



Los héroes de Baler

LA HISTORIA DE LOS ÚLTIMOS DE FILIPINAS



ÍNDICE

LOS HÉROES DE BALER	3
TEXTOS DE SALA	6
Filipinas	6
Los héroes de Baler: la historia de los últimos de Filipinas	6
Con un mar de por medio	7
La Compañía Trasatlántica y las islas filipinas	8
Las islas filipinas y la monarquía hispánica	8
Filipinas en la España de finales de siglo	9
La Guerra Hispano-Filipina de 1896-1898 y la intervención norteamericana	10
El Asedio de Baler.....	10
Repatriación, memoria, olvido y leyenda.....	12
Los Héroes de Baler y el puerto de Barcelona.....	12
PIEZAS DEL MMB EN EXPOSICIÓN	14
CREDITOS DE LA EXPOSICIÓN EN BARCELONA	17
INFORMACIÓN GENERAL	18
CONTACTO DE PRENSA	18

LOS HÉROES DE BALER

El Museo Marítimo de Barcelona acoge del 6 de febrero al 13 de abril de 2020 la exposición **Los héroes de Baler** que narra el singular episodio protagonizado por un destacamento de 57 soldados españoles en la isla de Luzón (a 200 kilómetros de Manila), entre 1898 y 1899, una vez finalizada la guerra entre el ejército español y el movimiento independentista filipino apoyado por los Estados Unidos. Los soldados, desconocedores del fin del conflicto armado con el Tratado de París de 1898, resistieron encerrados en la iglesia del pueblo de Baler el embate de los insurrectos filipinos durante 337 días. A partir de este relato expositivo producido por el Museo del Ejército, el Museu Marítim de Barcelona incorpora piezas del fondo de su colección, especialmente de la *Compañía Trasatlántica Española SA* con el fin de incidir en la relación colonial entre España y Las Filipinas, en la que el transporte en barco de vapor desde Barcelona tuvo un gran papel.



La resistencia mostrada por los españoles de Baler, totalmente incomunicados del bando hispano, mereció incluso el reconocimiento de los filipinos. El proclamado presidente Emilio Aguinaldo - líder del movimiento independentista- emitió un decreto, un 30 de junio de 1899, por el que los soldados españoles serían considerados amigos y no prisioneros, y facilitó su repatriación. La República Filipina conmemora todavía el 30 de junio como *Día de la Amistad Hispano-Filipina*.

La muestra original **Los héroes de Baler** que acoge de forma ampliada el Museu Marítim de Barcelona- y que ya se ha podido ver anteriormente en Toledo, Badajoz y Valencia- incluye cerca de 150 piezas originales de la época procedentes principalmente de la colección del

Museo del Ejército y objetos personales de algunos de los soldados. En Barcelona el Museu Marítim ha ampliado la exposición con 22 piezas más de su colección a través de las que incide en el papel de Barcelona en la relación marítima de España y las posesiones de ultramar en el Pacífico.

Desde la inauguración del Canal de Suez en 1869, el comercio, el transporte de pasajeros y el transporte de tropas y armamento entre España y su colonia de Filipinas se canalizaron a través del puerto de Barcelona. Y en particular a través de la línea marítima Barcelona - Manila. En este contexto, hay que referirse a la actividad que protagonizaron las navieras privadas *Compañía de Vapores Marqués de Campo* (entre 1880 y 1884) y la *Compañía Trasatlántica Española SA* (a partir de 1881) que cubrían la línea desde el Puerto de Barcelona hasta las Filipinas bajo contrato del Gobierno español.

Entre las piezas de la colección del Museu Marítim de Barcelona incorporados a la muestra destacan cartas náuticas que testimonian la cartografía de la época, de vital importancia para garantizar una línea eficiente y segura, como la carta náutica *Carte réduite des Isles Philippines pour servir aux vaisseaux du Roy (Francia, 1752)*; o la carta de *Navegación de Barcelona a Manila con expresión de la derrota seguida por vapores correos y extraordinarios conduciendo tropas* (Cádiz, 1896). También hay varios manuscritos, como los *Telegramas codificados del proyecto de repatriación de tropas [de Filipinas a España]* (Cádiz, 11 y 12/02/1899), el impreso de *Compraventa del vapor Panamá en precio de 80.000 pesos atorgado por el (...) Marqués de Campo a favor de la Compañía Trasatlántica* (Madrid, 24/05/1984), así como el *modelo de vapor Alfonso XII* (Barcelona, 1865), o las pinturas *Vapor Montserrat* (Técnica a pastel, S.XIX) i *Vapor correo de Filipinas Isla de Panay Capitán J. Basté* (José Pineda, 1891. Tempera sobre papel).

El Museo Marítimo de Barcelona conserva y custodia el fondo *Compañía Trasatlántica Española SA* y registros vinculados a esta naviera (documentos, modelos, pinturas, objetos de navegación, libros, etc.) que conforma un patrimonio de referencia para estudiar y conocer la historia de la navegación a vapor en nuestro país.

La Compañía Trasatlántica Española S.A en el Museu Marítim

El fondo de la *Compañía Trasatlántica S.A* es el conjunto de documentos generados o recibidos por su sede de Barcelona, situada en la plaza de los duques de Medinaceli. El ingreso del fondo documental en el MMB ha supuesto la salvaguarda del fondo y la posibilidad de difundir y hacer accesible a la ciudadanía su contenido. El museo actúa como centro de referencia para aquellas búsquedas y consultas relacionadas con la actividad de esta compañía naviera, ofreciendo información documental en forma de texto, planos, pintura, grabado, fotografía, etc.

En 1857, Antonio López, marqués de Comillas, fundó la compañía naviera *Antonio López & Cia* en Madrid en sociedad con Patricio de Satrústegui. Pocos años después, López firmó un

contrato con el Estado, el cual le otorgó el transporte de la correspondencia entre la península y las Antillas. Creada el 1 de junio de 1881 en Barcelona, la *Compañía Trasatlántica* sucedió la alicantina *Antonio López y Compañía*, de la que heredó la flota y la concesión estatal del servicio de Vapores - Correos de las líneas a las colonias de las Antillas, que venía adjudicándose desde 1861, y en las que añadiría posteriormente la línea a Filipinas. Se había iniciado así una relación estrecha con el Estado, en el marco de los servicios de comunicaciones oceánicas, que perduraría durante más de un siglo, y que haría que pronto se convirtiera en la primera compañía naviera española. Las guerras en Ultramar, primero con las fuerzas independentistas y luego con Estados Unidos beneficiaron la naviera, con los transportes de materiales bélicos, el servicio auxiliar a la Armada y la expedición y repatriación de los ejércitos movilizados. La compañía también supo hacer un gran negocio de las intervenciones españolas en Marruecos, así como del fenómeno de la emigración.

Las crisis de posguerra de 1921 y, sobre todo, de 1929, supusieron el final de los grandes contratos estatales, y la Guerra Civil la pérdida de la flota y del control de la empresa, incautada por la República en 1936 y 1939 por la Dictadura franquista. La intervención finalizó en 1943, siendo en 1945 el primer año fiscal normal desde 1931. La lenta recuperación de la posguerra fue acompañada por un cierto resurgimiento de la compañía en particular, y del transporte marítimo de pasajeros en general.

Con el desarrollo de las líneas aéreas intercontinentales de pasajeros se produciría el largamente anunciado fin de la actividad de la marina mercante en este sector de transporte: la *Trasatlántica* dejó definitivamente de conducir pasaje en 1974.

La exposición **Los héroes de Baler** es una iniciativa del Museo del Ejército, con la colaboración del Museu Marítim de Barcelona en la aportación del relato de las navieras marítimas con sede en Barcelona. La muestra está comisariada por **Enrique Rontomé**, Jefe del Departamento de Arqueología y Patrimonio del Museo del Ejército, con la aportación relativa al fondo de la Compañía *Trasatlántica Española SA* a cargo de **Enric Garcia**, jefe del Área de gestión de colecciones e investigación del Museu Marítim de Barcelona.

La exposición presentada en Barcelona mantiene los soportes originales producidos por el Museo del Ejército e incorpora hojas de sala en catalán. **Los héroes de Baler** se puede visitar en el Mirador del MMB de lunes a domingo de 10 a 20 h (último acceso a las 19.00 h). El acceso es gratuito con aforo limitado.

El primer trimestre de 2020 el Museo Marítimo de Barcelona tiene previsto incorporar a la plataforma *Google Arts & Culture* una nueva exposición virtual y 18 piezas sobre las consecuencias de la primera vuelta al mundo y el descubrimiento de Filipinas. Las piezas en línea estarán acompañadas de una breve ficha descriptiva y de un texto que contextualizará la obra. Toda la información estará disponible en tres idiomas, catalán, castellano e inglés.

TEXTOS DE SALA

Filipinas

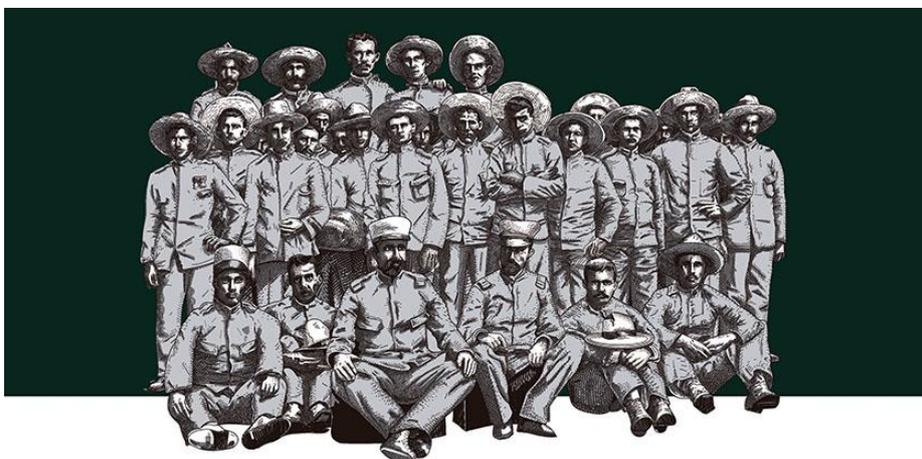
Filipinas es un tema de enorme interés para el Museu Marítim de Barcelona, por su dimensión marítima, por su relación con Catalunya (en especial con su capital) y, naturalmente, por el papel que juega en nuestro imaginario colectivo. Cualquier momento es bueno para hablar del archipiélago. Héroes de Baler es una exposición creada y producida por el Museo del Ejército que pone la mirada sobre unos hechos concretos, pero nos ofrece a la vez la oportunidad de mirar de nuevo hacia las islas. También permite al Museu Marítim de Barcelona mostrar algunas piezas de sus colecciones vinculadas con Filipinas y con la aventura colonial. Os invitamos a viajar por unos instantes al otro lado del mundo, y a conocer mejor una historia militar que es, sobre todo, la narración de una vivencia humana.

Los héroes de Baler: la historia de los últimos de Filipinas

El 30 de junio de 1898 un destacamento español perteneciente al Batallón de Cazadores Expedicionario nº 2, formado por dos oficiales y 50 soldados, se hizo fuerte en el interior de la Iglesia de San Luis de Tolosa de Baler (Isla de Luzón, Filipinas) ante el ataque de un grupo de insurrectos filipinos, en el contexto histórico de la guerra colonial del 98 librada entre España y los Estados Unidos de América.

Los 33 supervivientes no firmaron la capitulación hasta 337 días después, el 2 de junio de 1899, tras haber sufrido un asedio constante, numerosas bajas por enfermedades, alguna desertión, y tras rechazar los requerimientos a la rendición que les hicieron los distintos emisarios, al considerar que todo era un stratagema para engañarles.

A través de las vicisitudes de este destacamento, al que la prensa contemporánea calificó como Héroes de Baler, nos adentraremos en la Filipinas de fin de siglo, en los lazos culturales, políticos, económicos y emocionales contraídos entre España y el archipiélago, cultivados tras más de 300 años de convivencia, y en el olvido posterior de aquel grupo de soldados españoles a los que el cine bautizó como Los últimos de Filipinas.

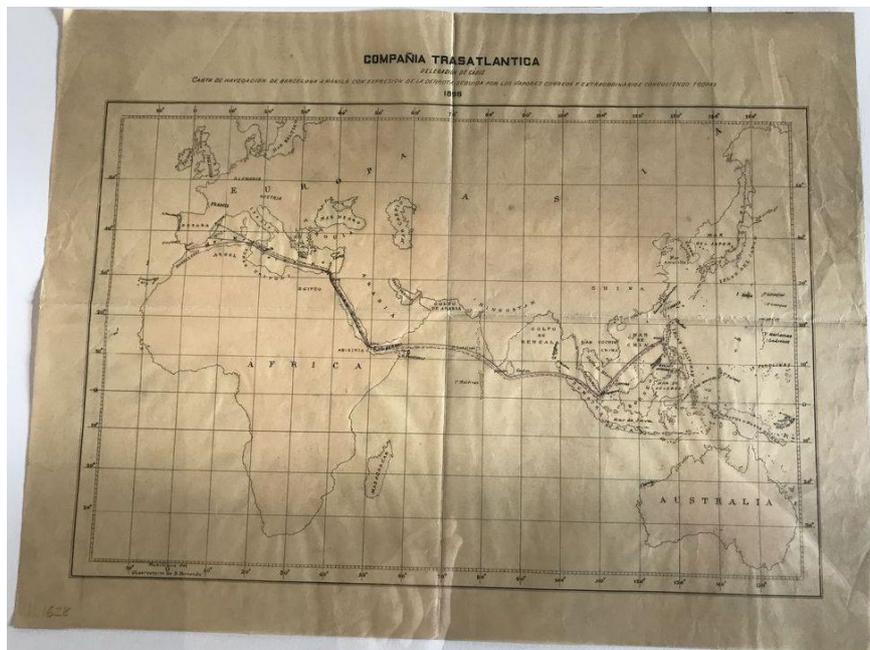


Con un mar de por medio

Las islas Filipinas aparecen en la historia de Occidente con la expedición de Fernando de Magallanes en 1521. Con la expedición de Legazpi en 1565 quedaron formalmente incorporadas a un imperio, la Monarquía Hispánica, que se extendía así a ambos lados del Pacífico. Sin embargo, las islas apenas tenían una incidencia directa en Europa si no era a través del Galeón de Manila, un servicio marítimo que unía un par de veces al año Manila y Acapulco y, atravesando el continente hasta la costa atlántica, podían llegar los productos filipinos a España.

En la primera mitad del siglo XIX la presencia comercial española en Filipinas era muy limitada. Incluso la conexión con el archipiélago, incluidas las comunicaciones oficiales metrópoli-Filipinas, se hacía por medio de los vapores de las compañías *Peninsular & Oriental* (británica) y *Messageries Maritimes* (francesa). La revolución de 1868, y la apertura del Canal de Suez, alentaron el interés metropolitano por el lejano archipiélago, formado por más de 7.000 islas. El político catalán Víctor Balaguer, Ministro de Ultramar en 1871 (y nuevamente en 1874), intentó redefinir la relación España-Filipinas e incrementar la presencia española en el archipiélago. Para Cataluña, y en especial para el puerto de Barcelona, se abrieron grandes expectativas.

Se estableció, mediante concurso público, una línea regular Barcelona-Manila de la mano de la *Compañía de Vapores del Marqués de Campo*, entre 1880 y 1884. Pero el fracaso de esta empresa, por diferentes razones, acabó con el traspaso del servicio a manos de la Compañía Trasatlántica Española S.A., fundada en 1881. Esta sociedad, buque insignia del grupo Comillas, estaba vinculada también al tráfico filipino a través de su participación en la *Compañía General de Tabacos de Filipinas S.A.*, creada el mismo año.



La Compañía Trasatlántica y las islas filipinas

La Compañía Trasatlántica mantuvo la línea de Filipinas entre 1884 y la pérdida de la colonia en 1898. En cierto modo, el papel de esta compañía resultó fundamental para la conservación de las islas, en la línea de la influencia que ejercía esta empresa en las colonias de Cuba y Puerto Rico. En el caso de la ruta a Oriente, una competencia feroz con el Marqués de Campo había acabado con la victoria de Antonio López, alma de la Trasatlántica. El desestanco del tabaco y la creación de la Compañía General de Tabacos de Filipinas S.A. hicieron del archipiélago una gran oportunidad.

El papel de la Trasatlántica no solo fue comercial, sino que influyó en la política colonial y en el desarrollo económico del archipiélago: transportó tropas, participó en los combates y tuvo una destacada intervención en la repatriación de militares y civiles desde la ya ex-colonia. Es imposible explicar el fin del imperio colonial español sin tener en cuenta este rol seminaval de la compañía.

Después de 1898, con el cambio de escenario, únicamente la Compañía General de Tabacos de Filipinas, desde su sede en Barcelona, pudo mantener durante décadas una presencia relevante en la antigua colonia.

El Museu Marítim de Barcelona conserva un importante patrimonio histórico vinculado con la Compañía Trasatlántica (modelos, pinturas, fotografía, etc.), y de forma muy destacada una gran parte de su archivo documental.

Las islas filipinas y la monarquía hispánica

Tras la llegada de la expedición Magallanes-Elcano a Sámar en 1521, el archipiélago filipino entra en la esfera administrativa de la Monarquía Hispánica con la fundación de las primeras ciudades – Cebú (1565), Manila (1571) – por parte del marino español Miguel López de Legazpi. En adelante, aquel conjunto de más de 7.000 islas, distantes 12.000 kilómetros de España, estuvo administrado territorial y políticamente por la monarquía española, convirtiéndose Manila en el núcleo económico y administrativo de la colonización española en aquel archipiélago y centro de operaciones de las posesiones del Imperio en Extremo Oriente.

Desde mediados del siglo XVI se llevó a cabo la estructuración del Imperio en el archipiélago a través de poderosas herramientas vinculantes con la metrópoli, como la religión, el ejército o la lengua. Al igual que ocurrió con los territorios americanos, pronto comenzaron las labores de reconocimiento, asimilación y dominio cartográfico de este nuevo territorio. A partir del siglo XVIII, el desarrollo de la ciencia permitirá poder llevar a cabo proyectos más ambiciosos de exploración sistemática, como fue el caso de la malograda Expedición Malaspina (1789-1794).

Austrias y Borbones articularán el contacto entre metrópoli y colonia mediante el establecimiento de importantes rutas comerciales, como el Galeón de Manila o la Real Compañía de Filipinas, asegurando hasta el siglo XIX un permanente intercambio de productos entre ambos territorios y adquiriendo un papel fundamental en la difusión de la cultura de Extremo Oriente por América y Europa. A través de ellos llegarán a la Península las preciadas porcelanas, sedas y muselinas, los famosos mantones de Manila, exquisitas indianas, singulares piezas de arte Namban, raras especias, tabacos, café, cacao y extrañas representaciones de ídolos antropomorfos, objetos todos que delataban la excepcionalidad, exotismo y lejanía de aquella parte del globo.

Filipinas en la España de finales de siglo

A finales del siglo XIX España había perdido todas sus colonias sudamericanas, mientras que en Cuba libraba una guerra constante contra los movimientos independentistas. En este contexto, Filipinas, aún bajo dominio español, emergió como un espacio donde reorientar los intereses de la metrópoli. Los ecos de las revoluciones americanas se dejaron sentir en suelo filipino, produciéndose breves episodios de revueltas anticoloniales que irían en ascenso a partir del Motín de Cavite (1872).

A pesar de los históricos intentos por conectar España con las Islas Filipinas y de los modernos logros alcanzados por las comunicaciones (en 1869 se inauguraba el Canal de Suez), a finales del siglo XIX este archipiélago aún seguía identificándose como un territorio extraño y alejado de la metrópoli, un mundo provisto de una exuberante naturaleza. A ojos de un europeo, un alto porcentaje de sus habitantes era población indígena que vivía en los bosques, de prácticas y costumbres desconocidas o extrañas.

En un intento por fomentar el comercio y la industria entre colonia y metrópoli se organizará en 1887 una Exposición General de las Islas Filipinas en el madrileño Parque de El Retiro. En ella se pretende mostrar los productos filipinos más singulares, así como los progresos e innovaciones que la metrópoli había introducido en la colonia para su beneficio. No faltará el toque exótico y paternalista de sus nativos, recreándose en el recinto ambientes y entornos propios del archipiélago mediante escenografías con indígenas traídos del archipiélago.

Los museos militares participaron activamente en esta Exposición enviando numerosos objetos, como armas e indumentaria empleadas por los nativos, modelos de construcciones típicas del país, banderas tomadas durante las campañas bélicas o maquetas de monumentos y obras públicas proyectadas para Manila. En reconocimiento, el Museo de Artillería, precedente del Museo del Ejército, recibió un Diploma de Honor.

La población nativa de la Isla de Luzón era en su mayoría tagala, con gran mestizaje entre europeos y chinos. Con el tiempo irán adoptando los modos, usos y costumbres de los españoles y europeos, a los que denominarán indistintamente castila. Por otro lado existe un predominante ámbito rural, con población eminentemente indígena organizada en grupos humanos donde se concentran las prácticas socio-culturales más tradicionales. Se trata de pueblos no asimilados a la cultura hispanofilipina colonial, identificados de manera genérica con el nombre de igorotes.

La Guerra Hispano-Filipina de 1896-1898 y la intervención norteamericana

Desde el inicio de la insurrección filipina en agosto de 1896, hasta la firma del Tratado de París en diciembre de 1898, España va a perder la soberanía sobre el archipiélago, en lo que se ha venido en denominar Desastre del 98. Las causas fueron complejas: falta de reformas demandadas por la nueva burguesía mestiza filipina, incapacidad de sostener dos guerras coloniales (Cuba y Filipinas) y la estratégica intervención de los Estados Unidos en su expansión por el Pacífico.

El descontento de gran parte de la burguesía mestiza y tagala había encontrado en las logias masónicas una manera de organización contra la administración colonial y, especialmente, contra el poder detentado por las órdenes religiosas. En 1892 nace la Liga Filipina, asociación de carácter reformista y pacífica inspirada por el intelectual filipino José Rizal. Otros sectores serán partidarios de la acción violenta, como el liderado por Andrés Bonifacio, fundador del Katipunan en 1892, cuyo objetivo era la expulsión de los castillos.

La guerra comienza con el levantamiento en los arrabales de Manila del propio Andrés Bonifacio, el 23 de agosto de 1896, en el conocido como Grito de Balintawak. Pronto se sumará Emilio Aguinaldo, sublevándose en adelante numerosas provincias desde Cavite hasta Nueva Écija. Desde la metrópoli se enviaron Batallones de Cazadores Expedicionarios para apaciguar las revueltas y se nombra a Camilo Polavieja Capitán General para iniciar operaciones de contención en la provincia de Cavite. Acusado de liderar el levantamiento, José Rizal es detenido y juzgado, siendo fusilado el 30 de diciembre.

España conseguirá sofocar las revueltas mediante la Paz de Biak-na-Bató, lugar de refugio de los insurgentes, firmada el 14 de diciembre de 1897 entre el general Fernando Primo de Rivera y Emilio Aguinaldo, por el que los rebeldes recibirían 800.000 pesos y se exiliarían a Hong Kong. Sin embargo, Aguinaldo utilizará este dinero para preparar un próximo levantamiento, al que se sumó la entrada de los Estados Unidos en el conflicto, que tendría como consecuencia la derrota de la escuadra española en Cavite y la posterior capitulación de Manila el 13 de agosto de 1898.

El 10 de diciembre de 1898 se firma el Tratado de París, por el que Estados Unidos pagaba a España 20 millones de dólares a cambio de la cesión de la soberanía sobre el archipiélago filipino. Cuba, Puerto Rico y Guam quedaban también bajo control norteamericano. Mientras tanto, el destacamento de Baler continuaba con su resistencia en un punto remoto y aislado de la Isla de Luzón, sin dar crédito a las noticias que les transmitían.

El Asedio de Baler

En la iglesia de San Luis de Tolosa de la aldea de Baler, el destacamento español perteneciente al Batallón de Cazadores Expedicionario nº2, resistió los ataques de los insurgentes filipinos desde el 27 de junio de 1898 hasta el 2 de junio de 1899. Este no era el primero que sufría una unidad española en dicha posición. La noche del 4 de octubre de 1897 el destacamento

del joven teniente José Motta Hidalgo fue atacado por un grupo de insurgentes dirigido por Teodorico Luna Novicio, líder local del Katipunan, refugiándose los supervivientes en la iglesia. El teniente Motta y seis cazadores mueren en la acción, mientras otros son hechos prisioneros. En su auxilio acuden 103 hombres al mando del capitán Jesús Roldán Maizonada, quien levanta el asedio. A pesar de que ya se había firmado la Paz de Biak-na-Bató, el capitán Roldán se ve obligado a entrar de nuevo en la iglesia para defender la posición ante los continuos ataques de los insurgentes.



El 23 de enero llega la columna de socorro del comandante Juan Génova e Iturbe, liberando a los españoles y aplicando en el territorio los acuerdos de la paz. Una vez se pacifica la zona las unidades son relevadas por el destacamento de los segundos tenientes Juan Alonso Zayas y Saturnino Martín Cerezo, a los que se unirán el capitán de infantería Enrique de las Morenas, Rogelio Vigil de Quiñones, teniente médico provisional, y el padre Carreño, párroco de Baler que había sido hecho prisionero en el ataque del 4 de octubre.

Durante el Sitio de Baler, la enfermedad, principalmente el beriberi, las deserciones y las heridas de bala mermaron al destacamento, formado por 50 hombres, de los cuales sobrevivieron 33. Su negativa a aceptar los llamamientos a la rendición se explica por su deseo de defender la bandera y llevar hasta las últimas consecuencias el cumplimiento de su deber, reaccionando con incredulidad ante los llamamientos a la rendición por parte de los emisarios.

La presencia de tres franciscanos en la iglesia preocupaba al arzobispo de Manila, Bernardino Nozaleda, quien en marzo de 1899 manda una carta a los norteamericanos solicitando ayuda. Estos envían el buque de guerra "USS Yorktown" para rescatar a los sitiados. El 11 de abril el vapor llega a la ensenada de Baler pero el rescate fracasará: los filipinos, al ver la bandera estadounidense en el bote, comenzaron a abrir fuego, matando a tres hombres e hiriendo a muchos más. El teniente de navío James C. Gillmore y sus hombres son enviados como prisioneros al interior de Luzón, siendo liberados por sus compatriotas meses después.

Tras 337 días de asedio se firma la capitulación. El balance final será de 18 militares fallecidos, de los cuales dos lo fueron por herida de bala, dos fusilados por intento de desertión y 14 por enfermedad. A las víctimas del destacamento hay que sumar al padre Carreño, fallecido por beriberi. Según las fuentes filipinas, entre los sitiadores se contaron más de 700 bajas.

Repatriación, memoria, olvido y leyenda

Tras la capitulación los supervivientes son conducidos a Manila donde la colonia española les dispuso un caluroso recibimiento, especialmente el Casino, quien les obsequia con un suculento banquete. El duro trayecto atravesando líneas filipinas, realizado a pie, en carretas tiradas por carabaos o en tren, no estuvo exento de peligros. Durante un asalto en Pantabangan, Martín Cerezo tuvo que salvar su vida saltando por una ventana, dislocándose el pie, por lo que tuvo que hacer el resto del camino ayudándose de un bastón. Al llegar al Cuartel General de Emilio Aguinaldo en Tarlac, este emite el célebre decreto por el cual los héroes de Baler son considerados amigos y no prisioneros, asegurando su libre paso hasta Manila.

A su llegada a España fueron distinguidos con condecoraciones y pensiones, aunque no de manera suficiente en opinión de sus contemporáneos. Vendría después un periodo de olvido, interrumpido en 1904 por la repatriación de los restos de los compañeros fallecidos en la Iglesia y por la publicación del libro de Saturnino Martín Cerezo *El sitio de Baler: notas y recuerdos*. En 1940 fueron depositados definitivamente en el Mausoleo de Héroes de Cuba y Filipinas del cementerio de la Almudena, donde también sería enterrado Saturnino Martín Cerezo.

Los héroes de Baler pasaron a ser recordados posteriormente como “*Los últimos de Filipinas*” a raíz del estreno de la película de Antonio Román, en 1945. Su éxito, la popularidad de la habanera “*Yo te diré...*”, y las diferentes versiones cinematográficas realizadas sobre este episodio han fijado en el imaginario popular una visión alterada del mismo que ha perdurado hasta nuestros días.

Los Héroes de Baler y el puerto de Barcelona

El Batallón Expedicionario de Cazadores nº 2, al que pertenecen gran parte de los integrantes del destacamento de Baler, embarcarán el día 18 de septiembre de 1896 a bordo de pequeños vapores o golondrinas, en el buque de la Compañía Trasatlántica *Isla de Luzón*, fondeado en el puerto de Barcelona. Días antes asistieron a una misa oficiada en Sant Miquel del Port, en la Barceloneta.

Casi tres años después, el vapor Alicante, de la misma compañía, llega a Barcelona el 1 de septiembre de 1899. Una vez fondeado, alrededor de un centenar de pequeños botes se abarloan al buque-hospital, tal y como nos relata la crónica gráfica publicada en el número 18 de la revista Iris. En uno de esos botes van periodistas y fotógrafos que suben al barco, junto con las autoridades militares y sanitarias. Uno de esos fotógrafos fue sin duda Fernando Rus Busquets, (Barcelona, 1871-Guanaboa, Cuba, 1914), representante del activo grupo de fotoperiodistas de la Barcelona finisecular, colaborador habitual de *L'Esquella de la Torratxa*, en cuya portada del 8 de septiembre publica la primera fotografía del destacamento en la cubierta del vapor. A continuación, una vez solventados los permisos sanitarios, una

golondrina se acercó al costado del Alicante, donde se acomodaron los supervivientes para desembarcar en el Muelle del Portal de la Paz.

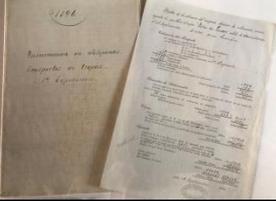
Allí son recibidos por apenas un centenar de curiosos. Entre vítores y aplausos contemplan a los supervivientes, que forman en dos filas y se dirigen a la Capitanía General. En el patio de este edificio fueron retratados de nuevo. Quizá las fotografías que pueden corresponder a este primer posado son las de Merletti publicadas en la *Revista Nuevo Mundo*, en su edición del 6 de septiembre de 1899, con una pequeña mención de su llegada y noticia del asedio bajo el epígrafe Los Héroes de Baler.

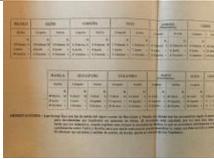
Juan Furnells capturó desde el ángulo derecho del grupo la misma composición, siendo publicada su fotografía en la revista *Album Salón*, con la particularidad de ser un positivo coloreado. A continuación se dirigieron al Cuartel Jaime I, donde se realizarán las instantáneas más populares de los héroes de Baler. Hasta el momento, conocemos un total de cinco fotografías de grupo, en distintas composiciones, más dos del banquete y dos de un retrato de conjunto de Saturnino Martín Cerezo, Rogelio Vigil de Quiñones y Jesús García Quijano, publicadas en las revistas Miau e Iris.

El puerto de Barcelona será en 1904 el punto de llegada de los restos de los cadáveres exhumados de la iglesia de Baler y de la batalla naval de Cavite. Su traslado a España es una iniciativa, entre otros, de un periodista catalán, Joaquín Pellicena, director del *Noticiero de Manila* y autor del libro *Los últimos repatriados*, donde narra este episodio. El vapor Isla de Panay arriba al puerto una tarde desapacible y lluviosa del 16 de marzo. Las urnas con los restos de los soldados de Baler son desembarcadas en un bote tirado por una lancha de la Compañía Trasatlántica. La comitiva es escoltada por más de cien embarcaciones con las banderas a media asta. Una gran multitud les espera en el desembarcadero de la Paz, donde la grúa de vapor deposita los sarcófagos en un armón de artillería camino de la estación de Madrid, Zaragoza y Alicante. Al cortejo fúnebre, formado por autoridades militares y municipales, les acompañan tres de los supervivientes catalanes (José Pineda Tura, Pedro Planas Basagaña, Pedro Vila Garganté) y dos afincados en Barcelona tras su regreso de Filipinas (Ramón Ripollés y Miguel Méndez Expósito), quienes según las crónicas, no pueden disimular la emoción.

PIEZAS DEL MMB EN EXPOSICIÓN

El Museo Marítimo de Barcelona ha incorporado a la itinerancia en Barcelona de la exposición **Los Héroes de Baler** 22 piezas procedentes del fondo de la *Compañía Trasatlántica Española SA*, que permite testimoniar la dinámica actividad de esta naviera fundada por Antonio López López el año 1881.

<p>Vinta Desconocido. Filipinas. Primera mitad S. XX Construcción Naval Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p>Vapor <i>Montserrat</i> Juan Luna. Barcelona?. Segunda mitad siglo XIX Pastel Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p>Vapor correu de Filipinas <i>Isla de Panay</i> Capitán J. Basté José Pineda Guerra. Barcelona. 1891 Tempera sobre papel Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>El barómetro aneroide aplicado a la previsión del tiempo del archipiélago Filipino</i> Federico Faura. Manila. 1886 Industrial Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p>Modelo vapor <i>Alfonso XII</i> Esteban Arias Paredes. Barcelona. 1865 Modelismo naval Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>El barómetro aneroide aplicado a la previsión del tiempo del archipiélago Filipino</i> Federico Faura Manila. 1886 Impreso Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>Reglamento de manutención para Sargentos, Cabos y Soldados inútiles, enfermos y heridos que provienen de la campaña de Cuba</i> Compañía Trasatlántica Española. Cádiz. 1896 Impreso Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>Contrato de servicio de comunicaciones marítimas del cuadro B de la ley de 14 de junio de 1909.</i> Compañía Trasatlántica Española. Madrid. 1910 Impreso Museu Marítim de Barcelona</p>	

<p><i>Compañía Trasatlántica: itinerarios 1927</i> Compañía Trasatlántica Española. Barcelona. 1927 Impreso Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>Manual litúrgico para uso de capellanes de la Compañía Trasatlántica</i> Compañía Trasatlántica Española. Barcelona. 1893 Impreso Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p>Vapor <i>Infanta Isabel de Borbon</i> Desconocido. Ca. 1900 Procedimiento fotomecánico Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p>Vapor <i>Magallanes</i> de la Cia. Trasatlántica Desconocido. 1928 – 1957 Procedimiento fotomecánico Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p>Vapor <i>Infanta Isabel de Borbón</i>, de la Cia. Trasatlántica Desconocido. 1913 – 1932 Procedimiento fotomecánico Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>Título de acción de la Compañía General de Tabacos de Filipinas.</i> Compañía General de Tabacos de Filipinas. Barcelona. 1985 Papel / Impreso Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>Título de acción de la Compañía Trasatlántica</i> Compañía Trasatlántica Española. Barcelona. 1881 Papel / Impreso Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>Carta de Navegación de Barcelona a Manila con expresión de la derrota seguida por los vapores correos y extraordinarios conduciendo tropas.</i> Compañía Trasatlántica Española. Cádiz. 1896 Papel vegetal / dibujo Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>Carte réduite des Isles Philippines pour servir aux vaisseaux du Roy. Basada en la carta realizada por Pedro Murillo de Velarde de la Compañía de Jesús, grabada en Manila en 1744.</i> Dépôt des Cartes et Plans de la Marine. Francia. 1752. Papel / grabado Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>Algunas ideas sobre la forma de recompensar a nuestras tripulaciones por servicios de guerra</i></p>	

<p>Fondo Compañía Trasatlántica S.A. Cádiz. 14/06/1899 Manuscrito Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>Compraventa del vapor Panamá en precio de 80.000 pesos otorgado por el (...) Marqués de Campo a favor de la Compañía Trasatlántica</i> Fondo Compañía Trasatlántica S.A. Madrid. 24/05/1984 Manuscrito e impreso Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>Nota de la colocación del transporte, dotación de salvamento, víveres, agua, etc. Que lleva el vapor Isla de Luzón que parte de Barcelona el 18 de setiembre de 1896 hacia Manila”, a Insurrección en Filipinas: Transportes de tropas: Primera expedición</i> Fons Compañía Trasatlántica S.A. Cádiz. 19/09/1896 Manuscrito e impreso Museu Marítim de Barcelona</p>	
<p><i>Telegramas codificados del proyecto de repatriación de tropas [de Filipines a España]</i> Fondo Compañía Trasatlántica S.A. Cádiz. 11 i 12/02/1899 Manuscritos dactilografiados Museu Marítim de Barcelona</p>	

CREDITOS DE LA EXPOSICIÓN EN BARCELONA

Comisario

Enrique Rontomé Notario

Coordinación

Alfonso Luján Díaz

Arqueología y Patrimonio

Alfonso Luján Díaz, Enrique Rontomé Notario

Archivo, Biblioteca y Bellas Artes

Óscar Gómez Rodríguez, M^a Teresa Moneo Rodríguez, María López Pérez

Uniforme, Simbología, Armamento

Beatriz Jiménez Bermejo, Ainhoa López de Lacuesta, Germán Dueñas Beraiz, Bienvenido Moreno Gálvez

Conservación y Restauración

Alcaén Restaura, Ártycó, Deltos Conservación Documental S.L., Mónica Enamorado Martínez, Carmen Jiménez Limones, M.^a del Carmen López Villalta

Fotografía

Pilar Cembrero Zúñiga, Esperanza Montero Hernán, Rafael Ortega Gutiérrez, Juan Carlos Ortiz Ruiz

Diseño y Montaje

Intervento

Transporte

Feltrero División Arte

Organismos colaboradores

Archivo Histórico Nacional, Archivo Franciscano Ibero-Oriental. San Francisco el Grande
Biblioteca Central Militar, Biblioteca de la Academia de Infantería, Brigada de Sanidad Militar
Cartoteca del Archivo General Militar, Cartoteca del Servicio Geográfico Militar, Centro Militar de Farmacia para la Defensa, Fílmoteca Española, Museo del Traje. CIPE, Museo Municipal de Requena, Museo Nacional de Antropología, Museo Nacional de Artes Decorativas, Museo Nacional del Prado, Museo Naval.

Aportación Museu Marítim de Barcelona

Enric Garcia. Jefe Área de colecciones e investigación de MMB

Dolors Jurado. Área de colecciones e investigación de MMB

Cristina Latorre. Departamento de Restauración y Conservación Preventiva

Teresa Sala. Departamento de Restauración y Conservación Preventiva

Carmen Vázquez. Departamento de Restauración y Conservación Preventiva

Helena Miró Ibars. Equipo de exposiciones MMB

Cristina Alemany. Equipo de exposiciones MMB

INFORMACIÓN GENERAL

Fechas

Del 6 de febrero de 2020 al 13 de abril de 2020.

Espacio

Mirador del MMB

Horario

De lunes a domingo de 10 a 20 h (acceso hasta las 19.00 h.)

Precio

Acceso gratuito

CONTACTO DE PRENSA

Isabel Díaz / Laura Bayo
Área de Comunicación y Márquetin
Museu Marítim de Barcelona
T. 933 429 924
comunicacio@mmb.cat
www.mmb.cat
www.facebook.com/MuseuMaritimdeBarcelona
www.twitter.com/MuseuMaritim

Material de prensa y fotografías disponibles en la sala de prensa online del MMB:

<https://www.mmb.cat/es/museo/prensa/>

mmb MUSEU MARÍTIM DE
BARCELONA



Consorci de les Drassanes Reials i Museu Marítim de Barcelona

DRASSANES REIALS

Av. de les Drassanes s/n | 08001 Barcelona | Tel. 00 34 933 429 920

www.mmb.cat | informacio@mmb.cat