

EL IMPACTO DE UNA NUEVA TECNOLOGÍA NAVAL: EL CASO DE LOS CAÑONEROS ESPAÑÓLES DE FILIPINAS EN EL SIGLO XIX

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia

El impacto de la Revolución industrial en la guerra naval es algo tan conocido que apenas merece recordarse. Nombres como los de Hampton Roads, El Callao o Lissa están en la mente de cualquier aficionado a la historia naval.

La introducción de los cañones «bomberos», que por primera vez disparaban granadas explosivas, y los posteriores adelantos de la artillería, con el rayado de las ánimas, carga por la culata, etc., unidos a la introducción del vapor, los cascos metálicos de los buques y los blindajes, por citar sólo algunos de los adelantos más evidentes, significaron una verdadera revolución en la estrategia y la táctica naval.

Pero, y por más que hoy tales adelantos nos parezcan tan obvios como deseables, lo cierto es que en su momento engendraron grandes polémicas, e incluso en la nación que lideraba la Revolución industrial, Gran Bretaña, y en el mismísimo Almirantazgo hubo muchas voces que se opusieron a la introducción del vapor a los cascos metálicos, arguyendo que los buques así contruidos no flotarían, y grupos de presión que retrasaron todo lo posible los avances en artillería o que pretextaron que las armas de repetición sólo tendrían como resultado un enorme despilfarro de municiones.

Pero la experiencia mostró su necesidad palmariamente en los siguientes combates y campañas y, aunque mucho menos recordado, también lo fue en operaciones de entidad mucho menor, aunque más numerosas y, en ocasiones, igualmente importantes para el devenir histórico, pese a lo cual han sido regularmente olvidadas o tenidas en menos.

La relevancia de las potencialidades que las marinas más desarrolladas adquirieron con los nuevos medios, ha sido recordada en algunas ocasiones, para explicar, por ejemplo, la última y rápida expansión colonial europea en África y Asia durante ese siglo (1).

Nuestro propósito es recordar y detallar el notable cambio que introdujo en el dominio de las aguas de Filipinas y en la lucha contra la piratería la llegada

(1) HEADRICK, Daniel R.: *Los instrumentos del Imperio. Tecnología e imperialismo europeo en el siglo XIX*. Alianza Editorial, Madrid, 1989.

de los nuevos medios, ejemplificándolo con el estudio de dos combates, distanciados entre sí sólo diez años casi justos.

El planteamiento del problema

Una de las luchas menos conocidas de los marinos españoles, pese a ser secular, fue la que mantuvieron, desde Legazpi al 98, en aguas filipinas con los piratas musulmanes de Joló y Mindanao.

En aquellas islas dominaba una aristocracia musulmana que no tenía el menor remilgo en saquear buques y poblaciones costeras de paganos y cristianos, llevándose prisioneros que vendían como esclavos, pues tal era su modo de vida.

Magníficos navegantes y valientes y tenaces guerreros, la debilidad de la presencia española en el archipiélago hizo que el problema no encontrara adecuada solución. Problema por cierto no sólo endémico, sino extendido por una vasta área, desde las costas de China hasta Borneo, al menos, y que, como es sabido, inspiró al escritor Salgari su serie de novelas sobre Sandokán.

Pero en el siglo XIX, y tras la emancipación americana, hubo un nuevo interés en España por explorar, cartografiar y dominar efectivamente sus posesiones en el Pacífico, y aunque el esfuerzo pueda parecer pequeño, fue el mayor hecho en mucho tiempo por nuestro país en aquellas tan lejanas como, a veces, olvidadas posesiones.

Sólo a fines de siglo, y tras denodadas y tenaces operaciones anfibas, se logró dominar por fin aquellos nidos de piratería. Y en aquellas operaciones se forjó toda una escuela de marinos, desde Méndez Núñez a Cervera y Topete, por citar sólo dos de los más nombrados.

Por aquellos años, el tipo de embarcación que patrullaba e intentaba mantener la soberanía española y el orden sobre el vasto archipiélago, de más de 7.000 islas, era la falúa.

La falúa era un bote grande y sólido, cualidades ambas necesarias para la navegación por aquellas duras aguas, con los costados realzados y una pequeña carroza a popa, pareciendo a distancia un buque mucho mayor de lo que realmente era.

Armaban diez o más remos por banda, pues con frecuencia sus navegaciones se desarrollaban en costas someras y poco conocidas, en manglares o en ríos que remontaban desde el mar. Las arbolaban dos pequeños mástiles con velas generalmente místicas —y en ocasiones latinas—, así como un pequeño botalón o bauprés a proa donde se disponía un foque.

Las artillaban una pequeña pieza, generalmente de a ocho libras a proa, y unos seis pedreros en las bandas, fuego reforzado por el de la fusilería de su dotación, que rondaba los 30 hombres por falúa.

Salvo la oficialidad, la mayoría de aquellos hombres eran filipinos. Como es bien sabido, y en notorio contraste con las posesiones españolas en América, en Filipinas no escaseaba la marinería indígena. Antes bien, a la sombra de la vital necesidad de conectar unas islas con otras, ante la carencia de vías terrestres interiores, en las costas de la misma isla, se había desarrollado un

intenso tráfico de cabotaje y pesquero, que proporcionaba así a la Armada un plantel más que suficiente de buenos y experimentados marineros, por añadidura con muchas de las virtudes militares de los soldados indígenas del Ejército, universalmente celebrados por su valor, resistencia y dureza. Y, por supuesto, aquellos hombres, bautizados con nombres españoles, aunque apenas conocieran palabras suficientes del castellano para entender las órdenes de sus oficiales, eran los enemigos naturales de los piratas de Joló y Mindanao, por lo que su lealtad era a toda prueba. Sin embargo, los marineros y clases filipinos prestaron pocos servicios fuera de sus aguas naturales, pues se adaptaban mal a otros climas, dietas y género de vida, aunque el mismo Galdós, en su Episodio Nacional titulado *La vuelta al mundo de la Numancia*, hace una curiosa semblanza de uno de ellos, embarcado en la célebre fragata blindada.

La embarcación usada por los piratas era el panco, una extraña embarcación desde el punto de vista europeo, de hasta 80 pies de eslora por unos 20 de manga, en cuya composición entraban la madera, la caña, la nipa y el bejuco, que le proporcionaban una construcción sólida y ligera a la vez. Sobre los extremos de la quilla, normalmente enteriza y de un solo gran árbol, las curvas, abiertas igualmente, formaban los lanzamientos del buque, sobre los que se asentaba la tablazón.

Curiosamente, carecían todavía de timón, llevando espadillas a popa, y la propulsión era mixta, de velas redondas, generalmente de petate, envergadas en antenas de caña, aunque también solían utilizar aparejos europeos, para confundirse a distancia con una falúa de vigilancia o con un pequeño costero.

Solían llevar remeros en gran número y, como las galeras de la antigüedad clásica, en varios órdenes de remos, siendo los superiores más exteriores, contruidos en voladizo, lo que aumentaba la manga y, por supuesto, la velocidad que podían desarrollar.



Una de las pocas representaciones fotográficas de una falúa de guerra de Filipinas, aquí ya en su decadencia, junto al cañonero *Prueba* (2.ª serie) y, al fondo, la goleta *Constancia*, uno de los primeros buques de casco metálico de la Armada (Museo Naval de Madrid, col. Aguilera).

Su armamento consistía —aparte del portátil de los hombres, que incluía en su mayoría armas blancas como espadas de diversas formas, incluido el Kris de hoja lobulada, lanzas y rodelas— en algún cañón a proa empotrado en fuertes piezas cuadradas de madera y, sobre todo, en las lantacas, pequeñas piezas de manufactura local montadas a crujía sobre horcones de hierro, por lo que podían hacer fuego en cualquier dirección, normalmente de metralla.

En ocasiones más grandes y, casi siempre, más alterosos que las falúas, los pancos eran mucho más rápidos en condiciones normales, por la ligereza de su construcción y por los múltiples remeros, aunque también mucho menos resistentes al fuego contrario. También se podían desarbolar fácilmente, e incluso desarmar, para ser ocultados entre los manglares y pasar así desapercibidos ante sus enemigos.

Y, desde luego, los piratas, pese a estar ya desfasados en lo técnico frente a los europeos, eran unos magníficos luchadores que ni daban ni pedían cuartel, luchando realmente hasta la victoria o la muerte.

El combate de Calamianes

Para ejemplificar la situación, nada mejor que relatar el combate que sostuvieron el 3 de mayo de 1851 una escuadrilla de falúas españolas y una agrupación de cuatro pancos piratas (2).

El día anterior había zarpado de la ensenada de Le Labri, en la isla de Paragua, la división de falúas llamada justamente de Calamianes, mandada por el teniente de navío don Claudio Montero Gay, y compuesta de las números 2, 34, 26, 40 y 12.

Al poco divisaron cuatro pancos, a los que consiguieron dar alcance tras larga caza a vela y remo, hasta que éstos cargaron su aparejo y quedaron a la voz sobre las once de la mañana.

Cabía la posibilidad de que fueran pacíficos mercantes, por lo que se les ordenó a sus capitanes pasar a las falúas, negándose a ello mientras intentaban ocultar sus crecidas tripulaciones, signo evidente de tratarse de piratas, pues los pancos mercantes llevaban, como es obvio, muchos menos hombres. Montero ordenó apuntar a los sospechosos pancos y, ante esto, respondieron algo amilanados que eran buques de Joló y que no tenían papeles.

Se les intimó a la rendición por medio de un intérprete y a la voz, y entonces resultó evidente que se preparaban para combatir, por lo que Montero, adelantándose a ellos y cuando estaban a unas 20 brazas de distancia, con viento calmoso del EN, ordenó romper el fuego, siendo contestado inmediatamente por los ya declaradamente piratas, que estaban literalmente con la mecha en la mano, especialmente los dos mayores, armados respectivamente

(2) Seguimos el magnífico trabajo de LLABRÉS, Juan: «La acción naval de Calamianes (Filipinas) el 3 de mayo de 1851», *Revista General de Marina*, año 1965, tomo 169, núm. de noviembre, pp. 552-559, que recoge el parte oficial.

con cinco y cuatro lantacas, lo que les convertía en enemigos más que respetables.

Durante diez minutos se sucedieron las descargas de las pequeñas piezas y de la fusilería entre ambos contendientes, con clara ventaja de los españoles por la mayor modernidad de sus armas y por lo robusto de las falúas.

Sin embargo, en ese momento se produjo un golpe inesperado: la falúa *n.º 2*, que era la que había comenzado el fuego, voló por los aires. Al parecer, fuera por accidente o por disparo del enemigo, se incendió en ella el repuesto de municiones, fuego que se transmitió a la santabárbara, sufriendo el buque dos sucesivas explosiones a consecuencia de las cuales no tardó en hundirse; mientras que la explosión puso en serio peligro a la *n.º 42*, que le seguía aguas, y quedó envuelta en astillas ardientes, cabullería, etc., temiéndose por un momento que el fuego se comunicara a la embarcación. Sin embargo, se consiguió impedir la propagación y la *42* pudo, de paso, recoger a sus compañeros de la *2* que habían caído al agua e intentaban ponerse a salvo.

Semejante hecho enardeció a los piratas, que lanzaron un clamor de júbilo. Sin embargo, los españoles se recuperaron pronto de la impresión y pasaron al abordaje para decidir el encuentro.

La primera en abordar un panco enemigo fue la *26*, con su comandante al frente, el alférez de navío don Severo López de Roda, así como el teniente del Ejército don José Llobregat, que saltaron, sable en mano, los primeros a la embarcación enemiga. Por un momento, estuvieron aislados entre numerosos enemigos y ambos fueron heridos, pero se sostuvieron mutuamente y pudieron ser rescatados por el resto de su dotación, que no tardó en apoderarse del panco.

La falúa insignia de Montero, que era la *40*, abordó seguidamente al panco que tenía por su borda, apoyada por la *34*, rindiéndose sin gran resistencia y tras haber hecho solamente un herido a los *25* asaltantes, pues la mitad de la dotación corsaria, muerta o malherida por el fuego procedente, alfombraba la cubierta y el pasamanos.

La *42*, después de recogidos los supervivientes de la *2*, hizo lo propio con otro panco, aunque aquí el peligro fue mayor, pues los desesperados piratas, viéndose perdidos, no dudaron en prender su propia pólvora para arrastrar con ellos a sus vencedores.

El cuarto panco siguió a los anteriores, y con mayor razón, pues era el más pequeño, peor armado y con menor tripulación. Sin embargo, y como muestra de la determinación y ferocidad de los piratas, varios de ellos se dedicaron a matar a los cautivos que llevaban, con tal de que no pudieran ser liberados.

La victoria, aunque costosa por la voladura de la número *2*, fue pues completa, cayendo los cuatro pancos en manos de los españoles, aunque sólo uno de ellos pudo ser conducido a su base de Culión con sus cinco lantacas, pues el resto quedó en malas condiciones por el fuego de los españoles y por los incendios accidentales o intencionados. Eso sí, se apresaron las cuatro banderas y una banderola.

Según el parte de Montero, calculó el número de los enemigos muertos en un centenar y, al menos, otros tantos debieron ser los prisioneros, aunque no los especifica. Pese a la saña de los piratas, se consiguió liberar a 13 mujeres y varios niños cautivos.

Las bajas españolas se cifraron, en lo que respecta a los muertos, en dos oficiales: el alférez de navío don Fermín Otálora y el segundo médico de la Armada don José Madrid, ambos fallecidos en la voladura de la número 2; un marinero, siete grumetes (en la Armada no eran niños, sino marineros de inferior capacitación), un soldado de Infantería de Marina y dos pequeños pajes o asistentes de sólo seis y nueve años, llamados Hilario y Enrique, huérfanos abandonados que habían sido adoptados por la dotación (3).

En cuanto a los heridos, lo fueron los citados dos oficiales de la falúa 20, un patrón de falúa, un marinero, ocho grumetes y cuatro soldados, de nuevo mayoritariamente de resultas de la volada.

Así que el doloroso balance de la gran victoria fue en total de 13 muertos y 16 heridos, pequeño en apariencia, pero grande si contamos que las 29 bajas se produjeron en unas dotaciones que rondaban los 150 hombres.

La sensación y el júbilo en Manila al conocerse la victoria fueron muy grandes, y se consideró que se había dado un gran paso en la erradicación de la piratería, sobre todo porque, al fin, las pesadas falúas se habían impuesto claramente a los más ligeros pancos. Pero nadie se llamaba a engaño: el caso era difícil que se repitiera, pues los piratas eran mucho más veloces que las falúas, y sólo su extraña decisión de amainar y aceptar el combate, había hecho posible la victoria.

Nuevos y revolucionarios medios

A menudo se olvida que el gran renacimiento naval español durante el reinado de Isabel II tuvo un interés muy marcado por el escenario filipino. Aleccionados por sus propias y continuas experiencias en lucha contra los piratas y, tal vez también, por las obtenidas por los británicos durante las Guerras del Opio con China, se desplegaron en aquellas aguas buques que, aunque de las modestas dimensiones acordes con sus misiones, estaban a la vanguardia de la tecnología naval.

Así, el 22 de enero de 1844 se autorizó la construcción de seis vapores para prestar servicio en aquellas aguas, aunque finalmente sólo se harían realidad el *Reina de Castilla* y la pareja *Magallanes* y *Elcano*, contratados estos dos últimos el 11 de noviembre de 1845 con la firma londinense Dichburn & Mare, entrando en servicio a comienzos de 1847, con sus 300 toneladas de casco de hierro, 100 caballos, nominales, dos cañones y casi 90

(3) Se dio el nombre de *Calamianes* a varios cañoneros que sucesivamente sirvieron en aguas filipinas hasta el 98. Otálora fue recordado por una cañonera de vapor.

hombres en su dotación. El primero fue construido en el mismo astillero, algo mayor, con sus 425 toneladas y 160 caballos nominales, pero su casco aún estaba ensamblado con madera.

Aquello, evidentemente, era un paso en la buena dirección, pero no bastaba; y así, en 1859 se ordenó al astillero británico de Samuda Bros una serie de cuatro goletas de hélice de casco de hierro, 510 toneladas, 100 caballos de potencia y dos cañones. Eran la *Santa Filomena*, la *Constancia*, la *Valiente* y la *Animosa*, que tanto darían que hablar por aquellas aguas. Igualmente, y aparte de otras muchas unidades de la Armada, se adquirieron en Gran Bretaña dos vapores mercantes, se les reacondicionó como transportes de la Armada y se les rebautizó con los nombres de *Malaspina* y *Escaño*.

Pero, aún mejor, se encargó una larga serie de 18 cañoneros de casco de hierro (de acero los cuatro últimos, lo que era toda una primicia y no sólo en la Armada española) a la británica Rennie, de Londres (los de acero lo fueron a la Samuda). Allí fueron construidos por piezas y trasladados a Cavite, donde fueron montados y entraron en servicio.

Los ocho primeros, conocidos por sus nombres y numerales, entre los que se hallaba el número 2, *Calamianes*, desplazaban unas 54,5 toneladas, con 27,45 metros de eslora, 4,27 de manga y de calado sólo 0,67, ideales para operar en aguas someras. Treinta caballos nominales impulsaban su máquina de cilindros horizontales, con una caldera tubular y dos hélices, y les ponían en disposición de desplegar una velocidad de nueve nudos. Les artillaba una pieza a proa, en montaje giratorio o colisa, aparte del armamento portátil de su dotación, compuesta de dos oficiales y 34 hombres.

Los otros diez eran algo menores, con 24 metros de eslora y 45 toneladas, máquina de 20 caballos, análogo armamento y dotación de dos oficiales y 30 hombres (4).

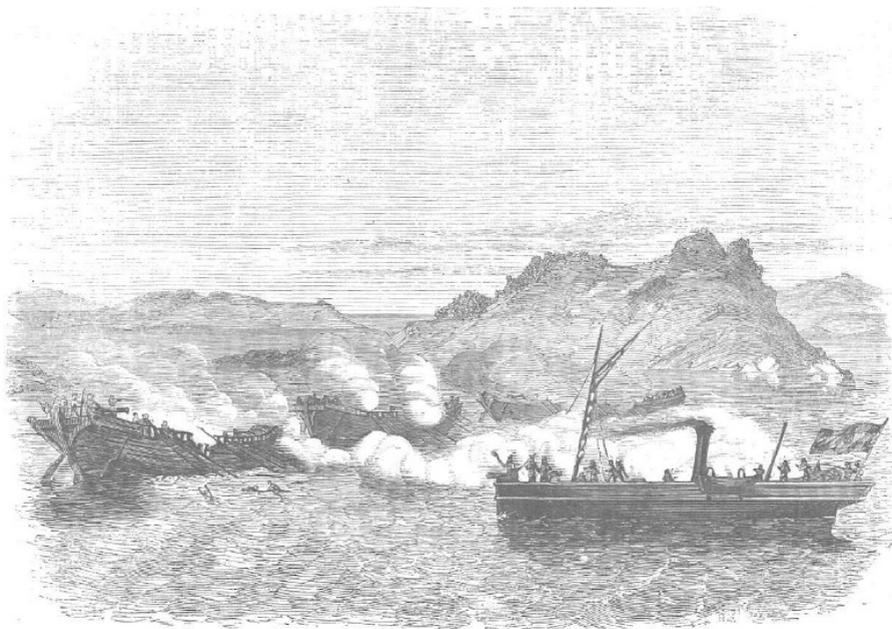
El impacto de aquellos modestos pero revolucionarios barquitos en la lucha contra la piratería fue sencillamente demoledor, como confirman todas las fuentes que tratan de los hechos (5).

Pero nada mejor que transcribir por entero el parte del que creemos primer combate de uno de ellos, en concreto del número 6 o *Panay*, uno de los de la serie algo mayor, entonces al mando del teniente de navío don José Malcampo y Monge, nada menos. Y el combate tuvo lugar casi exactamente diez años después del de *Calamianes*, pero las cosas habían cambiado espectacularmente, como veremos (6).

(4) SAINT HUBERT, Christian: «Early Spanish steam warships», en *Warship International*, n.º 4 de 1983 y n.º 1 de 1984.

(5) MONTERO Y VIDAL, J.: *Historia de la piratería malayo-mahometana en Borneo, Mindanao y Joló*. Tello, Madrid, 1888.

(6) Reproducido por el Almanaque del Panorama Universal, Mundo Militar. Madrid, 1862, pp. 36-39. Biblioteca Nacional de Madrid.



Combate sostenido por la cañonera española *Panay*, al mando de su comandante, don José Malcampo. El combate del *Panay* con los tres buques piratas, en un grabado de la época. (De la revista *El Almanaque Militar*, 1861, Biblioteca Nacional).

«División de Fuerzas sutiles de Iloilo. Cañonera *Panay*, n.º 6»

«Excmo Sr: Un reñido combate de cerca de cinco horas contra dos gubanes y un garay piratas, tripulados con cerca de 300 hombres, su destrucción completa y la presa de sus embarcaciones y armas, ha sido el resultado del último crucero que con este buque de mi mando acabo de verificar.

»Habiendo salido de Antique a la media noche del 3, con la máquina reparada en parte de grandes averías, recalé sobre Cabalacuan a medio día del 4 para practicar un reconocimiento, y cuando recibía noticias de que se avistaban tres grandes pancos moros, veo a éstos descabezar la isla Navay, corriendo en popa al Sur con viento fresco.

»Emprendo inmediatamente la caza tratando de proyectarme con la tierra para retardar el ser visto, temeroso de que abordaran dicha isla, de la que se hallaban muy próximos, y cuando adquirí la seguridad de poderles dar alcance antes de que pudieran tomar tierra, doy con toda la fuerza de máquina sobre ellos, que al vernos la hacen de vela y remo en dirección a los islotes Unisan.

»Cuando entramos en tiro les dirigí dos disparos de colisa con objeto de desconcertarlos, y aprovecharnos de su confusión para acercarnos más pronto, y habiendo tenido la suerte de hacer caer las velas del garay del

Dato principal al segundo disparo, hubo en ellos un momento de suspensión, que aprovechamos nosotros para cercarnos a menos de un cuarto de cable a cuya distancia me propuse sostener el combate.

»Hacia ya un cuarto de hora que el enemigo había roto el fuego sobre nosotros sin ser contestado, cuando logrando ponernos a esta distancia, en que era imposible perder ni un solo grano de metralla, di principio al combate, haciendo uso del cañón y de toda clase de armas portátiles con un éxito tan admirable que podía calificarse de horroroso. No era sólo la metralla la que los barría, era la fuerza expansiva de la pólvora, efecto de la cortísima distancia a que disparábamos, la que los arrebatava de sus buques; así es que a cada disparo se veían volar masas de hombres que caían al agua destrozados a gran distancia de sus embarcaciones.

»No obstante se defendían con una tenacidad y un arrojo salvajes, y los claros que la metralla hacía eran pronto cubiertos por nuevos combatientes que sostenían un nutrido fuego de lantaca y fusil, tratando al mismo tiempo de entrar en las bajuras de la isla Mayor, a que nos hallábamos muy próximos y donde la corriente nos impelia.

»A las cinco de la tarde nos hallábamos entre los bajos; uno de los pancos se había ido a pique, quedando anegado sobre las bajuras, y los restos de su tripulación se dirigían a nado, unos a tierra y otros para los otros pancos, éstos en situación más ventajosa, pues habían logrado poner entre ellos y nosotros una cadena de arrecifes que no podíamos salvar, habiendo tocado con la proa tres veces que lo intentamos, continuaron defendiéndose y contestando a nuestro fuego, pero ya muy mermados de tripulaciones. Entonces hice embarcar en un bote de mi propiedad, que a prevención llevaba al remolque, la mitad de la tripulación con el patrón Antonino del Rosario, y cogiéndolos entre dos fuegos, en media hora les hicimos tantas bajas que su defensa se hacía cada vez más débil, aunque tenazmente sostenida.

»En este momento logro tomar un pequeño canal que me permite estrechar más la distancia, aunque no pude llegar hasta ellos lo que era mi objeto; un nuevo metrallazo hace más reducido el número de los enemigos, un certero fuego de carabinas y revólveres los diezma y tiene a raya arremolinados hacia la proa, noto indecisión y veo al Dato circular furioso entre los suyos, crís en mano, haciéndolos volver a las lantacas que habían abandonado, asesto mi revólver contra él, que cae atravesado por la bala, los pocos moros que quedaban vuelven a desordenarse, y aprovechando este momento, mando al bote dar el abordaje, algunos que avanzan crís en mano a rechazarlo caen muertos o heridos por nuestros tiros, y el resto, sobrecogidos de terror, se arrojan al agua o corren sobre las bajuras que la baja mar ha descubierto, dándoles caza la fusilería o los barre la metralla antes de coger tierra.

»El mismo ataque se dirige sobre el otro panco, que sólo tiene ya una veintena de defensores, éstos no esperan el abordaje y se dirigen a tierra sufriendo la misma suerte de sus compañeros. Cuatro de los individuos de

los que se arrojaron al agua se dirigieron al bote gritando: ¡cristianos! eran cautivos de años anteriores.

»A la puesta de sol quedó terminado el combate por la más completa y decisiva destrucción del enemigo, con la admirable y puede decirse milagrosa particularidad que de tantas balas como en más de cuatro horas de un vivo fuego sostenido a quemarropa han cruzado en todos los sentidos sobre nuestras cabezas, sólo hayamos tenido un herido y un contuso de corta consideración.

»En los costados del buque, durante todo el combate, ha sido un repiqueteo constante de balas de fusil, interrumpido a intervalos por lo más sonoros golpes de las lantacas, que chocando en direcciones oblicuas, pues tuve el cuidado de tenerlos siempre por la mura, sólo han hecho ligeras impresiones en las planchas.

»Presentes en este combate se han hallado el Sr. Gobernador de Antique, capitán de Artillería don Enrique Barbaza, que para asuntos del servicio solicitó pasaje para Iloilo, y el particular Sr. D. Antonio Keiser, que le acompañaba, de los que me es un deber de justicia hacer a V.E. singular recomendación por su distinguido comportamiento y servicios en este día, pues no bien se avistó al enemigo, estos señores, llenos del más delicado pundonor y animoso entusiasmo, se pusieron a mis órdenes, pidiéndome les asignara armas y puestos, habiendo tomado durante el fuego una activa parte en el combate, contribuyendo con ardor a la destrucción del enemigo con el certero y nutrido fuego de sus carabinas-revólveres.

»El comportamiento de la tripulación no me ha dejado nada que desear: el silencio más profundo, el orden de la más estricta disciplina han reinado desde el principio hasta el fin del combate, y como previne antes de entrar el fuego, durante él no se ha oído más voz que la mía o la del que, falto ya de municiones, pedía cartuchos; pero es de mi deber hacer particular mención del patrón Antonino del Rosario y grumetes Agapito Taquinol y Pedro Eleuterio, que fueron los primeros en saltar al abordaje, siendo este último el que había recibido la contusión en el estómago por una bala que chocó antes en el cañón, rebotando al palo trinquete; del condestable José Solís Martínez, que ha dado muestras de gran serenidad y pericia en el manejo de la artillería, y del grumete Gregorio Molina, que fue herido de bala en el brazo izquierdo.

»Los muertos que el enemigo ha tenido en esta lucha puedo asegurar a V.E. no bajan de 200, pues recorrido por un bote el sitio del combate, el capitán de Artillería don Enrique Barbaza, que iba en él, volvió a bordo horrorizado de tanto estrago, asegurándome no había dado una palada sin chocar con la proa o con los remos en algún cuerpo que flotaba entre dos aguas.

»Las armas cogidas al enemigo son seis lantacas, de ellas cuatro de gran tamaño, veinticinco fusiles, incluso algunos rifles ingleses, un barril y varios frascos de pólvora inglesa y algunas armas arrojadizas y blancas, quedando gran cantidad de ellas a pique en el lugar del combate.

»Interrogados los cautivos, manifestaron que la expedición, compuesta de pancos de distintos puntos, se reunió y armó en Cabumol, en la isla de Joló, llegaron a Sipalay el 2 en número de nueve pancos y doce salicipanes, cuatro de los primeros con seis de éstos, se dirigieron a Cebú, y ellos, con los cinco pancos y seis salicipanes restantes, se dirigían a las costas de Iloilo, donde habían recalado la noche antes y sin haber podido hacer ningún cautivo, hallándose por la mañana sobre Sietepecados, fueron perseguidos por una lancha de vapor que empezó a hacer fuego de cañón sobre ellos, y habiendo entre los pancos dos más chinos de muy poco andar, el Dato principal, para poder huir, mandó traspardar las armas y gente a los tres grandes, lo mismo que la de los salicipanes, que tampoco podían seguirle, y abandonando aquellas embarcaciones, forzó de vela y remo para el Sur, y el vapor, después de hacerles como unos treinta disparos, uno de los cuales mató a tres hombres, dejó de perseguirlos y se dirigió al Norte.

»Efecto de este trasbordo, las tripulaciones de los tres pancos eran tan numerosas, hallándose entre ellas, según dicho de los cautivos, seis Datos y seis Pandinas, con lo que se explica la tenaz resistencia que han hecho y el salvaje arrojo con que han arrostrado la muerte. Los nombres de estos Datos y principales y el número de tripulantes de cada embarcación lo expreso a V.E. en relación adjunta.

»De las embarcaciones apresadas fue necesario incendiar una de ellas por no ser posible utilizarla, destruyendo con hachas la parte de ella que no pudo arder por hallarse sumergida, en cuya operación nos detuvimos hasta las nueve de la noche, y no contando más que con ocho horas de carbón, decidí venir a este apostadero, remolcando los otros dos pancos, para proveerme de combustible y reunir la gente necesaria para un desembarco.

»Lo que tengo el honor de participar a V.E., debiendo manifestarle que habiendo si[do] testigos imparciales del combate dos naturales, que accidentalmente se hallaban a bordo para servir de prácticos y el Teniente de justicia de Cabalacuan, este escarmiento dado a los piratas ha tenido tal popularidad en todos sus pormenores, y excitado tal entusiasmo entre los naturales, que hasta personas de las más acomodadas y principales entre ellos se han presentado solicitando con empeño les permita embarcarse como aventureros para seguir en los cruceros de este buque.

»Dios guarde a V.E. muchos años. Iloilo, 5 de junio de 1861. Excmo Sr. José Malcampo. Excmo Sr. Comandante General de este Apostadero».

Comparación entre los dos combates

Como ha podido observarse de modo fehaciente, la situación había cambiado por completo en una década: en Calamianes, cinco falúas obtienen una costosa victoria sobre cuatro pancos (aunque es verdad que hubo algo de mala suerte en la voladura de la número 2); en Ilo-Ilo, una sola cañonera

aplasta literalmente a tres pancos y con pérdidas propias mínimas. Resulta indudable el impacto de la renovación técnica.

Pero analicemos más detalladamente las dos acciones.

En Calamianes, las falúas sólo logran alcanzar a los pancos gracias a que éstos, en un error táctico explicable, deciden amainar y aceptar el combate. En Ilo-Ilo, los pancos son alcanzados por la cañonera gracias a su máquina de vapor, pese a intentar rehuir la lucha por todos los medios.

En Calamianes, el fuego artillero y de fusilería español es sólo una preparación, decidiéndose el encuentro al abordaje. En Ilo-Ilo, el fuego español decide la acción, y sólo al final se recurre al abordaje, para tomar posesión de los muy castigados buques enemigos.

Indudablemente, en Ilo-Ilo se pone de manifiesto la enorme superioridad y aplastantes efectos del fuego de la cañonera sobre el enemigo, lo que nos lleva a analizar la cuestión de su armamento:

A proa, un cañón de 12 cm de calibre, de hierro y de ánima lisa, capaz de disparar balas macizas, metralla y granadas, con una veintena de tiros de cada tipo. A la corta distancia de combate, unos 40 m o menos, cabe imaginar el demoledor efecto del fuego de semejante pieza en las frágiles obras muertas, superestructuras y arboladura de los pancos (7).

Completaban el artillado de la cañonera dos falconetes de 2 libras de bala, arma equivalente a las lantacas enemigas. Pero mucho más decisivo que aquellas pequeñas, y ya anticuadas, pero aún útiles piezas fue el uso del armamento portátil. Según consta documentalmente, la *Panay* contaba con el siguiente:

4 carabinas-revólveres Colt, modelo de 1858, con tambor de seis disparos y calibre de 14 mm; 10 revólveres Lefauchaux, de 1858, con calibre de 11mm; y 19 carabinas rayadas, de avancarga y pistón, modelo Enfield de 1857, con un calibre de 14,8 mm.

Cabe imaginar, si ya el parte de Malcampo no lo aclarara, la formidable potencia de fuego que, para la época, suponían a corta distancia nada menos que 14 armas de repetición. Las rayadas Enfield, pese a ser de tiro más lento, eran incomparablemente mejores en alcance, potencia y seguridad de disparo, facilidad de puntería e incluso rapidez que los mosquetes de chispa de que parecen dotados los piratas, pues aún llevan la pólvora suelta. Y, a tan corta distancia, la potencia de las nuevas armas y sus gruesos calibres explican de sobra el hecho anotado de que no sólo eran capaces de matar o herir gravemente a los piratas, sino de, con la violencia de los impactos, hacer que los cuerpos de aquéllos salieran despedidos por la borda.

Con la máquina de vapor, que permite atrapar al de hasta entonces más veloz enemigo, y con las nuevas y poderosas armas de fuego estaba claro que los piratas, hasta entonces inferiores tecnológicamente, carecían de la menor

(7) Los datos sobre el armamento del *Panay* en GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón: *Buques de la Real Armada de S.M.C. Isabel II (1830-1868)*. Madrid, 2005, edición en CD.

posibilidad de éxito en un combate naval, de no darse circunstancias excepcionales. De hecho, durante aquellos años se repitieron combates muy parecidos, con el resultado de que los piratas en lo sucesivo se negaron a luchar en tal inferioridad de condiciones. Claro que entonces fue necesario comenzar una larga serie de expediciones anfibas para expugnar sus enclaves, aún muy costosas pues su inferioridad quedaba algo paliada por sus poderosas fortificaciones o cotas, el terreno y la vegetación, pero la batalla en el mar ya estaba ganada, y de forma tajante.

Los hombres

Resta ahora decir una palabra, al menos, sobre los hombres que protagonizaron estos hechos.

Montero, el vencedor en Calamianes, supo imponerse pese a lo poco adecuado de sus medios y a la voladura de uno de sus buques, hecho que hubiera amilanado a otro menos templado. Y lamentamos no saber más de la carrera profesional de este bravo oficial.

En cuanto a Malcampo, era ya todo un veterano en estas lides, pues pese a su juventud (nació en San Fernando en 1828) ya llevaba casi un decenio de luchas y navegaciones en Filipinas. Su tan aplastante como meritoria victoria le valió, de real orden de 21 de agosto de aquel año, la concesión de la Cruz de Marina de la Diadema Real y, en septiembre, el ascenso a capitán de fragata, recompensas tanto más merecidas cuanto que a los pocos días de su victoria, el 16 de junio, y de nuevo con el *Panay*, apresó cuatro embarcaciones piratas más, con 40 hombres, de los que diez murieron en la refriega, incautándose de cuatro lantacas y seis fusiles (8).

A finales de ese mismo año le vemos en la expedición que terminó con la épica conquista de la cota de Pagalugán, en Mindanao, a las órdenes de Méndez Núñez. Y prueba de que el enemigo, pese a ser superado técnicamente, era tan peligroso como siempre, fue la gravísima herida que sufrió en el pecho de un tiro que lo atravesó de parte a parte (9).

Es bien sabido que, recuperado de sus heridas, Malcampo continuó su carrera, llegando a contralmirante (hoy vicealmirante), a presidente del Gobierno y a ministro de Marina durante el reinado de Amadeo I, y luego a capitán general de Filipinas, cargo que le sirvió para organizar la expedición que atacó y tomó ese nido de piratería que era Joló. Sus hechos de armas le valieron, además, la concesión del condado de Joló y del vizcondado de Mindanao, muriendo prematuramente en mayo de 1880.

Porque de nada o de muy poco habrían valido tales adelantos técnicos si hombres de la talla de Méndez Núñez, Malcampo y tantos otros, con su valor,

(8) La Hoja de servicios de Malcampo, reproducida de su original en el Archivo de El Viso, en GARCÍA MARTÍNEZ: *ob. cit.*

(9) Sobre la operación, VID de GARCÍA MARTÍNEZ, J.R.: «El asalto a la cotta de Pagalugán». *Revista española de Historia Militar*, n.º 4, de 8 de noviembre de 2000, pp. 202-209.

decisión y pericia, no hubieran sacado todo el provecho posible de los nuevos barcos y armas. Y esa es otra lección de la Historia: bueno era que la goleta *Constancia* fuera un buque de casco de hierro, pero nunca hubieran soñado sus diseñadores que se destinaría a tomar literalmente al abordaje la cota de Pagalugán; la *Numancia* era realmente formidable, pero lo era aún más la decisión de acercarla a las baterías enemigas de El Callao hasta embarrancar para asegurar su puntería, por no hablar del joven teniente de navío Malcampo, acabando a tiros de revólver con el jefe enemigo en Ilo-Ilo.