

LOS APOSTADEROS NAVALES DE ULTRAMAR DURANTE LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA

José María BLANCO NÚÑEZ



Introducción



L día —finales de mayo de 1808— en que el brigadier de la Real Armada don Enrique MacDonell, comisionado por el capitán general don Tomás de Morla, se entrevistó a bordo del buque insignia de la escuadra británica que bloqueaba Cádiz con el almirante que la mandaba, Lord Collingwood, pasamos de ser enemigos a ser aliados de los ingleses. Igual que desde el día 2 de ese mismo mes habíamos pasado de aliados a enemigos de los franceses.

Napoleón, que había soñado con el Imperio ultramarino español, comprobaba que la escuadra de S. M. británica, que había pretendido lo mismo que él hacía muy poco tiempo, al menos en su porción rioplatense, le impediría cualquier aventura al otro lado del Atlántico y nos ayudaría, como veremos, a traer la fundamental plata para las exhaustas arcas de nuestra Real Hacienda. El *blocus continental* diseñado por el emperador para anular esa supremacía naval inglesa fracasaba, entre otras cosas, por el traslado de la Corte portuguesa a Río de Janeiro y la subsiguiente apertura del comercio brasileño a los británicos.

Al verse España envuelta en la larga Guerra de la Independencia, con los virreinos abandonados administrativamente por parte de la metrópoli, todo ello unido a la activa acción de las logias, se iniciaron otras guerras de independencia en suelo americano, que para no confundir bautizaremos como «emancipadoras».

Los apostaderos



La «zanja real», primera traída de aguas de la ciudad de La Habana y que se utilizó para la «sierra» del Arsenal habanero. (Foto: María Teresa Torres F.).

Nacida la Real Armada en 1717, Patiño organizó el litoral peninsular dividiéndolo en tres departamentos con cabeceras en Cádiz, Ferrol y Cartagena. Para América y por R. O. de 31 de mayo de 1724, ordenó se formase el astillero de La Habana y se emprendiesen construcciones de importancia en el carenero que ya existía en dicho puerto; obras que comenzaron en 1725 y terminaron en 1747, tiempos del marqués de la Ensenada, y el año en que se ordenó: «Trasladar allí el Apostadero marítimo de Fuerzas Navales de la América Central que estaba establecido en Cayo Sacrificio (Veracruz)». Previamente, en 1735, el astillero de La Habana se había trasladado desde su emplazamiento primitivo al

denominado «La Terraza», donde en la actualidad se encuentra la Estación Central de Ferrocarriles, pero que conserva la muralla y, en ella adosada, una gran placa de bronce con el plano de la ciudad. No muy distante de dicha muralla podemos ver la zanja real que abastecía de agua los cangilonos de la noria «vitruviana» de la máquina de aserrar troncos, que era el gran orgullo del Arsenal habanero.

Tras el descalabro de 1762 ante los ingleses y su recuperación por la Paz de París de 1763, en 1767 se declaró a La Habana puerto capital y apostadero de los buques de guerra destinados a la América Central, y fue nombrado su primer comandante general el jefe de escuadra don Juan Antonio de la Colina.

La reorganización dio sus frutos y se pudo asistir a partir de esa fecha a un florecimiento naval desconocido hasta entonces. En 1781 teníamos un poder naval efectivo en América de doce navíos, tres fragatas y tres buques menores.

Detengámonos a considerar los conceptos «base naval» y «apostadero». El primero consiste en un puerto capaz de reparar, mantener, aprovisionar y dotar de «gente» a los buques de la Armada, todo ello al abrigo de los posibles enemigos. Hoy en día abarca incluso lo pedagógico, al contar las bases con las escuelas necesarias para el muy especializado personal. El segundo concepto ha evolucionado desde «puerto o bahía donde se reúnen varios buques de guerra bajo un solo mando», al más orgánico de distrito marítimo mandado por un comandante general; es decir, de menos categoría que los departamentos mandados por capitanes generales. En el tiempo que nos ocupa, los apostaderos tenían también sus modestas escuelas de náutica, servidas por oficiales de la Real Armada. Aunque durante algunas épocas los segundos se denominaron con el nombre de los primeros, pues la política juega a menudo con la



El autor de este artículo ante el plano, en bronce, de La Habana, adosado al muro del antiguo Arsenal. La Habana (X-2007). (Foto: María Teresa Torres F.).

semántica y nada como cambiar nombres arraigados y que denotan cierta categoría para rebajar «humos»; por ejemplo, tras «el Desastre» se «rebajaron» a apostaderos los departamentos.

Durante el último cuarto del siglo XVIII se fueron creando los restantes apostaderos navales de ultramar:

- Montevideo. 9-8-1776. Sustituto de Buenos Aires, cuyo puerto se cerraba a menudo debido a las arenas del río. Desde aquí se sostenían las Malvinas, que recuperamos de Francia por las buenas y de Inglaterra por las malas, y la colonia del Sacramento, que tantos «disgustos» nos dio en nuestras relaciones con Portugal.
- El Callao. Establecido en 1799. Esta comandancia de apostadero tuvo el honor y la desgracia de ser la primera establecida en las costas del Pacífico. Estaba mandada por un capitán de navío, en cuya autoridad creyó ver el virrey merma de la suya, por lo que hubo más de un problema. Tuvo también el triste privilegio de ser la última plaza española en arriar la bandera en el continente americano, el día 23 de enero de 1826.
- Valparaíso. Cuyas fuerzas se distinguieron en el sitio de Talcahuano, que se mantuvieron durante nueve meses a media ración de armada y medio sueldo.
- San Blas de California. Creado en 1768, sucesor de Acapulco en el mantenimiento del *Galeón de Manila*. Curiosamente Acapulco, cabecera del *Galeón*, se cerró por el «insufrible clima». Díganse a los turistas de hoy en día.
- Puerto Cabello. Excelente puerto; tan tranquilo que los navíos se podían amarrar con «un cabello». De ahí el nombre. Fue pretendido, como casi todo, por los ingleses en 1743, saliendo de allí completamente derrotados.
- Cartagena de Levante, hoy en día de Indias. Llave principal de la entrada al Caribe, lugar de la defensa gloriosa de don Blas de Lezo y perla de la Costa Firme.
- Veracruz. En cuyo fuerte de San Juan de Ulúa ondeó por última vez, sobre la Nueva España, la bandera de España. Felipe II había ordenado, en su día, establecer en cayo Sacrificios el primer astillero y apostadero del virreinato de la Nueva España. Su emplazamiento, muy cercano a Veracruz, era de lo más lógico, habida cuenta de que este último era «la terminal» de las flotas de Tierra Firme, lo que luego fue virreinato de Nueva Granada y de la propia Nueva España. El traslado a La Habana, ya mencionado, fue motivado por la insalubridad de la zona, por la falta de seguridad y por la riqueza maderera de Cuba, que propició el desarrollo de la construcción naval militar en dicha isla.

Organización

En el Museo Naval de Madrid existe un documento, carente de fecha y firma, en el cual se establecen las bases funcionales para los apostaderos de América (1). Con este documento podemos seguir los hitos fundacionales y la organización de éstos. Desde los primeros tiempos americanos se tuvo conciencia de la imperiosa necesidad de evitar el contrabando y de cuidar las inmensas costas de los respectivos virreinos, no solamente de los ataques de piratas y corsarios, sino de la formación de establecimientos por parte de extranjeros. Para ello, cada virrey o capitán general formó su marina particular, de la que disponían con absoluto poder. Marinas «sin principios, regidas sin preceptos oportunos, sostenidas a costa de cuantiosas sumas, y cuyo desempeño estaba muy lejos de ser el que debía».

Los gastos presupuestarios que originaban tales marinas particulares se cargaban: al Ministerio de Hacienda, todo lo relativo al contrabando, y al de Guerra los originados por el reconocimiento de las costas. El transporte de caudales corría a cargo directamente del presupuesto virreinal y, por último, las construcciones de buques y demás gastos derivados del Apostadero de La Habana, al Ministerio de Marina.

También se vio la necesidad de establecer juzgados de Marina, a imagen y semejanza de los de España. La memoria, escrita con dureza crítica, nos dice que: «con la continuación de los tiempos y más por una fría indiferencia, que por íntimo convencimiento, es que se han radicado en la Marina Real estos servicios quedando de cuenta de los respectivos Virreinos a Capitanes Generales el hacer los gastos necesarios».

Los apostaderos contaban con un comandante y oficiales para llevar la cuenta y razón, las matrículas de mar, la maestranza y los montes de Marina. Estos comandantes de Marina con sus oficiales subordinados y el contador, que hacía de ministro de la Real Hacienda de Marina, formaban la Junta del Apostadero, la cual ejercía la plenitud de poderes en materias gubernativas de la misma entidad que las correspondientes a las juntas de los departamentos establecidas en la península, «siéndoles privativo, peculiar y con inhibición de toda jurisdicción, el atender en asuntos económicos gubernativos de la Armada que ocurriesen en el Apostadero, sin otra obligación respecto a Virreyes y Capitanes Generales que rendirle las respectivas cuentas y por supuesto tener alistados los buques que el Virrey o Capitán General pidiese para éste u otro servicio siempre bajo las ataduras que marca el título 7.º del Tratado 6.º de la Ordenanza», que comentaremos más adelante.

(1) Catálogo de los Documentos referentes a la Independencia de Colombia existentes en el Museo Naval. Archivo «Álvaro de Bazán». Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1969.

El razonamiento lógico del autor de la mencionada memoria le llevó a definir las prioridades en el orden organizativo, y así nos dice: «lo primero que debemos tener presente es que lo que se necesita en América es buques que cuiden la costa, estos son los que, por tanto, constituyen el único fin de todo gasto que el servicio de Marina ocasiona en ella; los demás sólo son accesorios y dimanados del principal, esto es, si para que haya buques guardacostas es preciso que haya persona facultativa y suficientemente autorizada, que reuniendo el mando de todos arregle sus cruceros y vigile sobre su desempeño, será preciso pero accesorio del fin principal que haya comandante de Apostadero». Continúa explicando el autor de la memoria que los buques llevan dotaciones a las cuales habrá que racionar y pagar, cosa entonces no evidente, pues eran proverbiales los atrasos de pagas que «disfrutaban» los individuos de Marina. Que habría que contar con oficiales de cuenta y razón que llevaran las susodichas cuentas, pero sin olvidar que la misión principal del apostadero era realizar cruceros guardacostas eficaces. Enseguida sugiere que el mando del apostadero no sea de brigadier (oficial general), sino que un

capitán de fragata bastaría para desempeñar el servicio, pues «es sabido y se da por supuesto que todos los destinos tienen determinada la suficiencia que exigen y la ciencia de un Capitán de Fragata es muy suficiente para regir un Apostadero en que se trata de mandar cuatro a seis goletillas... no para operaciones de guerra (en lo cual el autor de la memoria se equivocaba) sino en las de un simple crucero contra contrabandistas; y para responder a los encargos accesorios y anexos de un Juzgado de Marina en que se ventilan asuntos de la misma naturaleza de las que se versan en los Juzgados Subalternos; y no es



Palacio habanero que, en su día, albergó la Comandancia del Apostadero. (Foto: María Teresa Torres F.),

indiferente el gasto pues un Brigadier Comandante de Apostadero devenga 539 pesos fuertes al mes y un Capitán de Fragata 295, que es casi la mitad menos»; y además con un capitán de fragata se ahorrarían gastos innecesarios de subalternos, que a los brigadieres correspondían por decencia y decoro de su cargo.

Las Ordenanzas de la Armada de 1793 dan la clave de la constante lucha establecida por los virreyes y capitanes generales con los oficiales de Marina comandantes de los apostaderos, lucha que sería bien perjudicial para los intereses nacionales al llegar la Guerra de la Independencia, superpuesta como saben, en aquellos territorios de ultramar, a las guerras de emancipación. La separación de poderes entre la autoridad naval y la virreinal, que estudiamos con detalle en otra ocasión (2), derivada de las mencionadas Ordenanzas, hizo que el almirante don Julio Guillén nos advirtiese, en nuestro libro de texto de la Escuela Naval (3): «Los Virreyes y Capitanes Generales no vieron siempre con buenos ojos estos establecimientos (apostaderos), que significaban, en lo facultativo, algo que se escapaba a su mando...».

Establecida en Perú de forma permanente la Comandancia del Apostadero de Marina (1799), de inmediato surgieron dificultades con el virrey, que no estaba de acuerdo con que se decretase en Madrid el nombramiento del capitán de navío que debía desempeñarla, pues veía mermadas sus altísimas atribuciones.

A este respecto cabe señalar que otro virrey del Perú, anterior, había dado un «Reglamento para las dotaciones de los navíos de la Real Armada, que se internaren, y sirvieren en la mar del Sur que de orden de S. M. (léase: del virrey) imprimió en Lima Don Francisco Sobrino, en la calle de la Barranca, el año de 1753».

Por Real Orden del 17 de abril de 1812, y parece ser que a instancias de los virreyes y los capitanes generales, se suprimieron los apostaderos de El Callao, Veracruz, Puerto Cabello, Cartagena de Indias y Manila, poniendo a las órdenes directas de dichos virreyes los buques sueltos destinados en América, lo que provocó la inmediata reacción de sus comandantes navales.

El personal de la Armada de esa época

La llegada de los Borbones supuso la creación, en 1717, del Cuerpo General de la Armada, que fue nutrido de oficiales de la Real Compañía de Guar-

(2) BLANCO NÚÑEZ, José María: *Los Apostaderos Navales de Ultramar*. Ponencias del segundo Congreso de Historia Militar. Tomo III: Colección Adalid. Ediciones EME. Zaragoza 1988.

(3) GUILLÉN, Julio F.: *Historia Marítima Española. Lecciones para Uso de los Caballeros Guardias Marinas*. Imprenta del Ministerio de Marina. Madrid, 1961.



El autor de este artículo con el historiador cubano Gustavo Placer Cervera (capitán de fragata retirado de la Marina cubana) y el agregado de Defensa de España en La Habana, coronel Gómez de Valenzuela, en la antigua puerta de acceso al Arsenal de La Habana.

(Foto: María Teresa Torres F.).

dias Marinas, magnífica institución que consiguió los sonados triunfos científicos de Jorge Juan y Ulloa, los de armas, ingeniería y astronomía de Mazarredo, los organizativos de Escaño, los geográficos y naturalistas de Malaspina y Bustamante, en su increíble viaje malogrado por la dichosa política... También abundaron los hechos de armas en los que lucieron el espíritu militar, las dotes de mando y la inteligencia de estos oficiales en el siglo precedente al de la Guerra de la Independencia.

Los Oficiales del Cuerpo General —u oficiales de Guerra de la Real Armada— podían ser destinados a los buques, a los batallones de Marina (actual Infantería de Marina) o a las brigadas de Artillería de la misma, de las que saldrá el Cuerpo de Artillería de la Armada y, más tarde, el de Ingenieros de Armas Navales, siendo destinos de «ida y vuelta»; es decir, que de mandar un barco se podía pasar a mandar los batallones de Cartagena, las brigadas de Artillería de Ferrol... o viceversa. Además de esos destinos específicos se ocupaban también en la construcción de sus navíos. No hay más que leer los artículos destinados al «comandante de quilla» en las Reales Ordenanzas para

comprobarlo; tenían también destinos, junto a los del Cuerpo del Ministerio, en los arsenales, en las fábricas de artillería de Lierganes y La Cavada, en los bosques de Marina para el replantado y tala de la materia prima de la construcción naval, en las fábricas de lonas, jarcias, betunes y en las de galletas o bizcochos.

El Cuerpo del Ministerio —gemelo del General, pues fueron alumbrados en el mismo parto, hijos ambos de Patiño, que como todos saben era intendente— nació con gran prepotencia sobre su gemelo, fruto del real título del intendente general de la Marina de España, expedido a favor del José Patiño el 26 de enero de 1717. Las desavenencias entre ambos cuerpos finalizaron poco antes de la Guerra de la Independencia. En 1800 se transfirió a la Real Hacienda el Cuerpo del Ministerio y se ordenó (Real Ordenanza de 25 de marzo) que cesase en el mando de los gremios o matrículas de la gente de mar que hasta entonces había tenido, el cual pasaría al Cuerpo General de la Armada, cuyo personal tendría para premio de sus servicios este número de destinos decorosos. Como supondrán, si en el seno de la Armada hubo problemas, una vez pasados a Hacienda las cosas se encontraron todavía más.

Con todo, el verdadero fracaso de la Armada dieciochesca se debió a la endémica carencia de personal para formar las dotaciones de sus buques. A pesar de gozar del sistema de matrículas de mar desde principios del xvii (legislación que fue copiada por otros países, como Francia), por varios motivos políticos y por privilegios regionales dicho sistema cayó en la ineficacia y hubo que seguir recurriendo a las levas, continuando la marinería más como «forzados de galeras» que como marineros profesionales, que era lo que se necesitaba.

Don Antonio de Escaño, en el parte de campaña que rindió tras el combate de Trafalgar, hizo el siguiente juicio:

«Toda la tropa de Infantería y Artillería se ha portado con la mayor bizarría, las baterías han estado bien servidas... no podemos decir lo mismo de las maniobras ni de los marineros... La clase de los Contramaestres y Guardianes se debe de considerar endeble, la falta de navegar y la repugnancia que tienen muchos buenos hombres de mar a entrar en aquel servicio, lo ha hecho decaer de unos años a esta parte, cuando es lo más necesario a bordo de los navíos.»

La marinería de la época estaba dividida en tres clases: matriculados, la mayor parte pescadores, que desconocían la complicada maniobra de los buques con vergas cruzadas; voluntarios, en general buenos marineros pero indisciplinados y faltos de toda idea de «amor al servicio» y gente de leva o presidio, lo «peor de cada casa», por lo que se perdía más tiempo en vigilarlos y en «disciplinarlos» que en adiestrarlos, y suponían una verdadera rémora a bordo.

Otro fallo indudable de la política de personal de la época fue no haber

constituido militarmente el importante Cuerpo de Contra maestres y haberlos equiparado a calafates, carpinteros, cocineros, etc. Para más inri, mientras los sueldos del resto del personal se incrementaron a lo largo del XVIII, los de esta clase, inexplicablemente, se redujeron.

El segundo problema, no menos importante, fue el vicio de «no pagar» a los individuos de Marina, que se convirtió en enfermedad crónica y endémica en el primer cuarto del siglo XIX. Veamos lo que los jefes y oficiales del departamento ofician al rey (S. M. don Carlos IV) en 1 de enero de 1801, en los términos siguientes:

«Señor, los Generales, Brigadieres, Capitanes de Navío y de Fragata y una porción de Oficiales Subalternos del departamento de Cádiz constituidos en la clase verdadera de los más miserables mendigos pues carecen hasta de uniforme para poder presentarse a los servicios; se acogen a los Pies de S. M. representando por mi conducto tan crítica situación, y piden al mismo tiempo que compadeciéndose V. M. de ella se sirva disponer que cuando menos para no aventurar su existencia y la de sus familias se les faciliten víveres, ya que después de tantos meses no perciben sueldo alguno, cuando los oficiales del Ejército y demás clases del Estado se hallan puntualmente socorridos.»

En 1802 se hizo el primer «corte de cuentas» con los haberes del personal de la Marina, «canallada administrativa» consistente en pagar una mensualidad y borrar los atrasos existentes hasta ese momento. Los últimos «cortes» fueron en 1828. Hasta el primero de mayo de este último año se habían efectuado cinco en Cádiz, tres en Cartagena y otros tantos en Ferrol, con lo que la Real Hacienda «ahorró», a costa de los súbditos de la Real Armada y del hambre de sus familias, 78.740.584,53 pesetas (4).

En 1805, dos meses antes de Trafalgar, el general Álava, en la nota 6.^a del Estado de Fuerza de su escuadra, correspondiente al 1-VIII-1805, decía: «La tropa, tanto de Artillería de Brigadas como de Batallones de Marina, se halla descalza y sin fondos sus compañías para las urgencias más precisas». En la nota 8.^a siguiente, añadía: «La marinería se halla en suma desnudez en que tal vez consistan las muchas hospitalidades que se experimentan». Así estaban de «socorridos» los muchos héroes habidos en Trafalgar.

Al personal destinado en América no le rodaban mejor las cosas y, por si fuese poco, debido a la burocracia y a la desgana administrativa, muchos eran postergados por olvido de su existencia en pequeños puertos del continente o en apostaderos alejados de la metrópoli. Así, en el Archivo de Marina de El Viso del Marqués hemos podido leer desgarradoras instancias de oficiales,

(4) DE LA GUARDIA, Ricardo: *Datos para un Cronicón de la Marina Militar de España*. Ferrol, 1914.

con muchísimos años de servicio, declarando que los de su promoción eran ya capitanes de navío o de fragata mientras ellos seguían sirviendo al rey sin ascenso alguno y en penosas condiciones.

El día de Navidad de 1806, el jefe del Apostadero de Puerto Cabello informaba de «la miseria en que tenían a la Marina el Gobernador e Intendente de Caracas». Cuatro días más tarde, el mismo jefe informaba al capitán general de Venezuela sobre el deplorable estado de la Marina, y en esta misma fecha —abnegación a prueba de bomba— recibía en dicho apostadero la felicitación real «por la brillante actuación de los Oficiales de la Marina...», a pesar de «deberseles la soldada de más de un año».

El 2 de abril de 1809 arribó la fragata *Paula* al Apostadero de La Habana. Su dotación llegó desnuda y se abrió una suscripción popular para vestirla, lográndose 300 pesos fuertes entre el personal de la Armada. A pesar de tanta carestía, por esas fechas se recibían en La Habana noticias del Apostadero de Cartagena de Indias relatando el ardor patriótico de los individuos de Marina y de las donaciones que habían efectuado para contribuir a los gastos de guerra.

Y aunque la guerra estaba avanzada y las emancipaciones en marcha, el día 6 de septiembre de 1810 (5) zarpaban de Cádiz para La Habana dos de los navíos supervivientes de Trafalgar: el *Príncipe de Asturias*, insignia de Gravina, y el *Santa Ana*, de Álava. Iban escoltados por el inglés *Implacable*, que recogería después caudales en Veracruz para traerlos a España. El día 24 de septiembre de 1810 el *San Pedro de Alcántara* llegaba a Cádiz con 2.059.016 pesos peruanos y efectos por valor de un millón y pico más, agua de mayo para las arcas de la Regencia, pero ni un duro para la Marina... que lo traía. La decisión de alejar del Cádiz sitiado los barcos que nos quedaban, enviándolos a La Habana y Mahón, fue correcta. El problema es que, llegados a sus destinos, se les dejó pudrir por falta de dinero para carenarlos.

El 26 de agosto de ese año fueron fusilados en Córdoba de Tucumán, por separatistas argentinos, el jefe de escuadra don Santiago Liniers y el capitán de navío don Juan Gutiérrez de la Concha, que con tanta bizarría habían conseguido reconquistar Buenos Aires después defenderlo, expulsando definitivamente a los ingleses del Río de la Plata (1806-1807). Al mismo tiempo, en la península Ibérica, los mismos derrotados por ellos en el Plata, cuyo tesoro les dio tiempo a robar, se cubrían de gloria, honores y riqueza...ahora como aliados. Hoy en día, nuestros héroes son reconocidos como tales en la República Argentina, donde afirman que su conciencia nacional se forjó, precisa-

(5) Extracto el Diario de Operaciones de la Regencia, en lo referente a Marina, desde 29 de enero a 28 de octubre de 1810. Incluido como Apéndice II, en el Capítulo II del Tomo IX de: FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española...* Madrid, Edición Facsímil del Museo Naval de 1972.



Don Santiago Liniers y Bremond.
(Foto: Museo Naval. Madrid).

mente, en esas luchas heroicas del Plata y donde, en la iglesia de Santo Domingo de su capital, está escrito: «Del escarmiento del inglés memoria y de Liniers, en Buenos Aires, gloria».

El 5 de mayo de 1813, el jefe del Apostadero de La Habana oficiaba al ministro de Marina exponiendo la penuria de los buques y de su propio apostadero.

Es curioso el hecho de que en muchas ocasiones los ministros del ramo daban prioridad al pago de asentistas y proveedores sobre el del propio personal de la Armada «...pues no pudiendo dejar de pagar a los asentistas, que

algunos no quieren esperar, no es justo que se falte a lo contratado con ellos, por lo que falta para el pago de la oficialidad, tropa, marinería y maestranza, que clama justamente por lo que han ganado con tanto trabajo...».

Los mandos de los Apostaderos en 1808 eran de las graduaciones siguientes:

- Isla de Cuba. La Habana: un capitán de fragata. Santiago de Cuba, Trinidad de Cuba y Nuevitás: un teniente de navío en cada una. Baracoa y San Juan de los Remedios: un teniente de fragata en cada sitio. Matanzas: un alférez de navío. Bayamo: un piloto. Además, en esta isla estaba el comandante general del apostadero, que solía ser un jefe de escuadra; el mayor general, normalmente capitán de fragata, y un ayudante de mayoría, del empleo de teniente de navío; amén del comisario, contador, asesor jurídico, fiscal y un escribano. Sin olvidar al jefe del arsenal y los oficiales en él destinados. Para todas las necesidades del apostadero y sus buques había cuatro cirujanos (de los 100 con que contaba la Armada en 1808) y un capellán.

- Resto del litoral americano y sus islas, un capitán de fragata en los apostaderos siguientes: Cartagena de Poniente, Buenos Aires, Puerto Cabello, Montevideo, San Blas de California, El Callao de Lima, Concepción, Veracruz y Guayaquil; y sendos tenientes de navío en Puerto Rico y Valparaíso.

Como puede observarse, el lujo de personal naval militar, en un continente de 70.000 kilómetros de costa en su América del Norte y 27.000 en la del Sur ¡era espantoso! Evidentemente, el Imperio español no cimentó los caminos de mar, pero reconoceremos la valentía, preparación, lealtad y patriotismo de los que allí sirvieron, entre los que descuella el capitán de fragata don Manuel de Céspedes, fusilado en Sitaguero (Nueva España) el día 26 de septiembre de 1811 por no querer servir a los insurgentes. La escena fue relatada por un autor mexicano como sigue: «Detenido Céspedes fue llevado á presencia de D. Ramón Rayón, general insurgente seglar, antiguo conocido. Ínstole a tomar partido por la independencia... contestó el prisionero:

—Señor don Ramón, la Marina Real de España no se avergonzará jamás de ver mi nombre en las listas de sus oficiales.

—Está bien, repuso Rayón contrariado, si yo hubiera caído en poder de Vd. ¿Qué hubiera hecho conmigo?

—Fusilarle inmediatamente por traidor.

—Eso haré yo, dijo, tomando parte en la conversación, el licenciado Ignacio, hermano de Ramón Rayón, fautor y cabeza de la Junta de Zitácuarro» (6).

Sin embargo, la actitud de los oficiales de Marina en lo que respecta a la corriente emancipadora no fue uniforme. Aunque la mayoría fue realista, hubo compañeros de «cámara de oficiales» en Trafalgar que lucharon en América en bandos distintos. El almirante Guillén dice que: «sin distinción de patrias, criollos terciaron en las filas realistas, como peninsulares lucharon en las tropas que gobernaban las juntas americanas». El apego del oficial de Marina al campo realista lo explica el capitán de fragata de la Armada uruguaya Homero Martínez Montero, por lo que respecta al apostadero de Montevideo, y creemos que puede extenderse a los demás cuando afirma: «...sólo los oficiales de las marinas de guerra y mercante, como transeúntes sin empleo de bienes raíces en el país, no tienen apego a él, pues por desgracia el hombre en general nunca separa su opinión de la de sus intereses».

(6) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *op. cit.* Tomo IX. P. 89.

Resumen de las campañas habidas durante la Guerra de la Independencia en América fruto de las guerras emancipadoras

Por la extensión de este artículo omitiremos el ya mencionado preludeo rioplatense, explotación inglesa del éxito de Trafalgar, montado inicialmente desde Ciudad del Cabo, recién tomada a Holanda por la Gran Bretaña, y que si bien victoriosa para nuestro campo, rindió frutos al inglés que logró capturar el tesoro de Buenos Aires.

La primera acción de guerra importante registrada en la Armada durante la emancipación mexicana fue el desembarco de su brigadier Rosendo Porlier y Asteguieta, al mando de las dotaciones de los buques estacionados en Veracruz, con las que sostuvo, a partir del 16 de febrero de 1811, una brillante campaña contra los insurgentes del interior de México. Porlier, que había llegado a Veracruz transportando al nuevo virrey de la Nueva España, destacó en la defensa de la ciudad de Toluca, enfrentándose al ataque realizado por más de veinte mil efectivos. Después se dirigió a la plaza de Tenango y Tenansingo, apoderándose de ella y defendiéndola después de los insistentes intentos de recuperación que realizaron los insurgentes. Fue tan distinguida su acción y con tan sobresaliente éxito, que quedó acreditado de militar entendido y valiente.

A principios del año siguiente se produjo la acción, también terrestre, del teniente de navío Monteverde, que condujo a la recuperación de Venezuela. Como la recuperaría de nuevo el piloto de la Real Armada Bobes, apodado «el Urogallo», en 1814.

En 2 de marzo de 1811, dos bergantines del apostadero de Montevideo, *Cisne* y *Belén*, batieron en San Nicolás de los Arroyos (río Paraná) a tres buques de los corsarios bonaerenses que estaban sostenidos desde la orilla por una batería de artillería de cuatro cañones. Éstos, junto a la sutil flotilla enemiga, fueron apresados y conducidos a la colonia de Sacramento. Ésta tuvo el honor de ser la primera acción naval —aunque de agua dulce— de las guerras emancipadoras.

En 10 de julio del mismo año, el capitán de navío Michelena, que había formado una división de fuerzas sutiles en Montevideo, bombardeó Buenos Aires, que se rindió al capitán de navío don José Primo de Rivera y Ortiz de Pinedo, que mandaba dicha división el 14 de marzo de 1812. Este último, don José, es el teniente de navío que había defendido bizarramente la Puerta del Carmen al frente de los granaderos de Marina llegados a Zaragoza durante el primer sitio de la inmortal ciudad y el que, por orden de Palafox, había introducido por el río un convoy de alimentos para los depauperados sitiados.

El capitán de navío don Jacinto de Romarate, encargado de la defensa de Montevideo (24 de diciembre de 1813), tomó el mando de una división compuesta por los bergantines *Belén*, *Cisne*, *Gálvez* y *Aránzazu*, goleta *Inven-cible*, balandra *América* y cañoneros *Murciano* y *Luisa*, y con ella batió en el

río Uruguay a la flotilla insurrecta compuesta por dos fragatas, un bergantín y tres goletas. El 28 de marzo de 1814, Romarate obtuvo otra victoria en aguas del Arroyo de la China contra cinco barcos insurgentes, los cuales, al ver saltar a uno de ellos por los aires, abandonaron el combate. Mientras que Romarate combatía, agotando todas sus municiones, Brown, al mando de la naciente Marina argentina, bloqueaba Montevideo. El jefe de dicho apostadero, capitán de navío Miguel de la Sierra, armó como pudo dos fragatas y varios mercantes que salieron en busca de los barcos de Brown, siendo bati-dos por este último y provocando la pérdida de dicho apostadero.

Hay bastantes más acciones navales en el resto de los virreinos, pero son posteriores al final de la Guerra de la Independencia. No obstante, es necesario consignar que las desnudas y hambrientas dotaciones de los buques de guerra de la Armada continuaron luchando con disciplina y entrega hasta 1826.

Los oficiales de la Real Armada de comienzos del XIX, conscientes de que el 21 de octubre de 1805 habían comenzado a perder la América, aguantaron estoicamente las penosas guerras de la Independencia y Emancipación, a dos tercios de ración todos, de capitán a paje, y con más de cincuenta pagas atrasadas, a pesar de lo cual la mayoría desoyó las insinuaciones de las sociedades secretas, que fueron quizá las inspiradoras de esta triste proclama: «Americanos, por mucho tiempo habéis estado oprimidos bajo un yugo opresivo y tanto más pesado cuanto más estáis alejados del centro del poder...» (Proclama de la Regencia 14-01-1820).

En los albores del reinado de Carlos II informaba el embajador Zeno a su señoría de Venecia: «Esta Nación poseyó tantas tierras, porque no desatendía sus fuerzas de mar. Como la Ley es la misma para los contrarios, excuso decir más». Cien años más tarde, otro embajador veneciano, don Francisco Resaro, volvía a informar: «Si una Potencia respetable que tiene su asiento en una Península y que posee vastísimas posesiones al otro lado del Océano, debe en tiempo ordinario y con preferencia a cualquier otro ramo de la Administración, prestar la mayor solicitud a la Marina, á tener vivo en su actual Gobierno (1789) constantemente tan interesante objeto, contribuye sumamente la ardua vigilancia que está obligado a tener sobre los ingleses, no sólo para cubrir de cualquier sorpresa imprevista sus remotos establecimientos...».

Efectivamente, la única forma viable de sostener un imperio tal como el que tuvimos era dominar sus líneas de comunicación. Dominio que comenzó a tambalearse hace cuatro siglos, cuando «la Invencible», tras la que comenzaron las violaciones del Atlántico y del Pacífico españoles por parte de ingleses y holandeses. Cuando los primeros consiguieron asentarse a «barlovento» de la Costa Firme, todo les resultó más fácil. Los independientes navales americanos tienen nombres de «indudable» raíz «hispanica»: O'Higgins, Brown, Chrochane, Poters.... Por cierto, el primero de ellos fue clarividente cuando,

al ver salir la escuadra chilena hacia Perú, exclamó: «De estas cuatro tablas depende el destino de América».

Desgraciadamente cada derrota naval, como es lógico, marcó la pérdida de un territorio, hasta que nos quedamos encerrados durante setenta y dos agónicos años en la «Perla del Caribe», que todavía añoramos, pues muchos oficiales de Marina, por ejemplo el que suscribe, descendemos de otros nacidos en los apostaderos de La Habana, Puerto Rico, Cavite... Y como no podía ser de otra forma, la Perla y su reflejo asiático se perdieron tras sendos hundimientos de escuadras, para mayor sacrificio de la Real Armada.



BIBLIOGRAFIA

- CAILLET-BOIS, Teodoro: *Historia Naval Argentina*. EME-Ce Editores, S. A., Buenos Aires, 1944.
- Catálogo de los Documentos referentes a la Independencia de Colombia, existentes en el Museo Naval y Archivo «Álvaro de Bazán». Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1969.
- DE LA GUARDIA, Ricardo: *Datos para un Cronicón de la Marina Militar de España*. *El Correo Gallego*, Ferrol, 1914.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española, desde la Unión de los Reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid. 1973.
- FERNÁNDEZ GAYTÁN, José: *Documento interesante*. REVISTA GENERAL DE MARINA, enero 1988.
- GUILLÉN, Julio F.: *Historia Marítima de España. Lecciones para Uso de los Caballeros Guardias Marinas*. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1961. *Independencia de América. Índice de los Papeles de Expediciones de Indias*. Instituto Histórico de la Marina, 1953.
- MARTÍNEZ MONTERO, Homero: *El Apostadero de Montevideo*. Instituto Histórico de Marina, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1968.
- PICCIRILLI, Ricardo: *Lecciones de Historia Naval Argentina*. Secretaría de Estado de Marina. Departamento de Estudios Históricos Navales, Buenos Aires, 1967.