en la circular de Comercio
»del Superior Gobierno á los Alcaldes de provincia; solamente
»esta providencia que cuesta bien poco, y el Gobierno puede
»sacar mucha utilidad, ya es un paso muy honorífico á favor
»de los curas.

«Mande el Gobierno que en los pueblos playeros de Visa-
»yas se construyan Barangayanes para perseguir á los moros;
»envíe pertrechos de guerra propios para aquellos barcos; y
»que sea todo con intervencion de los curas y el Gobierno
»palpará en breve su utilidad, y economía. Es cierto que se
»hallarán curas que ó por enfermedad, ó por vejez, ó por ineptitud para estas cosas no podrán cuidar con todo esmero: pero
»se hallarán muchos que al ver que el Gobierno hace caso de
»ellos, se animarán en promover todo el bien para el Estado,
»y para sus Feligreses, A lo ménos el Gobierno adoptando este
»arbitrio, no esperimenterá latrocinios, ni fraudes, por que
»los curas podrán ser tachados de otros vicios propios de la
»flaqueza humana, pero no de ladrones; y lo mas que podrá
»suceder, será alguna parcialidad para favorecer á sus criados,
»y muchachos y darles á ganar alguna cosa, prefiriéndolos á
»otros sugetos, más aptos y más dignos. Pero esta debilidad se
»encuentra regularmente en todos los hombres; y no es fácil
»poderla desarraigar.»

«Los moros salen á corso de cristianos con la esperanza
»de cautivarlos y sacar algún provecho de sus robos, y ventas
»de cristianos. Si se estimula á los indios con algún lucro,
»saldrán estos alegres en busca de moros. Si salen los de Cebú,
»sin este estímulo, y esperanza; ¿con cuánto más gusto no saldrán si se les promete algún premio? Soy de parecer Excmo.
»Sr., que se publique en las Visayas que por cada Panco de
»moros que cojan los cristianos, el Gobierno por medio de sus
»curas les dará 30, 40, ó 50 pésos según el grandor. Y, puesto
»que los cristianos no podemos vender á los moros, el Gobierno
»dará por cada moro aprendido por los indios 2, 4, ó 6 pesos.
»Estos pequeños premios que el Gobierno dará gustoso, es indecible cuanto animará á los indios Visayas; por que estos no temen pelear con los moros. Por el pequeño interes de un real por un cavan de langosta, en tiempo que todas Islas estaban llenos de

»aquel insecto; los indios corrían por todas partes en busca de
»langosta, y ello es que se estinguió entónces y aunque el Go-
»bierno pagó como 30 mil pesos (que suman 240,000 cavanos
»de langosta) se dieron por bien empleados, y consiguió una buen
»cosecha. Es de advertir que el pago de dichos cavanos de lau-
»gosta corrió todo por manos de los curas, y no se habló que
»hubiese fraudes, ni enredos y los indios quedaron muy con-
»tentos con esta medida que tomó el Gobierno. Del mismo modo;
»los premios á los indios que aprehendan Pancos ó moros vi-
»vos, deben correr por manos de los curas de los pueblos á
»donde pertenezcan los barangayanes. Además los indios desti-
»nados á la persecucion de los moros, deben estar exentos de
»los polos, y servicios, y aún de tributo, pues todo lo mere-
»cen unos hombres que sin sueldo alguno se destinan á este
»oficio. Entiendo que esta medida que propongo será más útil
»que las divisiones de lanchas; porque tendrán mejores resul-
»tados. Será además mucho más económica, que es lo que pre-
»tende el Gobierno; pues los gastos se reducirían á ayudar la
»construccion de los barangayanes que no sería cosa mayor, pues
»se fabricarían en los mismos pueblos en donde se hallan las
»maderas, y en donde los jornales son más baratos, y á los
»pertrechos de guerra. En cuanto á los premios tan poco se-
»rían gastos exorbitantes; y aún cuanto más exorbitantes fuesen,
»tanto mejor sería para el bien de las Islas, pues acabarían con
»los Pancos de moros si á 40 pesos de premio por cada uno
»se gastasen vg.: diez mil pesos.»

»«Me he extendido más de lo que pensaba. Excmo. Señor
»pero tengo la confianza de que V.E. disimulará mis descier-
»tos en la inteligencia que he dado mi parecer con bastante
»extension, como V.E. me lo encargó en su oficio, y con aque-
»lla claridad que corresponde á un sacerdote. Si V.E. juzga
»alguna cosa digna de atencion en mi informe, doy por bien
»empleado el poco trabajo que hé tenido, y sino V.E. hará lo
»que más convenga para el bien público de estas Islas.—Ma-
»nila 28 de Junio de 1826.—FR. GREGORIO RODRIGUEZ.—Pre-
»sidente.»

Este candoroso informe contiene grandes verdades; la que más resalta es que las lanchas y falúas en poder de la Marina corsaria ó *sutil*, (como empezaba á llamársele), no servían para nada y es seguro que la persecucion de la piratería hubiera dado mejores resultados como el P. Rodriguez dice, de haber

tenido este encargo los pueblos y los curas, quienes como tambien expresa el buen Padre, tendrían defectos y vicios propios de la flaqueza humana pero no eran ladrones y ésta era una verdad irrefutable en Filipinas donde tanto abundaba lo contrario. Pero como no se tomó esta determinacion ni otra alguna para remedio de estos daños, los mahometanos seguían causando destrozos en las costas de las islas sin darse por aludidos de que contra ellos se incoaban expedientes.

Así es que en 1827 cansado el Gobierno de recibir representaciones y quejas referentes á este gravísimo mal, determinó volver á establecer el Apostadero de Marina con independencia de la Capitanía General, pero de un modo vergonzante, sin querer confiar su mando á un Jefe del Cuerpo; para esto se discurrió nombrar segundo Cabo de la Capitanía General de Filipinas á un General de Ejército que tuviese conocimientos de Marina, lo cual entonces era fácil encontrar, pues habían llegado á aquellos altos puestos muchos oficiales y jefes de Marina, que durante la guerra de la independencia pasaron al servicio de tierra á fin de no permanecer indiferentes ante la obra gloriosa de la defensa nacional, dado que era muy escaso el número de barcos donde poder prestar servicio. Se eligió para este puesto al Mariscal de Campo D. Pascual Enrile y Alsedo y ciertamente no se pudo haber hecho mejor eleccion. El General Enrile de Teniente de Navío pasó al Ejército en 1809 y á la conclusion de la guerra reconocido su empleo de Brigadier en la Armada, fué de Mayor general en la Escuadra que llevó á Costa Firme la expedicion de Morillo de la cual fué luego Jefe de Estado Mayor ascendiendo allí á Mariscal de Campo.

El General Enrile fué nombrado Comandante de Marina de Filipinas por Real orden de 17 de Febrero de 1827 y por la de 2 de Abril del mismo año se le dieron instrucciones para el desempeño de este cometido. En estas se previene que el referido mando debe entenderse no solo de lo perteneciente á la Marina Real sino de la titulada Marina Corsaria con entera sujecion á las ordenanzas generales de la Armada, sus adiciones y aclaraciones vigentes, sin otra dependencia del Capitan general de las Islas que la establecida en dichas ordenanzas. Añadiendo que sin embargo de estar mandado con repeticion que los Comandantes de Marina en los dominios Ultramarinos, sean asesores natos de los Virreyes y Capitanes generales en asuntos de Marina, debiendo ser multada cualquiera otra persona que

le aconseje en ellos, reitera S. M. el cumplimiento de esta disposición, previniendo con aquella fecha al Capitan general de Filipinas que será muy del desagrado de S. M. que en tales asuntos oiga á más que al Comandante de Marina con cuyo dictámen queda sin responsabilidad sea cual fuere el resultado de las operaciones.

Esta última prevencion era importantísima y dirigida principalmente á evitar los conflictos anteriores ocurridos por la ingerencia del ramo de Hacienda en los asuntos de Marina en Filipinas. Si tal determinacion se hubiese tomado á la instalacion del Apostadero en 1800, es indudable que los resultados de éste, en beneficio de las Islas se hubiesen tocado desde mucho ántes.

Cuando el General Enrile llegó en 1828 las ideas en Filipinas habían cambiado. Se clamaba entónces por la Marina como la única que podía poner coto á la piratería ejercida en el Archipiélago sin oposicion (1). Además dicho General que poco tiempo despues fué nombrado Gobernador de la Colonia reformó su administracion, cuyos funcionarios empezaron á venir de España directamente con miras más elevadas y sin las funestas tradiciones del anterior sistema de gobernacion del pais.

Enrile se dedicó con toda actividad á organizar todos los servicios del Apostadero. En esta tarea le ayudaron el Capitan de navío D. José Fermin Pavía y tres alféreces de navío, que para este objeto había traído consigo de España. Pavía fué nombrado segundo del Apostadero y encargado de organizar la Marina corsaria ó sutil como ya desde entónces se le llamó. Reformó su reglamento aumentando á veinticuatro el número de sus oficiales que fijó en seis capitanes, ocho tenientes y diez subtenientes estableciendo para su ingreso la condicion de que solo podían obtenerlo los pilotos; les mejoró el sueldo, sujetándolos en la parte penal á las ordenanzas de la armada. Se principiaron á sustituir las lanchas con falúas que artilladas con cañon de á 9 de bronce á proa y falconetes, eran más ligeras y manejables que las lanchas con el cañon de 24 de hierro emplazado en la amura. Estableció los cruceros de San Bernardino, Capones, Caraga, Misamis, Ilo-ilo, Calamianes y Zamboanga, aunque sin darles el carácter

(1) En un informe dirigido en 1825 al Sr. Intendente Urréjola, sobre medios de aumentar las rentas de la Colonia suscrito por D. Tiburcio Gorostiza, se dice que era de necesidad encomendar á la Marina de guerra la destruccion de la piratería si este beneficio se habia de conseguir alguna vez.

permanente de apostaderos por la dificultad del aprovisionamiento en aquellos puntos, haciéndose necesaria la venida á Manila para aquel objeto en la época de los Nortes. A fin de cooperar con estas fuerzas, instituyó las llamadas *provinciales* obligando á las provincias á mantener armadas por su cuenta cierto número de barangayanes y para mandar estos cruceros pidió á España algunos oficiales de Marina.

Los resultados de estas medidas se tocaron enseguida y si no se consiguió extinguir por completo el mal que se combatía se aminoraron sus efectos, pues los moros en vez de desparramarse á la vez por todo el Archipiélago como antes lo verificaban confiados en la impunidad, empezaron á disminuir sus salidas haciendo estas en pequeñas escuadrillas de cuatro ó cinco pancos, para dar ataques aislados donde podían caer de sorpresa, huyendo en cuanto divisaban nuestras fuerzas, sus destrozos por consiguiente no fueron tan sensibles y quedaron más limitados. Entónces puede decirse que principió la decadencia de la piratería y si aún como veremos tardó algún tiempo en cortarse de raíz no es ménos cierto que jamás volvió á tomar la pujanza que antes tuvo. La prueba de ello se encuentra en el vuelo que tomó el cabotaje de la colonia, que hubiera tenido desde luego aún mayor desarrollo si entónces se les hubiera prohibido á los Jefes de provincia comerciar, benefícosa medida que no se dictó hasta años después.

No fué menor la actividad desplegada en el Arsenal. Se construyeron varias falúas para dotar los cruceros establecidos contra los moros. Se pusieron tres gradas para una fragata, un bergantin y una goleta, para cuyas construcciones se hicieron acopios de madera en cantidad suficiente. La fragata construida entónces aún flota sobre las aguas y presta servicio como máquina en el arsenal de la Carraca, hallándose las maderas de sus fondos en perfecto estado de conservacion al cabo de cincuenta y cinco años. Se le puso por nombre *Esperanza* y fué la construcción más sólida y el barco de guerra más poderoso que tuvo España en aquella época dando merecida fama á las maderas del país.

Esta actividad en el Arsenal de Cavite era tanto más notable cuanto que contrastaba con el estado de postracion en que se encontraban los de la Península. El combate de Trafalgar, la guerra de la Independencia y pérdida de las Américas, habían traído á la Marina Española á un estado de decadencia completa, y la guerra civil que por aquellos tiempos

comenzaba la redujo aún á situacion más lamentable. La Escuadra española apenas se componía de 25 buques en su mayoría faluchos, los Arsenales estaban ruinosos, los almacenes exhaustos, los diques, gradas y talleres inutilizados y Arsenal había como el de la Carraca donde desde el año 91 no se había construido ningun buque de guerra. No se extrañará en vista de cuadro tan desolador que causase asombro y admiracion el esfuerzo hecho en Filipinas.

Ocupándose el General Enrile de todos los ramos de Marina, estableció la jurisdiccion de ésta en todo el Archipiélago; creó las Capitanías de puerto de Iloilo, Cápiz, Cebú y Pangasinan, asignándolas á Capitanes retirados de la Marina sutil, nombrando subdelegados á los Alcaldes mayores de las provincias en el resto de ellas.

Constituyó el Apostadero en todos los ramos que la ordenanza abraza iniciando todos los servicios con el vigor y la firmeza que le caracterizaban, dejando á la obra del tiempo su desarrollo y mejora. Tan solo en un interesante punto se separó de las ordenanzas el General Enrile en la organizacion del Apostadero, medida que según parece se debió á instrucciones recibidas del Gobierno antes de su salida de España y fué no darle la independencia administrativa que previene la ordenanza por medio de su Junta Económica. Esta gestion siguió confiada á la Intendencia de Hacienda de la Colonia.

Y si bien las cuentas por ramos del Arsenal y las habilitaciones las llevaban oficiales del Ministerio de Marina, la ordenacion de los pagos, la intervencion de las cuentas, las compras y los suministros, en una palabra, la inversion del presupuesto estaba á cargo de la Intendencia y Junta superior de Hacienda. En tiempo del General Enrile no hubo que lamentar entorpecimientos, competencias y disgustos con este motivo, pero no sucedió así con sus sucesores, cuyos planes en mejora del servicio se vieron desconcertados las más de las veces por negar la Hacienda los recursos necesarios ó aplicar mal los concedidos.

Al regresar en 1834 el General Enrile á España en la fragata *Esperanza*, determinó el Gobierno que la Comandancia de Marina de Filipinas siguiese á cargo del Capitan General nombrado para sucederle, asesorándole en la parte facultativa un Jefe de la Armada de la graduacion de Brigadier, con el título de Comandante en Segundo de dicho apostadero.

Desde 1834 á 1843 se gobernó el Apostadero en la forma que dejamos indicada, desempeñando la Comandancia en segundo ó segunda Comandancia como se denominó desde 1837 los Brigadieres Mosti, Ruiz de Apodaca y Bocalan. Durante este período siguió en la misma forma la persecucion de la piratería, continuando la sustitucion de las lanchas por las falúas. A fin de evitar las continuas venidas á Manila de los cruceros, se creó un Apostadero de fuerzas sutiles en Masbate de donde salían los que operaban en Visayas. Se restableció la Comision hidrográfica cuyos trabajos estaban suspendidos desde la supresion del Apostadero en 1815. Para esta Comision se destinó la goleta *Mosca* y dos falúas al mando del Capitan de fragata Sr. Halcon. Este Jefe al mismo tiempo que desempeñaba con todo acierto tan importante cometido, prestó otros no ménos interesantes en la persecucion de la piratería, llegando hasta Joló, donde por la sola fuerza de su habilidad y prestigio consiguió á mas de la devolucion de crecido número de cautivos, hacer firmar al Sultan un tratado de paz que trajo por consecuencia un decrecimiento aun mayor para la piratería y que varios buques del comercio de Manila fuesen allí á entablar relaciones mercantiles.

El tratado con Joló de 1836 dió al Sr. Halcon reputacion merecida, dando márgen á que el Gobernador de Filipinas le diese la honrosa comision en 1840 de pasar á China á resolver con las autoridades de aquel imperio, ciertas dificultades que surgieron en sus relaciones mercantiles con esta Colonia.

En 1843 se trasladó á Cebú el Apostadero de Masbate, creándose allí á cargo de un Capitan de fragata la Comandancia de fuerzas sutiles de Visayas. Desempeñó el primero este cometido el Jefe de aquella graduacion D. Cristóbal Mallen, estableciéndose tambien con carácter permanente y dependiendo de dicha Comandancia las divisiones de Iloilo y Zamboanga.

En el mismo año 1843 por Real orden de 13 de Noviembre se separó la Comandancia del Apostadero de la Capitanía general confiriendo dicho mando al brigadier de la Armada D. José Ruiz de Apodaca y en 1845 al nombrar para este cargo al de igual graduacion D. Ramon Bañuelos se le tituló ya Comandante general de dicho Apostadero carácter con que desde entónces se ha venido ejerciendo el mando de la Marina en estas islas.

En 1848 el Brigadier D. Manuel Quesada fué nombrado por el Gobierno de S. M. para este destino del que se hizo cargo en Junio de dicho año.

En este tiempo el Apostadero experimentó notable cambio, hasta el extremo que por este motivo es considerada aquella época como el verdadero punto de partida del establecimiento del servicio de la Marina en Filipinas. Efectivamente gobernado se puede decir hasta entónces por los Capitanes generales, estando en su parte administrativa completamente supeditado á los Jefes de Hacienda de la colonia, que solo le concedían un presupuesto exíguo incapaz de cubrir las más apremiantes atenciones, había tenido una existencia precaria, contando como nucleo para su servicio á los oficiales de la Marina sutil, pues nunca fueron más de seis entre Jefes y Oficiales los del Cuerpo general de la Armada que en él servían.

El Brigadier Quesada protestó ante el Gobierno acerca de este modo de ser de la Marina en Filipinas, él que comprendiendo la necesidad de una reforma decretó en 1849 la administracion propia del Apostadero con arreglo á Ordenanza y autorizó el presupuesto necesario para establecer una plantilla modesta aunque suficiente á las exigencias del servicio, de Jefes y Oficiales de Marina. No fueron extraños á esta determinacion del Gobierno los informes del Gobernador de Filipinas, general D. Narciso Clavería uno de los mejores gobernantes que Filipinas ha tenido, y que en la expedicion de Balanguingui tuvo ocasion de apreciar cuán justas y motivadas eran las reclamaciones del Apostadero, si en los servicios á él encomendados había de obtenerse el deseado éxito.

Además en dicho año 48 se adquirieron en Lóndres los tres primeros buques de vapor que prestaron servicio en este Apostadero, que se llamaron *Magallanes*, *Elcano* y *Reina de Castilla*. Estos buques determinaron asimismo una nueva evolucion en el servicio naval militar de estas Islas. Gracias á la facilidad que introdujeron con la rapidez de comunicaciones se pudo verificar la citada expedicion á Balanguingui el año 49 en que el general D. Narciso Clavería castigó con dureza á los piratas de las islas Sámales y el año 51 con dichos buques y la corbeta *Villa de Bilbao* que en viaje de instruccion se encontraba en estas aguas, se bombardeó y tomó á Joló dirigiendo las operaciones el general Urbiztondo y mandando las fuerzas navales el brigadier Quesada Comandante general del Apostadero.

Estas dos operaciones de resultados importantísimos para el bienestar del Archipiélago demostraron plenamente los servicios que el Apostadero en su nueva forma prestaba al país y la

necesidad de aumentar sus fuerzas para obtenerlos aún mejores. De entónces partió la idea de sustituir las fuerzas sùtiles por cañoneros y goletas de vapor.

Sufrió la piratería un golpe terrible con las dichas expediciones y con la activa persecucion que desde entónces se le hizo. La Comandancia de fuerzas sùtiles de Visayas que á cargo de un Capitan de fragata existía en Cebú fué trasladada á Zamboanga y las divisiones se apostaron en Cebú, Iloilo, Calamianes (Culion), Joló (Tulayan), Pollok y Dávao, tomando estos apostaderos el nombre de estaciones y estando todos ellos mandados por oficiales de Marina. Detallar los encuentros, ataques, desembarcos y demás ocurrencias militares llevadas á cabo por aquellas fuerzas, sería largo y fuera de la índole de esta memoria, solo diremos que apesar de la pesadez y deficiencia del tipo falúa, se hizo patente en Filipinas el cambio experimentado en este servicio de la Marina al perder el carácter de milicias navales que hasta entónces había tenido.

En 1852 se suprimieron las secciones de granaderos de Marina creadas por el Gobernador Aguilar á principios del siglo segun dejamos dicho y fueron sustituidas por dos brigadas de artillería de Marina con objeto de prestar servicio en las falúas como cabos y sirvientes de las piezas; estas brigadas existieron hasta 1860 que se organizaron en Cavite dos compañías indígenas de Infantería de Marina para el servicio de los buques del Apostadero, sustituyendo á dichas brigadas que se disolvieron.

Al mismo tiempo que en las faenas de guerra, se ocupaban nuestros oficiales en el levantamiento de cartas y planos del Archipiélago, y los resultados de estas tareas fueron completar en un espacio corto de tiempo la hidrografia del Archipiélago tanto para los efectos generales de la navegacion de altura como para la de cabotage, trabajos éstos que serían suficientes para honrar la memoria de los oficiales que los llevaron á cabo, aún sin tener en cuenta que en los primeros tiempos carecían de los elementos más necesarios para verificarlos. Se recuerda todavía en Filipinas la admiracion que produjo á Sir Guillermo Bate Comandante de la corbeta inglesa *Royalist* que vino á este Archipiélago á levantar los planos de la Paragua, al encontrarse en un puerto de aquella Isla al Teniente de Navío D. Claudio Montero que abordo de una falúa sin comodidad alguna y sin más instrumentos que los su-

yos propios de la profesion, después de haber concluido las cartas de las Calamianes se ocupaba en igual trabajo de la parte N. de la Paragua, llamándole sobre todo la atencion la exactitud de aquellos trabajos hechos en aquella forma, exactitud que comprobó al compararlos con los suyos que había ejecutado disponiendo de todos los elementos necesarios para tal objeto.

La venida de los tres vapores, motivó que en el Arsenal se estableciese un obrador de maquinaria, que se hiciese un varadero para limpieza y composicion de los fondos de dichos buques así como tambien obligó á establecer depósitos de carbon en Cavite, Cebú, Iloilo y Basilan.

Dichos vapores además de facilitar las comunicaciones entre estas islas y contribuir al éxito de las operaciones militares, prestaron el importante servicio de acortar la distancia del Archipiélago á la madre pátria, pues saliendo todos los meses uno de ellos para Hong-kong y Singapur á enlazar con los vapores de la Compañía inglesa llamada Peninsular y Oriental, se consiguió tener el correo de España en Manila con 45 dias de fecha, que hasta entónces había sido de 4 á 6 meses en las expediciones de los barcos de vela por el Cabo de Buena Esperanza. Este servicio duró hasta 1856 en que dicha compañía Peninsular Oriental tomó por contrata la conduccion quincenal de la correspondencia de Manila á Hong-kong con vapores que en bandera inglesa hacían esta travesía.

Esta contrata terminó en 1859, y por Real órden de 15 de Octubre de aquel año se mandó que en adelante este servicio se prestase por los buques del Apostadero, para lo cual se destinaron aquí los transportes *Escaño* y *Malaspina*. Este servicio que principió en Enero de 1860 no terminó hasta 1871. En los once años que la Marina lo tuvo á su cargo, apesar de las malas condiciones y poco porte de los buques de que se disponía, nunca dejaron de salir en la fecha señalada tanto á la ida como al regreso, sin que fuese para ello óbice el estado del tiempo que tanto debe tomarse en cuenta al emprender viajes en la época de los báguos ó tifones por el mar de China.

En dichos once años sin embargo, no se registró otro siniestro que la pérdida en 1866 del *Malaspina* bajo la accion de un báguo, y si entráramos en el terreno de las comparaciones deduciriamos la prudente prevision é inteligencia desplegada en el manejo de los buques en aquella difícil navegacion.

Entrando una vez en Hong-kong la goleta *Animosa* desempeñando este servicio en circunstancias muy difíciles de tiempo, al dar cuenta un periódico de la localidad de aquel viage terminaba diciendo «no hay más remedio que decir *que los marinos españoles ó son muy valientes ó muy bárbaros ó muy hombres de mar, cuando de continuo se arriesgan á atravesar el mar de China en esta monzon con esas cáscaras de nuez.*»

Estos viages se verificaban por cuenta de las Cajas de la Colonia, donde ingresaban las cantidades que por conceptos de pasaje cobraba el contratista á quien en licitacion pública se adjudicaba este servicio.

De 1859 á 1860 sufrió el Apostadero la última modificación, que se debió al total cambio completo del material antiguo de vela y remos por el moderno de vapor.

Por cuenta de las Cajas de comunidad ó fondos locales de las provincias se adquirieron en Inglaterra diez y ocho cañoneros de vapor, catorce de hierro y cuatro de acero de 20 y 30 caballos los cuales vinieron en piezas para ser armados en Cavite, donde después de listos se les montó á cada uno un cañon de bronce liso de á 9 en colisa á proa y cuatro falconetes en el combés y aletas, señalándoles tripulacion adecuada para su manejo y por Comandantes, Tenientes y Alféreces de navío segun eran de 30 ó 20 caballos. Tambien se destinaron á este Apostadero cuatro Goletas de hierro de 80 caballos con dos cañones en colisa de á 32 y dos corbetas de madera de 120 caballos 3 cañones de á 32 y además de los trasportes ya mencionados vino tambien el *Patiño*.

Como consecuencia de este aumento de material de vapor fué la necesidad de ampliacion y ensanche en el Arsenal, que se verificó haciendo nueva dársena, aumentando otro varadero, levantando edificios donde se montaron los talleres de calderería, maquinaria y fundicion así como otros para oficinas y cuartel de marinería, sin poder llevarse á cabo por falta de presupuesto el proyecto del Comandante general Sr. Salcedo, de ir trasladando el Arsenal á Cañacao donde estaban los depósitos de carbon y donde se principiaron á hacer un varadero y un hospital que no se llegaron á concluir; y hago mencion de estas obras porque habiéndose establecido por una Compañía particular hace un año un varadero y talleres en aquella enseada, más apropósito por su braceage que el sitio donde está emplazado el Arsenal, se ha criticado que á la Marina no se

:

le hubiese ocurrido hacerlo antes, cosa que solo pueden decir los que ignoren cuanto trabajó el Sr. Salcedo en este sentido y los motivos que hubo para desistir de aquellos propósitos entonces, á más de que ya en aquella época se empezó á pensar en Subic como más á propósito para tal objeto.

Coincidía este incremento del Apostadero, con el que experimentó el poder naval de la nacion después de la guerra de Africa, incremento que trajo consigo la reorganizacion de todos los servicios á él inherentes desplegándose por el Ministerio del ramo una actividad hasta entonces inusitada.

Este Apostadero perdió entonces el carácter local y especial con que se le había considerado, y se le sometió por completo á la organizacion general de la Marina en la forma que hoy se encuentra. Consecuencia de esto fué la extincion del cuerpo de la Marina sutil en 1862 prohibiendo nuevos ingresos y admitiendo el pase al cuerpo de pilotos de la Armada á los que lo eran. Los pocos Oficiales que quedaron pasaron á desempeñar destinos pasivos.

Habiéndose ordenado que la marinería indígena y la tropa de Infantería de Marina saliese de la conscripcion con arreglo á la ley de reemplazos del ejército, señaló el Gobierno de esta Colonia la poblada provincia marítima de Iloilo exclusivamente para cubrir las bajas que ocurriesen en la Marina, pudiendo asegurarse que estas provincias son las que dan menos contribucion de sangre, pues la aficion del indígena por cuanto al mar se refiere hace que nunca falten voluntarios para ingresar en la Marina, siendo raro el que lo hace en el Ejército.

La piratería ya en decadencia sufrió el golpe definitivo con los buques de vapor, así como tambien nos pusieron estos en condiciones de prestar valioso auxilio á la nacion francesa en la conquista de Cochinchina ocurrida del 59 al 62.

Desde entonces tomando la ofensiva fuimos sucesivamente extendiendo nuestra dominacion en los territorios mahometanos del Sur de Mindanao, llegando á establecernos en Joló é Islas de su Archipiélago y si no dominamos en ellas del modo efectivo que lo hacemos en Luzon y Visayas no se achaque á nuestra debilidad militar, sino á la falta de habilidad en nuestra política para cambiar el estado social de aquellos pueblos por medio de instituciones y leyes adecuadas.

Los hechos militares llevados á cabo durante este último y decisivo periodo en que se revelaron nombres como los de Men-

dez Nuñez y Malcampo que han pasado á la Historia, fueron muchos y notables no cabiendo su relato en trabajo de esta índole, el cual no podemos terminar sin que antes consignemos que las Islas Filipinas deben el estado de prosperidad en que hoy se encuentran muy principalmente á la Marina de guerra, que con la extincion de aquel cancer social que se llamó piratería, le proporcionó la tranquilidad necesaria para su crecimiento y desarrollo, el cual se completó hasta el punto que hoy lo vemos, cuando por la apertura del Canal de Suez y aproximacion de los mercados de Europa, encontraron más fácil salida los productos de su rico suelo.



ESTADO numérico de los Sres. Jefes, Oficiales é individuos de todas clases que componen la dotacion de este Apostadero y Escuadra.

Números.

CLASES.

Cuerpo General.

- 1 Contra-Almirante.
 1 Capitan de Navío de 1.^a clase.
 3 Capitanes de Navío.
 10 Capitanes de Fragata.
 14 Tenientes de Navío de 1.^a clase.
 46 Tenientes de Navío.
 32 Alféreces de Navío.
 23 Guardias-Marinas.

Cuerpo Administrativo

- 1 Ordenador de 1.^a clase.
 1 Ordenador de Marina.
 3 Comisarios de Marina,
 4 Contadores de Navío de 1.^a clase.
 16 Contadores de Navío.
 15 Contadores de Fragata.

Cuerpo de Artillería.

- 1 Coronel.
 2 Capitanes.

Cuerpo Eclesiástico.

- 1 Capellan mayor.
 2 1.^{os} Capellanes.
 1 2.^o Capellan.

Cuerpo de Infantería de Marina.

- 1 Coronel.
 1 Comandante.
 5 Capitanes.
 12 Tenientes.
 10 Alféreces.

Números.

CLASES

Cuerpo de Ingenieros.

2 Ingenieros 1.^{os}

Cuerpo Jurídico.

1 Auditor de Marina.

1 Teniente Auditor de 1.^a clase.

Cuerpo de Guarda-almacen.

1 Guarda-almacenes de 1.^a clase.

4 Guarda-almacen de 2.^a clase.

Cuerpo de Sanidad.

1 Sub-inspector de 1.^a clase.

1 Sub-inspector de 2.^a clase.

3 Médicos mayores.

10 1.^{os} Médicos.

12 2.^{os} Médicos.

1 Farmacéutico.

Pilotos particulares al servicio de la Marina.

1 Teniente de Navío graduado.

2 2.^{os} Pilotos con graduacion de Alférez de Navío.

1 3.^{er} Piloto con graduacion de Alférez de Fragata.

Marina Sutil.

1 Capitan.

2 Alféreces.

Clases y tropa de Infantería de Marina.

4 Sargentos 1.^{os}

20 Sargentos 2.^{os}

Números.

CLASES.

1	Maestro armero.
1	Cabo 1.º de cornetas.
36	Cabos 1.ºs
13	Cabos 2.ºs
17	Cornetas.
397	Soldados.

Clases Subalternas.

2	Contramaestres mayores de 2.ª clase
3	1.ºs Contramaestres.
20	2.ºs Contramaestres.
49	3.ºs Contramaestres.
1	Condestable mayor de 2.ª clase.
4	1.ºs Condestables.
14	2.ºs Condestables.
29	3.ºs Condestables.
3	1.ºs Maquinistas de 1.ª clase.
7	1.ºs Maquinistas de 2.ª clase.
24	2.ºs Maquinistas.
17	3.ºs Maquinistas.
19	4.ºs Maquinistas.
4	1.ºs Practicantes.
8	2.ºs Practicantes.
35	3.ºs Practicantes.
1	Oficial 1.º de archivo.
1	Oficial 2.º de archivo.
3	Oficiales 3.ºs de archivo.
2	Escribientes mayores.
16	Escribientes 1.ºs
28	2.ºs Escribientes.
32	3.ºs Escribientes.

Maestranza.

4	Maestros mayores.
3	1.ºs Maestros.
5	2.ºs Maestros.
4	3.ºs Maestros.
4	Prácticos de costas.

Números.

CLASES.

1	Instrumentista.
2	Delineador Hidrográfico.
2	1. ^{os} Delineantes.
1	2. ^o Delineador.
5	Maestro de víveres.
56	Ayudantes de máquina.
2	3. ^{os} Contramaestres de Fuerza Sutil.
5	Patrones de Fuerza Sutil.
14	Celadores de muelle.
1	Cartero de la Marina.
2	Buzos de 2. ^a clase.
2	Aprendices buzos.
1	Mozo de despensa.
6	Carpinteros Calafates.
6	1. ^{os} Carpinteros.
2	2. ^{os} Carpinteros.
1	1. ^{os} Calafates.
2	2. ^{os} Calafates.
2	1. ^{os} Armeros.
5	2. ^{os} Armeros.
3	1. ^{os} Herreros.
1	Panadero particular.
1	Enfermero mayor.
3	Cabos de sala.
1	Portero.
1	Sacristan.
9	Mozos de confianza.
4	Mozos de oficios.
1	Escribiente-Delineador.
	<i>Artilleros de mar y marinería.</i>
	==
36	Artilleros de 1. ^a clase
35	Artilleros de 2. ^a clase.
129	Cabos de mar de 1. ^a clase.
134	Cabos de mar de 2. ^a clase.
388	Marineros de 1. ^a clase.
1260	Marineros de 2. ^a clase.
118	Marineros fogoneros de 1. ^a clase.
167	Marineros fogoneros de 2. ^a clase.

Números.

CLASES.

- 3 Marineros carpinteros calafates.
- 29 Marineros carpinteros.
- 7 Marineros armeros.
- 3 Marineros calafates.
- 7 Marineros panaderos.
- 11 Marineros mozos de despensa.
- 12 Marineros cocineros de equipage.



COSTO ANUAL

CON ARREGLO Á PRESUPUESTO DEL PERSONAL DE LOS DIFERENTES
RAMOS Y SERVICIOS DEL APOSTADERO DE FILIPINAS.

Pesos.

Plana Mayor.

1	Contra-almirante, Comandante general del Apostadero	16.392
2	Tenientes de navío, Ayudantes á 1.920 pesos cada uno	3.840

Secretaría.

1	Capitan de fragata, secretario	4.560
1	Oficial 1.º de Archivo	1.500
1	Idem tercero de idem	1.000
1	Delineador de la carta hidrográfica	1.200
1	Escribiente mayor con graduacion de Alférez de Infantería de Marina	975
2	Idem de 1.ª clase á 480 pesos cada uno	960
1	Idem de 2.ª idem	360
3	Idem de 3.ª idem á 264 idem idem	792

Mayoria General.

1	Capitan de navío, Mayor general	5.760
2	Tenientes de id. Ayudantes á 1.920 pesos cada uno	3.840
3	Escribientes de 2.ª id. á 360 id. id.	1.080
3	Idem de 3.ª id. á 264 id. id.	792
1	Oficial tercero de archivo	1.000

Juzgado.

1	Auditor	4.200
1	Teniente, Auditor de 1.ª clase	3.200
1	Secretario de causas, Teniente de navio de 1.ª clase de la escala de reserva	2.400
1	Escribiente de 1.ª clase europeo	900

Cartería de Marina.

1 Cartero.	720
--------------------	-----

Cuerpo de Ingenieros.

1 Ingeniero Jefe de 1. ^a	2.700
1 id. de 2. ^a	2.400
3 id. 1. ^{os} á 1.500 pesos	4.500

Cuerpo de Artillería.

1 Teniente Coronel, Comandante del arma	2.700
Sobresueldo del mismo	500
1 Comandante	2.400
1 Capitán	1.500
2 Tenientes, uno con 1.125 y otro con 900	2.025

Cuerpo Administrativo.

1 Ordenador de Marina de 1. ^a clase, Ordenador del Apostadero.	4.500
Sobresueldo al mismo	500
1 Ordenador de Marina, Interventor de id.	3.450
Sobresueldo al mismo	750
1 Comisario de Marina	2.700
5 Contadores de navío de 1. ^a clase á 2.400 pesos	12.000
Gratificacion al Secretario de la Ordenacion.	180
15 Contadores de navío, 8 á 1.500 y 7 á 1.200 pesos	20.400
12 Id. de fragata 3 á 1.125 y 9 á 900 pesos	11.475

Cuerpo de Guarda Almacenes.

1 Guarda Almacen de 1. ^a clase	1.500
6 Id. de 2. ^a id. á 1.125 pesos	6.750

Cuerpo de Sanidad.

1 Subinspector de 1. ^a clase, Jefe de Sanidad del Apostadero.	3.450
Sobresueldo del mismo	750
1 Id. de 2. ^a clase	2.700
3 Médicos mayores, á 2.400 pesos	7.200
11 Primeros médicos, 2 á 1.500 y 9 á 1.200 pesos	13.800
13 Segundos id., 2 á 1.125 y 11 á 900 pesos	12.150

Cuerpo eclesiástico.

1 Capellan mayor	2.000
1 Primer Capellan	1.200
4 Segundos id. á 1.125, y 3 á 900 pesos	3.825

Cuerpo Jurídico.

1 Auditor	3.450
1 Teniente Auditor de 1. ^a	2.700

Cuerpo de Infantería de Marina.

1 Coronel, primer Jefe.	3.450
Sobresueldo al mismo	750
1 Comandante 2. ^o Jefe.	2.400
Sobresueldo al mismo.	180
3 Capitanes á 1.500	4.500
8 Tenientes 6 á 1.125 y 2 á 900	8.550
Gratificacion al Teniente Ayudante.	150
10 Alféreces á 975 pesos	9.750

Plazas afectas á la plana mayor.

1 Sargento 1. ^o encargado del utencilio.	408
1 Id. 2. ^o asignado al 1. ^{er} Jefe.	294
1 Id. 1. ^o id. al segundo id.	348
1 Cabo 1. ^o id. al primero id.	137'30
2 Id. id. id. al segundo id. á 137'30.	274'60
1 Id. Maestro de cornetas.	54
1 Corneta de orden europeo.	120'48
1 Armero.	360

Primera compañía.—Tropa.

1 Sargento primero.	348
6 Id. 2. ^{os} á 294 pesos.	1.764
9 Cabos primeros, á 137'30 id	1.235'70
11 id. 2. ^{os} á 121'48 id	1.336'28
6 Cornetas indigenas á 42 id.	252
150 Soldados á 89'28 id.	13.392

Segunda compañía.—Tropa.

1 Sargento primero.	348
6 Id. segundos, á 294 pesos.	1.764
2 Cabos primeros europeos. á 137, 30 id.	1.235'70
11 Id. segundos á 121, 48 id.	1.336'28
6 Cornetas indígenas, á 42 id.	252
150 Soldados id., á 36 id.	5.400

CAPITANÍAS DE PUERTO Y SEMAFOROS.

Comandancia de Marina y Capitanía de puerto de Manila y Cavite.

1 Capitan de Fragata, Comandante	3.200
1 Teniente de Navío de 1. ^a clase de la escala de reserva, 2. ^o Comandante.	2.400
1 Teniente de Navío.	1.500
1 Escribiente de 2. ^a clase de la Comandancia de Marina.	360
2 Id. de 3. ^a id. á 264 pesos	528
1 1. ^{er} Celador, 3. ^{er} Contramaestre de la Armada.	456
8 Celadores de muelle á 144 pesos.	1.152
3 Id. corrales de pesca, de Bulacan, Tambobong y Cavite á 144 id.	432
7 Alcaldes de mar á 144 id.	1.008
1 Intérprete.	360
2 Patrones, Cabo de mar de 1. ^a clase, uno de ellos con cargo de pertrechos.	468

Comandancia de Marina y Capitanía del puerto de Iloilo.

1 Capitan de Fragata, Comandante.	4.200
1 Teniente de Navío graduado 2. ^o Comandante.	1.500
3 Celadores á 144 pesos.	432
1 Marinero de 1. ^a clase.	102
8 Id. de 2. ^a id. á 60 pesos.	480

Capitanía del Puerto de Cebú.

1 Teniente de navío.	1.500
3 Celadores á 144 pesos.	432
1 Patron de fuerza sutil.	168
8 Marineros de 2. ^a á 60 pesos.	480

Capitanía del Puerto de Cápiz.

1 Teniente de navío graduado.	1.500
1 Celador.	144

Capitanía de Zamboanga.

1 Teniente de navío graduado	1.500
2 Celadores á 144 pesos	288
1 Id. para la Isabela de Basilan	144

Capitanía de Pangasinan.

1 Teniente de navío graduado	1.500
--	-------

Capitanía de ambos Ilocos,

1 Teniente de navío graduado	1.500
--	-------

Capitanía de Cagayan.

1 Teniente de navío.	1.500
------------------------------	-------

Capitanía de Marianas.

1 Teniente de navío graduado.	1.500
Para pago de fallas de los individuos destinados al servicio de botes para la misma.	30

Laguimanoc.

1 Alcalde de mar.	144
---------------------------	-----

Servicio Semafórico.

3 Vigías de 1. ^a clase á 1.000 pesos.. . . .	3.000
2 Id. de 2. ^a id. á 850 id..	1.700
5 Id. de 2. ^a id. provisionales, á 540 id.	2.700
9 Mozos y ordenanzas, á 352 pesos.	3.168

HOSPITAL DE CAÑACAO.

1 Contador de navío de 1. ^a clase.	2.580
1 Contador de navío	1.702'50
1 Subinspector de 2. ^a clase	3.200
2 Médicos mayores.	4.800
1 Segundo Capellan.	1.125
1 Farmacéutico primero	1.500
1 Practicante mayor de 2. ^a clase de Cirujía.	1.365

2	Practicantes de 1. ^a clase de Farmacia á 504 pesos.	1.008
4	Id. de 2. ^a clase de id. á 384 id.	1.536
1	Practicante de 1. ^a id. de Cirujía	504
1	Id. de 2. ^a para escribiente del Jefe local de Sanidad.	384
6	Hermanas de la Caridad á 60 pesos	360
1	Enfermero mayor.	360
3	Cabos de sala á 144 pesos.	432
1	Sacristan	72
1	Portero	144

COMISION HIDROGRÁFICA.

1	Capitan de Fragata, Jefe de la misma.	4.560
1	Teniente de navío de 1. ^a clase 2. ^o id. id.	3.000
1	Alférez de id.	1.620
1	Delineador.	1.284
1	Escribiente delineador de 3. ^a clase.	444
1	Instrumentista.	804
1	Contraamaestre de fuerza sutil	300
1	Cabo de mar de 2. ^a clase	120
2	Marineros de 1. ^a id. á 102 pesos cada uno	204
14	Id. de 2. ^a id. á 60 id. id.	840
1	Ayudante de máquina.	500
2	Marineros, fogoneros de 2. ^a clase á 288 pesos cada uno.	576

DIVISIONES Y ESTACIONES.

Division del Sur.

1	Capitan de navío, Comandante.	5.760
1	Teniente de id. Ayudante-Secretario	1.920
1	Contador de navío	1.920
1	Escribiente de 1. ^a clase, con grado y sueldo de Alférez de Infantería de Marina para la Comandancia	864
1	Id. de 2. ^a id. para la id.	284
1	Id. de id. id. para para la Contaduría.	484
1	Intérprete	600

Division de la Paragua.

1	Capitan de fragata, Comandante	4.560
1	Contador de navío	1.920
1	1. ^{er} Médico.	1.920
1	Id. Carpintero.	804
1	Id. Calafate	804
1	Id. Armero	804
1	Segundo herrero.	660
1	1. ^{er} Practicante	780
1	Segundo contramaestre, almacenero	660
10	Marineros de 2. ^a clase á 60 pesos cada uno.	600

Estacion naval de la Isabela.

1	Teniente de navío de 1. ^a clase, encargado del Detall.	3.360
1	Contador de navío	1.920
1	1. ^{er} Médico.	1.920
1	Id. Carpintero	804
1	Id. Calafate	804
1	Id. herrero.	804
1	Id. armero.	804
1	Fundidor con jornal y medio á razon de 1,10 la- borable y sobresueldo de 7 pesos mensuales.	678
2	Celadores con id. id. id.	1.356
1	Segundo condestable, con cargo	660
1	1. ^{er} Contramaestre, almacenero.	780
1	Marinero de 2. ^a clase, pañolero	60
1	1. ^{er} Practicante	780
1	2. ^o idem	588
1	Cuarto Maquinista	925
4	Fogoneros, con el goce de 25.50 pesos mensuales, ó sean 0,85 diarios en 30 dias.	1.224
30	Marineros de 2. ^a clase á 60 pesos cada uno.	1.800

Falua afecta á la misma.

1	Patron de fuerza sutil	168
1	Cabo de mar de 2. ^a clase.	120
2	Marineros de 1. ^a id., á 102 pesos uno	204
20	Id. de 2. ^a id., á 60 id. id.	1.200

Destacamento.

1 Teniente de Infantería de Marina	1.620
1 Sargento 2.º	444'58
4 Cabos 2.ºs europeos á 121,48 pesos á cada uno.	485'92
1 Corneta indígena.	42
21 Soldados id. á 36 pesos cada uno.	756

Estacion Naval de Balabac.

1 Teniente de Navío de 1.ª clase, Comandante	3.360
1 Contador de fragata	1.620
1 Primer médico.	1.920
1 Id. carpintero.	804
1 Id. herrero	804
1 Id. armero	804
1 Id. practicante	780
1 Segundo condestable	660
1 Tercer contramaestre, almacenero, con gratificación de pertrechos y víveres	648
22 Marineros de 2.ª clase á 60 pesos cada uno.	1.320

Bote de vapor Lince, afecto á la misma.

1 Patron de fuerza sutil	168
1 Cuarto maquinista	925
1 Marinero fogonero de 2.ª clase	288
1 Cabo de cañon, de id. id.	144

Estacion Naval del Corregidor.

1 Teniente de navío de 1.ª clase, comandante.	3.360
1 Primer médico	1.920
1 Id. practicante	780

Estacion Naval de las Carolinas.

1 Teniente de navío de 1.ª clase, comandante.	3.360
1 Primer médico	1.920
Para las demás necesidades propias de la dicha Division naval, ya sean de caracter personal ó material	7.920

COMISION DE MARINA DE SUBIC.

Plana mayor y dotacion del ponton «Marques de la Victoria».

1 Teniente de navío de 1. ^a clase	3.380
1 Idem. id.	2.280
2 Alféreces de id., á 1.620 pesos cada uno	3.240
1 Segundo Médico	1.620
1 Contador de Fragata.	1.620
1 Segundo Contramaestre de la Armada.	660
1 Segundo Practicante.	660
1 3. ^{er} Condestable	576
1 1. ^{er} Carpintero	804
1 Segundo id.	516
1 Id. armero	660
1 Id. herrero	660
1 4. ^o Maquinista	925
2 Marineros Fogoneros de 2. ^a clase á 240 pesos cada uno	480
3 Cabos de mar id. id. á 120 id. id.	360
60 Marineros de id. id. á 60 id id.	3.600

Pailebot «Caviteño,» afecto á la misma.

1 Segundo Contramaestre.	660
1 Patron de fuerza sutil	168
2 Cabos de mar de 2. ^a clase á 120 pesos cada uno	240
3 Marineros de 1. ^a id. á 102 id. id.	306
18 Id. de 2. ^a id. á 60 id. id.	1.080

Falua «Sta. Ana» afecta á la misma.

1 Segundo Contramaestre.	660
1 Patron de fuerza sutil	168
2 Cabos de mar de 2. ^a clase á 120 pesos cada uno	240
3 Marineros de 1. ^a id. á 102 id. id.	306
18 Id. de 2. ^a id. á 60 id. id.	1.080

ARSENAL DE CAVITE.

Comandancia general del Arsenal.

1 Capitan de navío de 1. ^a clase, 2. ^o Jefe del Apostadero.	8.496
1 Teniente de id. de 2. ^a id. Secretario.. . . .	1.500
1 Capitan de Infantería de Marina de la escala de reserva, Ayudante.. . . .	1.500
1 Oficial 2. ^o de Secciones de Archivo.	1.250
1 Escribiente de 1. ^a clase con grado y sueldo de Alférez de Infantería de Marina.	975
1 Escribiente de 3. ^a id.	264

Jefatura de Armamentos.

1 Capitan de Fragata.	3.200
1 Teniente de Navío, Jefe del Detall.. . . .	1.500
1 Escribiente de 1. ^a clase.	480
2 Escribientes de 2. ^a id. á 360 pesos cada uno.	720
1 Id. de 3. ^a id..	244

Ayudantía mayor.

2 Tenientes de navío de 1. ^a clase.	2.580
2 Tenientes de id. de 2. ^a id., Auxiliares, á 1.500 pesos cada uno.	3.000
3 Capitanes ds Infantería de Marina de la escala de reserva, á 1.500 pesos cada uno.	4.500
1 Escribiente de 2. ^a clase.	360
4 Escribientes de 3. ^a id. á 264 pesos cada uno.	1.056

Comandancia de Ingenieros.

1 Ingeniero Jefe de 1. ^a clase, Comandante.	3.200
1 Id. de 2. ^a id., Jefe del Detall..	2.580
3 Ingenieros 1. ^{os} á 1.500 pesos cada uno.. . . .	4.500
1 Escribiente de 1. ^a clase, con grado y sueldo de Alférez de Infanteaía de Marina.	975
1 Id. de id. sin graduacion.	480
4 Id. de 3. ^a id. á 264 id. id.	1.056
3 Id. de 2. ^a id. á 360 pesos cada uno.	1.080

Artillería.

1 Comandante Jefe del Detall.	2.580
1 Capitan, encargado de talleres.	1.500
1 Teniente para el mismo y parque	1.125
1 1. ^{er} Condestable para el parque	900
1 2. ^o id. al Laboratorio	540
1 3. ^o id. á los almacenes de pólvora.	456
1 Escribiente de 2. ^a clase.	360

Seccion de Guardias de Arsenales.

1 Capitan	1.500
2 Tenientes, á 1.125 pesos cada uno	2.250
1 Alférez.	975
1 Sargento primero.	348
4 Sargentos 2. ^{os} á 258'48 pesos cada uno.	1.033'92
6 Cabos 1. ^{os} á 137'30 id. id.	823'80
7 Id. 2. ^{os} á 121'48 id. id.	850'36
2 Cornetas indígenas, á 42 id. id.	84
70 Soldados europeos á 69'28 id. id.	6.219'60

Administracion.—Comisaria.

1 Comisario de Marina.	3.200
1 Contador de navío de 1. ^a clase, Jefe de la Contaduría de Acopios.	2.400
1 Id. id. Jefe de la Contaduría de obras.	1.500
2 Contadores de Fragata, subalternos de las mismas á 1.125 pesos cada uno.	2.250
1 Escribiente de 1. ^a clase, con graduacion y sueldo de Capitan de Infantería de Marina.	1.500
5 Id. de 2. ^a id. á 360 pesos cada uno.	1.800
6 Id. de 3. ^a id. á 264 id. id.	1.584
3 Mozos, sirvientes á 137 id. id.	411

Secciones.

1 Guarda-almacen de 1. ^a clase Guarda-almacen mayor.	1.500
6 id. de 2. ^a id. á 1.125 pesos cada uno.	6.750

1 Escribiente de 1. ^a id. con grado y sueldo de Alférez de Infantería de Marina.	975
1 Id. de 2. ^a id.	360
5 Id. de 3. ^a id. á 264 pesos cada uno.	1.320
9 Mozos de confianza, de ellos 2 con 360 pesos y 7 á 300.	2.820
1 Mozo, sirviente.	137

Contaduría del Depósito.

1 Contador de navío.	1.800
1 Escribiente de 2. ^a clase.	360

Sanidad.

1 Médico mayor.	2.580
1 Practicante mayor de 3. ^a clase.	1.215
1 Id. de 1. ^a id.	504

Capilla.

1 Capellan mayor	2.000
----------------------------	-------

Oficiales de mar y marinería.

1 Primer Contramaestre, 1. ^o del Arsenal	900
1 Id. id. 2. ^o del id.	660
1 Id. id. 1. ^o de recorrida.	900
1 Id. id. 2. ^o de id.	660
1 Id. id. encargado del astillero.	660
1 Id. id. destinado en Cañacao.	660

Oficiales de mar de sueldo temporal.

2 Buzos á 588 pesos cada uno.	1.176
3 Aprendices de buzo, á 144 id., id. calculado como Cabos de mar de 2. ^a clase.	432
1 Maestro de víveres.	684
1 Despensero.	372

Marineros.

8 Cabos de mar de 1. ^a clase á 156 pesos cada uno.	1.248
9 Id. de 2. ^a id. 120 id. id.	1.080
225 Marineros de 2. ^a id. á 60 id. id.	13.500
2 Cabos de cañon de 1. ^a id. para el Parque y Laboratorio, á 192 id. id.	384

Maestranza permanente.—Carpinteros de ribera en gradas, varaderos, á flote, arboladura y embarcaciones menores.

1 Maestro mayor.	1.625
1 Primer maestro	1.375
1 Segundo id.	1.125
2 Terceros id. á 937'50 pesos cada uno.	1.875

Calafates.

1 Primer maestro	1.375
----------------------------	-------

Herreros de ribera.

1 Primer maestro	1.625
1 Segundo id.	1.125

Albañiles.

1 Primer maestro	1.375
----------------------------	-------

Motonería y modelos.

1 Primer maestro	1.375
----------------------------	-------

Pinturas.

1 Tercer maestro	937'50
----------------------------	--------

Ajuste y montura de máquina.

1 Maestro mayor.	1.875
1 Tercer maestro.	937'50

Fundicion.

1 Maestro mayor	1.750
---------------------------	-------

Herrería.

1 Primer maestro	1.375
----------------------------	-------

Armería.

1 Primer maestro	1.375
----------------------------	-------

Cureñas.

1 Primer maestro.	1.375
---------------------------	-------

Talabartería..

1 Tercer maestro.	937'50
---------------------------	--------

Velas.

1 Segundo maestro. 4.125

Delineadores.

2 Primeros á 900 pesos cada uno. 1.800

1 Segundo. 600

Escribientes.

12 Escribientes de 3.^a clase á 262 pesos cada uno para los talleres. 3.168

Maestranza eventual.

Para los jornaleros de la del ramo de armamentos. 7.000

Para id. id. id. de Ingenieros. 106.000

Para id. id. id. de Artillería. 9.000

Por la gratificacion de 0,12½ pesos señalados por Real orden de 11 de Setiembre de 1877 á cada uno de los 100 confinados que se calcula podrán emplearse en los trabajos del Arsenal, en 24 dias laborables. 3.975

Para atender á las obras del establecimiento del Arsenal de Subic. 25.000



COSTO ANUAL DEL MATERIAL.

Pesos.

Oficinas militares.

Para gastos de escritorio de la Comandancia y Mayoría generales, composicion y adquisicion de mobiliario de las mismas	1.656
Para id. id. de la Auditoría del Apostadero	72
Para la gratificacion señalada al Secretario de causas del mismo	600
Para alquiler de la casa que ocupa la Comandancia general.	1.920
Para id. id. de la Mayoría	1.200
Para id. id. de la casa habitacion del Secretario de la Comandancia general	360
Para pago de telegramas oficiales	3.000

Cuerpos de la Armada.

Para gastos de escritorio de la Ordenacion, Intervencion y Contaduría de víveres del Apostadero.	1.776
Para alquiler de la casa que ocupa la Ordenacion	960
Para id. id. id. la Intervencion	1.200
Para gastos de escritorio de la Subinspeccion de Sannidad.	126

Compañías de Infantería de Marina.

Por la gratificacion de caballo, á un peso diario, señalada al primero y segundo Jefes	730
Por el alquiler de la casa señalada á los mismos.	384
Para la gratificacion de entrenamiento de armas á 460 plazas de tropa que componen dichas compañías, más las embarcadas en los buques de esta Escuadra, al respecto de un peso cada una.	460
Por las de prendas mayores de vestuario de 301 plazas europeas, á 8,10 pesos cada una.	2.438'10
Por la id. id. de 159 id. indígenas, al de 5,40 id. id.	858'60
Por 1.122 quintales métricos de leña que corresponden	

	Pesos.
á 191 plazas europeas que componen la fuerza de ambas compañías en tierra, en 365 dias, al respecto de 1,610 kilogramos por plaza y á 0'49 pesos el quintal métrico	549'78
Por 571 id. id. de id. que corresponden á 136 id. indígenas en tierra, al respecto de 1,150 kilogramos por plaza y 0,49 pesos el quintal métrico	279,79
Por la gratificacion de utensilios de 0'20 pesos mensuales señalada á cada una de las 307 plazas europeas en tierra y embarcadas	722'40
Por aceite de coco, tinsin y agua	800
Por 69.715 raciones ordinarias de armada que, al respecto de una diaria, corresponden á 191 plazas europeas en tierra, que las disfrutan, al precio de 0'2517 pesos una, segun la actual contrata.	17.547
Por 49.640 raciones ordinarias á 136 plazas indígenas, id., á 0'1873 id.	9.298
Por lo que se calcula necesario para satisfacer premios de tiro al blanco en los ejercicios doctrinales, y pago de proyectiles recogidos	140.000
Por la gratificacion de escritorio, 7'147 mensuales, señalada á las 159 plazas indígenas en tierras y embarcadas	280'50

Pisos.

Para el pasaje de Jefes y oficiales de tropa y marinería en sus viajes de venida y regreso á la Península . . .	140.000
Para id. de los mismos destinados á unos y otros puntos en el interior del Archipiélago.	3 500

Comisiones del servicio.

Para pago de indemnizaciones á los Jefes y oficiales fuera del punto de su residencia.	3.500
--	-------

Distribucion de caudales.

Para el pago de los que distribuyen los Habilitados de los buques, divisiones y estaciones navales, Maestranza, Plana Mayor del apostadero, Infantería y Artillería de Marina	7.000
---	-------

Para pago de los gastos de carruaje del Delegado de la Ordenacion, encargado de gestionar el pago de los libramientos, remesas de caudales y demás operaciones con la Hacienda.	480
Para id. id. id. de los oficiales comisionados á compras.	800

Impresos.

Para impresiones y encuadernaciones que puedan necesitarse en las diferentes atenciones del apostadero.	1.500
---	-------

Comandancias de Marina.—Capitanías de Puerto y servicio semafórico.

Para gastos de escritorio y escribientes de la Comandancia del puerto de Manila, y matrículas de Cavite	696
Para id. id. y escribientes de la Capitanía del puerto de Iloilo	600
Para id. id. de las de Zamboanga y Cebú, á 150 pesos cada uno.	300
Para id. id. de las de Cápiz, Cagayan, Pangasinan y Abra en Marianas, á 100 id. id.	500
Para id. id. de los Subdelegados de Marina de la Concepcion, Bohol, Joló, Batanes, Isabela de Luzon, Isabela de Basilan, Balabac, Corregidor, Puerto-Princesa, Dapitan, Yap, Laguna, Siasi y Tavi-tavi, á 60 id. id.	840
Para id. id. de los de Mindoro, Batangas, Camarines Sur, Camarines Norte, Albay, Isla de Negros, Leite, Samar, Antique, Romblon y Cagayan, á 180 id. id.	1.980
Para id. de los de la Infanta, Zambales, Union, Tayabas, Burias, Pollok, Masbate, Calamianes, Surigao, Vergara y Saipan, en Marianas, á 120 id. id.	1.320
Para 9.430 raciones de armada que corresponden á 7 Alcaldes de mar, 8 Celadores del río Pasig, 6 id. de los puertos de Cebú é Iloilo, 2 id. de Zamboanga, 1 id. de la Isabela de Basilan, 1 id. de Capiz, y 1 Alcalde de mar de Laguimanoc, al precio de 0'2517 id. id.	2.375
Para id. id. que corresponden á 3 Celadores de pesca de Bulacan, Tabobong y Cavite, á igual precio.	276

	Pesos.
Para 730 id. id. que corresponden á 2 Patrones, Cabos de mar de 1. ^a , de la Capitanía del puerto de Manila, á id. id.	183'70
Para 6370 id. id. que corresponden á 1 Patron y 17 marineros de la Capitanía del puerto de Iloilo y Cebú, al precio de 0'1873 id. id.	1.231
Para pago de aprehension de desertores.	50
Para socorro de presos pobres	100
Para gastos que causa la gente de reserva del Ejército convocada para la Marina, por socorros y dietas desde los puntos de su residencia á la capital.	1.000
Para impresiones de roles, pasaportes de navegacion, licencias para corrales de pesca y otros documentos pertenecientes al servicio de matrículas.	200
Para pago de alquiler de la casa que ocupa la oficina de la Capitanía del puerto de Iloilo.	240
Para id. de id. de la de Cagayan y ambos Ilocos, á 72 pesos	144
Para gastos de construccion y composicion de las casillas de las Capitanías de puerto	3.000

Comision hidrográfica.

Para gastos de la misma por víveres, jornales de guías y prácticos, alquiler de acémilas, vehículos ó embarcaciones, adquisicion y conservacion de instrumentos astronómicos y geodésicos, viajes, herramientas, pequeños desmontes, fotografías, reproducciones, id. de planos, escritorio, y otros imprevistos	1.800
Para iguales atenciones en la comision de Marina de Subic.	1.800

Servicio semafórico.

Para la gratificacion á 5 semáforos, á 120 pesos anuales.	600
Para id. de casa á 6 ordenanzas de id. á razon de 125 id.	750
Para la gratificacion de casa á 6 semafóricos, á 250 id.	1,500
Para fondo económico de los mismos, á 144 id. id.	720
Para los gastos generales que puedan ocurrir en el material de edificios de los mismos.	4,000

Hospital.

Por lo que se calcula para 75 enfermos diarios, á 0,70 pesos por estancia alimenticia y medicinal cada uno.	16,425
Por 0,75 pesos diarios por racion en 365 dias á las seis Hermanas de la Caridad	1.642,50

GASTO ANUAL

QUE CAUSAN CADA UNA DE LAS CLASES QUE COMPONEN LA DOTACION
DE UN BARCO DESDE COMANDANTE Á MARINERO.

	Pesos.	Cént.
Capitan de navío, Comandante	5760	"
Capitan de fragata idem	4560	"
Idem id. 2.º id.	3600	"
Teniente de navío de 1.ª clase, Comandante	3360	"
Idem idem 2.º Comandante	3000	"
Teniente de navío, Comandante.	2280	"
Idem de id. oficial de derrota	2160	"
Teniente de navío.	1920	"
Alférez de navío, Comandante	1980	"
Alférez de navío	1620	"
Teniente de Artillería.	1620	"
Teniente de infantería.	1620	"
Contador de navío.	1620	"
Contador de fragata.	1620	"
1.º Médico.	1920	"
2.º idem.	1620	"
1.º Capellán	1920	"
2.º idem.	1620	"
Guardia marina de 1.ª clase.	504	"
Idem idem de 2.ª id.	432	"
1.º contramaestre con cargo.	1140	"
2.º idem.	588	"
3.º idem.	504	"
Los oficiales de mar con cargo tienen de gratificacion	72	"
1.º Carpintero con cargo.	804	"
2.º idem.	588	"
Id. id. con cargo	660	"
Marinero carpintero 156 mas la racion 92.37	248	37
1.º Calafate con cargo.	804	"
2.º idem.	588	"
Id. id. con cargo	660	"
Marinero calafate 165 mas la racion 92.37	248	37

	<u>Pesos.</u>	<u>Cént.</u>
1. ^{er} Armero con cargo	804	”
2. ^o Idem.	588	”
2. ^o Id. id. con cargo	660	”
Marinero armero 156 mas la racion 92'37	248	37
1. ^{er} Herrero con cargo	804	”
2. ^o Idem.	588	”
2. ^o Idem con cargo	660	”
Escribiente del Detall ó Contaduría	484	”
1. ^{er} Maquinista de 1. ^a clase	1900	”
1. ^{er} idem de 2. ^a	1750	”
2. ^o idem.	1425	”
3. ^o idem.	1150	”
4. ^o idem	925	”
Ayudante de máquina	500	”
Marinero fogonero de 1. ^a clase plaza europea 360 mas la racion 92'37	452	37
Marinero fogonero de 1. ^a clase plaza indígena 360 mas la racion 68'36.	428	36
Id. id. de 2. ^a id. plaza europea 288 mas la racion 92'37.	380	37
Id. id. de 2. ^a id. plaza indígena 288 mas la racion 68'36.	356	36
Practicante de 1. ^a clase	1140	”
Idem 2. ^a	588	”
Idem con cargo	660	”
Maestre de víveres	732	”
Mozo de despensa 240 mas la racion 92'37.	332	37
Cocinero de equipaje 192 mas la racion 92'37.	284	37
Panadero.	480	”
1. ^{er} Condestable con cargo.	1140	”
2. ^o id.	588	”
Id. id. con cargo.	660	”
3. ^{er} id.	504	”
Id. id. con cargo.	576	”
Cabo de cañon de 1. ^a clase 192 mas la racion 92'37.	284	37
Id. de id. de 2. ^a id. 144 mas la racion 92'37.	236	37
Sargento 2. ^o de Infantería de Marina 444 mas la racion 92'37.	536	37
Cabo 1. ^o de id. id. 137'30 mas la racion 92'37.	229	67
Id. 2. ^o de id. id. 121'48 mas la racion 92'37.	213	85
Corneta 120'48 mas la racion 92'37.	212	85
Soldado 89'28 mas la racion 92'27.	181	65

	<u>Pesos.</u>	<u>Cént.</u>
Cabo de mar de 1. ^a clase 156'00 mas la racion 92'37.	248	37
Id. de id. de 2. ^a plaza europea 120 mas la racion 92'37.	212	37
Cabo de mar de 2. ^a plaza indígena 120 mas la racion 68'36.	188	36
Marinero de 1. ^a plaza europea 108 mas la racion 92'37.	200	37
Marinero de 1. ^a plaza indígena 108 mas la racion 68'36.	176	36
Marinero de 2. ^a plaza europea 72 mas la racion 92'37.	164	37
Marinero de 2. ^a plaza indígena 72 mas la racion 68'36.	140	36



BUQUES QUE COMPONEN LA ESCUADRA
DE FILIPINAS.

Nombres de los Buques.	Desplazamiento Toneladas.	Fuerza indicada T. n.	Cañones.	Divisiones á que están asignados.
Crucero de 1. ^a clase "Aragon".	3342	4400	4 de 16 n.º 1 Hontoria 2 » 16 n.º 5 id. 6 » 8, 7 y 5 Krup. 2 ametralladoras.	Cavite.
Idem de 2. ^a id. "Velasco"	1152	1600	5 de 15 Amstrong. 2 de 7 Hontoria 1 Ametralladora.	id.
Aviso Transporte "San Quintin"	1300	1500	3 de 12 Hontoria. 2 de 7 id. 1 ametralladora.	id.
Idem "Marques del Duero".	500	550	1 de 16 Pallisser. 2 de 12 bronce.	Division Naval del Sur.
Goleta "Sirena"	445	393	1 de 16 Pallisser. 2 de 12 bronce.	id. id.
Idem "Valiente"	723	393	1 de 16 Pallisser. 1 de 12 bronce. 1 de 8 bronce.	id. id.
Vapor "Argos" Comision Hidrográfica	"	"	"	"
Idem "Manila" Transporte	"	"	"	Cavite.
Idem "Cebú" Idem	"	"	"	id.
Cañonero "General Lezo"	524	600	2 de 12 Hontoria. 1 de 9 id. 2 ametralladoras.	Division Naval del Sur.
Idem "Elcano".	524	600	2 de 12 Hontoria. 1 de 9 id. 2 ametralladoras.	Id. Paragua.
Idem "Filipinas"	"	"	"	En const. ⁿ en Hong-Kong
Idem "Mindanao".	73	75	1 de 12 bronce. 2 ametralladoras.	Div. ⁿ de Cebú
Idem "Paragua"	73	75	1 de 12 bronce. 4 falconetes.	Id. del Sur.
Idem "Mindoro"	83	100	1 de 9 Hontoria. 2 ametralladoras.	id. id.
Idem "Prueba"	122	80	1 de 8 bronce. 2 falconetes.	id. id.
Idem "Panay"	83	100	1 de 9 Hontoria. 2 ametralladoras.	id. id.
Idem "Samar".	73	75	1 de 12 bronce. 4 falconetes.	id. id.
Idem "Bulusan"	53	50	1 de 8 bronce. 2 falconetes.	id. id.
Idem "Mariveles".	83	100	1 de 9 Hontoria. 2 ametralladoras.	id. id.
Idem "Arayat"	37	50	2 de 8 bronce. 2 falconetes.	id. id.
Idem "Pampanga"	33	50	1 de 8 bronce. 2 falconetes.	id. id.
Idem "Albay",	83	100	2 de 9 Hontoria. 2 ametralladoras.	id. dela Par. ^a

Nombres de los Buques.	Desplazamiento Toneladas.	Fuerza indicada T. n.	Cañones.	Divisiones á que están asignados.
Cañonero "Manileño"	83	100	{ 1 de 9 Hontoria. 2 ametralladoras.	{ Division de la Paragua.
Idem "Callao"	60	60	{ 1 de 8 bronce. 2 falconetes.	{ Id. del Sur.
Cañonera "Otalora"	28	50	{ 1 de 7 Hontoria. 1 ametralladora.	{ Lag. ^a de Bay.
Idem "Basco"	28	50	{ 1 de 7 Hontoria. 1 ametralladora.	{ Div. ⁿ del Sur.
Idem "Gardoqui"	28	50	{ 1 de 7 Hontoria. 1 ametralladora.	{ id. id.
Idem "Undaneta"	28	50	{ 1 de 7 Hontoria. 1 ametralladora.	{ id. id.
Ponton "D. ^a María de Mo- lina"	"	"	"	{ Carol. ^s Orien- tales.
Idem "Animosa"	733	"	"	{ Bongao.
Idem "Marqués de la Vic- toria"	"	"	"	{ Olong-Apó (Subic.)
Pailebot "Caviteño"	44	"	"	{ Estacion de la Isabela.
Falua n.º 1.	"	"	"	{ Olong-Apó (Subic.)
Idem n.º 4 "Santa Ana"	"	"	"	



IMPORTE MENSUAL

DE CADA UNO DE LOS BUQUES DEL APOSTADERO.

NÓMINAS DE ENERO DE 1887.	PERSONAL				Material.		TOTAL.	
	Sueldos.		Raciones.					
Crucero Aragon.	8835	26	2514	05	923	39	12272	70
" Velasco.	4438	97	1053	82	512	50	6005	29
Trasporte San Quintin	4697	04	1230	96	483	10	6411	10
" Manila.	3023	46	589	29	348	70	3961	45
" Cebú.	1976	06	291	75	259	"	2526	81
Aviso Marqués del Duero.	3020	54	675	83	398	30	4094	67
Goleta Sirena	3762	25	667	08	358	53	4778	86
" Valiente.	2436	08	616	79	261	10	2503	97
Cañonero General Lezo	2744	79	626	80	398	30	3769	89
" Elcano	3250	08	698	96	393	30	4342	34
Comision hidrográfica	2797	"	364	68	329	70	3491	38
Vapor Argos								
Cañonero Mindanao	1005	96	163	47	99	"	1268	43
" Paragua	788	80	185	38	98	77	1072	95
" Mindoro	797	09	163	97	99	"	1060	06
" Prueba	750	33	169	27	98	85	978	45
" Panay.	845	71	166	46	99	"	1111	17
" Samar.	770	57	184	63	98	77	1053	97
" Mariveles	752	55	178	08	99	"	1029	63
" Albay.	836	64	174	06	99	"	1108	70
" Manileño	864	80	161	87	99	"	1125	67
" Arayat.	780	11	129	57	78	86	988	64
" Bulusan	820	21	160	39	85	65	1066	25
" Pampanga.. . . .	1078	41	254	12	85	65	1418	18
" Callao.	688	11	138	26	98	85	925	22
Cañonera Otálora	550	27	99	60	40	"	689	87
" Basco.	569	76	113	20	39	95	722	91
" Urdaneta	481	69	119	23	39	45	640	37
Ponton Animosa.	857	85	252	31	49	77	1159	93
Falúa núm. 1	150	55	127	11	34	91	312	55
P. M. de la Escuadra	1939	43	346	54	"	"	2285	97
Ponton D. ^a María de Molina	855	14	247	20	115	10	1217	44
Cañonera Gárdoqui	523	23	116	01	39	95	679	19
Costo total en dicho mes de la Escuadra.							76.184	01

MARINA

ESTADO comparativo de los créditos que se consideran necesarios para el ejercicio de 1886-87 en las Islas Filipinas, y los aprobados para el de 1885-86.

Capítulos	SERVICIOS.	CRÉDITOS PRESUPUESTOS.		DIFERENCIAS EN 1886-87.	
		Para 1886-87.	En 1885-86.	Más.	Ménos.
1.º	Administración Central.—Personal.	295.402,92	283.375,62	12.027,30	”
2.º	Idem id.—Material.	247.871,37	248.938,50	”	1.067,13
3.º	Buques armados, Divisiones y Estaciones navales.—Personal.	794.572,36	686.747,92	107.824,44	”
4.º	Idem id.—Material.	239.432,49	256.893	”	17.460,51
5.º	Arsenal.—Personal.	330.845,68	300.359	30.486,68	”
6.º	Idem id.—Material.	500.649,56	574.139,86	”	73.490,50
7.º	Ejercicios cerrados.	14.754,53	73.065,02	”	58.310,48
	TOTAL.	2.423.518,91	2.423.518,91	150.328,42	150.328,42

INDICE

	<u>Páginas.</u>
Introduccion	3
Naos ó Galeones de Acapulco	7
Armadas y armadillas	13
Estado de la Rivera de Cavite en 1739.	19
Desde la toma de Manila por los ingleses hasta el estable- cimiento del Apostadero.	24
Desde el establecimiento del Apostadero hasta su supresion en 1815.	41
Desde 1815 hasta la época actual.	52
Estado numérico de los Sres. Jefes, Oficiales é individuos de todas clases que componen la dotacion de este Apos- tadero y Escuadra	70
Costo anual con arreglo á presupuesto del Personal de los diferentes ramos y servicios del Apostadero de Filipinas.	75
Costo anual del Material.	89
Gasto anual que causan cada una de las clases que com- ponen la dotación de un barco desde comandante á ma- rinero.	94
Buques que componen la Escuadra de Filipinas	97
Importe mensual de cada uno de los buques del Apostadero y costo total de la Escuadra.	99
Estado comparativo de los créditos que se consideran ne- cesarios para el ejercicio de 1886-87 en las Islas Fi- lipinas y los aprobados para el de 1885-1886.	100

1793

1793.