

LOS APOSTADEROS: FACTOR ESENCIAL DEL APOYO NAVAL

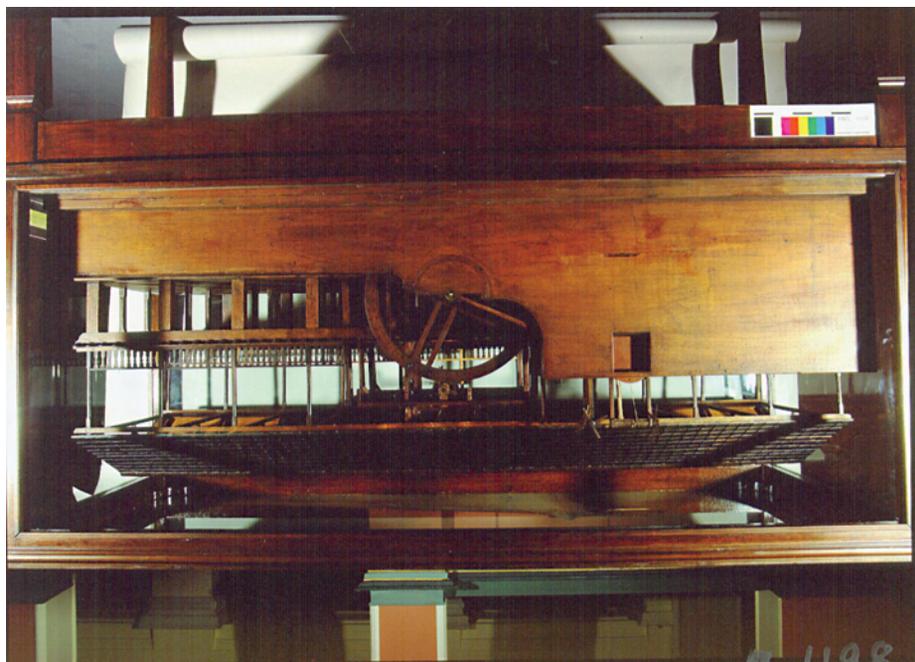
Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN



Las zonas marítimas de ultramar a mediados del siglo XVIII



mediados del siglo XVIII se modificaron algunos de los presupuestos básicos que habían regido la estrategia naval de las zonas marítimas de la América española. Los acontecimientos de la Guerra del Asiento (1739-1748) fueron el último eslabón de una serie de circunstancias que aconsejaron terminar con la antigua ruta de Tierra Firme, y ello desencadenó dos novedades: el fin de la prohibición de navegar desde España al Pacífico y el desmantelamiento de la Armada del Mar del Sur. Pero además, en 1748, una real orden suprimió la Armada de Barlovento, que hasta entonces tenía la misión de controlar y proteger el Caribe y el golfo de México. Por ello, la defensa naval en los mares americanos quedaba centralizada y encomendada a partir de estos años a la Real Armada, fuerzas navales basadas hasta entonces en la metrópoli, que sustituían a las marinas citadas basadas en las colonias. El sistema de convoyes también quedaba seriamente trastocado al eliminarse la ruta más compleja y cuyos galeones habían despertado sueños de riqueza y codicia en Europa. Finalmente, el Pacífico, que desde muy pronto tuvo la consideración de un mar cerrado y prohibido, incluso para los barcos españoles procedentes de la Península, quedaba ahora abierto al envío de navíos de registro a través del cabo de Hornos. Todavía permanecerían hasta el último tercio del XVIII los convoyes a Nueva España y un sistema muy restringido de puertos de salida y llegada, pero entre 1740 y 1776 sólo se despacharon seis expediciones a Nueva España. Este último año de 1776 marcará, de hecho, el desmantelamiento definitivo del sistema de convoyes y el inicio del fin del sistema de puerto único, que se completará en el Reglamento de Comercio Libre



Maqueta de la sierra hidráulica para cotar maderas del arsenal de La Habana (1754).
(Museo Naval, Madrid).

de 1778. Aunque las reformas emprendidas por Carlos III en el sistema de comunicaciones trasatlánticas tienen una reconocida importancia, las adoptadas a mediados del siglo XVIII tuvieron mayor trascendencia y supusieron el paso más amplio para alterar el orden tradicional. Analizados los hechos, se ve un afán ordenador y modernista del reformismo borbónico, que se adaptó al mundo americano que había evolucionado profundamente desde la segunda mitad del siglo XVI, momento en que se consolidó el sistema que doscientos años después comenzó a desmantelarse. Sistema que fijó su planteamiento estratégico en las zonas marítimas americanas y que puede resumirse en tres puntos:

- Concentración de la defensa en unos espacios útiles (aquellos que producían metales preciosos) y en una mercancía estratégica: la plata. Este planteamiento estratégico lo resumía muy bien Marcos de Aramburu en carta enviada al rey a comienzos del siglo XVII: «Lo que me parece convenía es que sólo se trate de que la plata y el oro de S. M. y de particulares vaya con seguridad... con esto el enemigo no puede

Esta estrategia inventada en tiempos de Felipe II era lógica siempre que se cumplieran dos condiciones: en primer lugar que el poder naval español fuera capaz de mantener la exclusividad territorial en América, impidiendo que otras potencias poseyesen bases cercanas desde donde interceptar los convoyes. Este objetivo se logró plenamente a lo largo del siglo XVI, a pesar de los repetidos y conocidos intentos de agresión de los corsarios franceses o ingleses, los cuales, finalmente, no lograron nunca asentarse permanentemente en ninguna porción del continente americano.

En segundo término, era también preciso mantener el dominio del mar, pues de otra manera reunir las fuerzas en convoyes era exponerse a perder todos los barcos de una vez ante el ataque no ya de corsarios, sino de las nacientes marinas nacionales. Pero tampoco en este caso los enemigos de la monarquía española consiguieron éxitos decisivos. A pesar del fracaso que supuso el no poder mantener abierto el canal de la Mancha, ni los ingleses ni los holandeses tuvieron durante el siglo XVI capacidad para disputar con éxito el dominio de los espacios oceánicos abiertos. Incluso tras el fracaso de la Gran Armada en 1588, cuando en 1591 Richard Granville quiso interceptar las flotas de Indias en las Azores sólo consiguió ver dispersadas sus unidades y ser él mismo —y su navío *Ravenge*— apresado por los españoles. En los mares americanos igual suerte corrió la más espectacular de las expediciones corsarias, la dirigida en 1595 por John Hawkins y Francis Drake, que tras la muerte de estos dos marinos fue atacada y obligada a retirarse después del encuentro con la armada de Pedro Menéndez Marqués, sin haber alcanzado ninguno de sus objetivos. Por último, la Armada española necesitaba de un último elemento de carácter puramente económico. Problema que surgió cuando las condiciones estratégicas se transformaron profundamente, sin estar de acuerdo con las económicas.

Y es que los cimientos de la nueva Armada creada por los Borbones tuvieron una argamasa poco consistente, que hizo que el edificio marítimo levantado fuese endeble desde su nacimiento, por no ir acompasados marina y economía. Nada más lógico, más racional, que ese sensato principio en que descansó el sistema marítimo de otras naciones, y principalmente de Inglaterra, cuya sólida y duradera preponderancia naval, fruto de diferentes causas reunidas, tuvo por primer y principal fundamento la triple combinación, como dice Arnould, «de un comercio que alimenta las rentas del Fisco; de unas rentas que sostienen su Marina; y de una Marina que, durante el siglo XVIII, no ha cesado de añadir nuevas conquistas a favor de su comercio y de sus rentas».

Mucho menos prácticos y previsores nosotros que nuestros antiguos rivales del otro lado del canal de la Mancha, el error capital del que hemos generalmente adolecido consiste precisamente en haber invertido los términos de la relación, que no puede menos de existir siempre, entre el desarrollo de la fuerza naval de las naciones y el estado de la riqueza pública, considerando el

primero como base y fundamento de la segunda, más bien que como efecto o resultado dependiente del incremento y la prosperidad de esta última.

Todos estos factores ayudan a comprender los fracasos de una Armada sustentada de modo tan frágil, que arrastró desde los Austrias un déficit comercial importante en sus relaciones con América.

En la segunda mitad del siglo XVII, los galeones de Tierra Firme, que debían unir anualmente España con el Perú, partieron con una frecuencia trienal. Los retrasos se fueron haciendo cada vez más largos, y así entre 1685 y 1700 la frecuencia fue sólo quinquenal. Concretamente, entre el último convoy de galeones del siglo XVII (1695) y el primero del XVIII (1706) pasaron once años, y además estos galeones no lograron volver, pues fueron interceptados por navíos ingleses basados en Jamaica.

Lo que sorprende es que un sistema que parecía inadecuado se mantuviese tantos años. Puede pensarse en una cierta inercia que impidió superar los procedimientos rutinarios de la Carrera de Indias, aunque detrás del mantenimiento de los convoyes parece que existían intereses concretos de los grandes consulados de Sevilla, México y Lima, que hicieron se retrasase muchos años su desaparición y se estableciese un nuevo plan de defensa de las zonas marítimas de América.

Organización de los apostaderos de América

A mediados del siglo XVIII las posesiones de España en América eran constantemente violadas por corsarios, contrabandistas y navegantes de todas las naciones. Fue por lo que se precisó organizar un servicio de vigilancia de las dilatadas costas del nuevo continente a fin de impedir o castigar la formación de establecimientos extranjeros y la realización de operaciones clandestinas, ya de comercio, ya de explotación de las riquezas de la tierra o de la mar. Que mientras los holandeses vendían en Venezuela el tabaco cogido en Trinidad, los ingleses cazaban lobos marinos y ballenas en el Atlántico sur, apoyándose en bases asentadas en la soledad de la costa patagónica o en las Malvinas, y los franceses llegaban hasta la costa septentrional del Río de la Plata en busca de cueros vacunos.

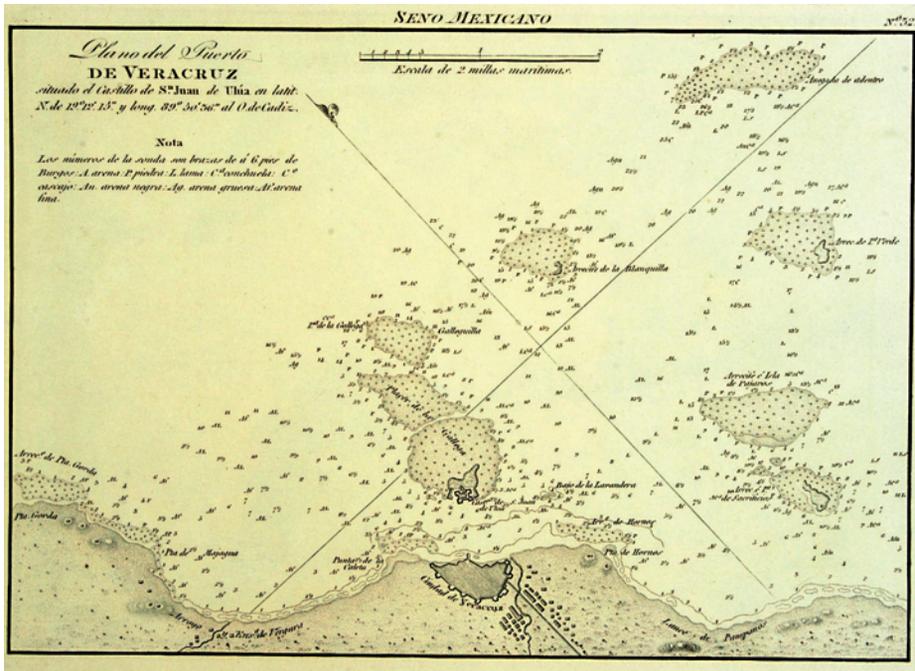
La presencia de unidades navales de vigilancia en América, si bien prometía soluciones a problemas de índole económica, estratégica y logística, exigía la resolución de múltiples cuestiones: la habilitación de fondeaderos seguros, disponibilidad de maderas aptas para la reparación y la construcción naval y existencia de una maestranza apta para ejecutarlos; almacenamiento de pertrechos, organización de servicios auxiliares, tales como los de administración, sanidad y comunicaciones, es decir, la creación de un instituto orgánico que bajo una dirección responsable pudiera atender con una relativa autonomía a la seguridad y defensa de una región continental.

Esto fue, reducido a sus líneas generales, el antecedente formativo de los apostaderos navales de América, a los cuales se les confiaba una doble función: militar, una; fiscal, otra. Conjunción que en el caso se justificaba por una razón económica, pero con el andar del tiempo, al aumentar la población española y las intervenciones fraudulentas de las potencias marítimas europeas, exigiendo más actividad y eficiencia a los apostaderos, complicó su organización y fue causa de altercados entre las autoridades civiles y militares, a pesar de que la Ordenanza Naval, sobre todo la de 1794 de Carlos IV, estableció la naturaleza y delimitó el alcance funcional de los apostaderos.

En una Memoria sobre el establecimiento de guardacostas y demás medidas para evitar el contrabando en las colonias, se puntualiza con referencia a la organización funcional de los apostaderos: «...para evitar el contrabando y cuidar las inmensas costas de nuestras colonias, es que se han establecido los buques guardacostas que de algún tiempo a esta parte se han agregado a la Marina Real por lo que se dan los buques necesarios para este servicio... para cuidar debidamente de la puntual observancia de este servicio, y para que



Portulano del puerto de Cuba construido por la Dirección de Trabajos Hidrográficos. Madrid 1809. (Museo Naval. Madrid).



Portulano del puerto de Veracruz construido por la Dirección de Trabajos Hidrográficos. Madrid 1809. (Museo Naval. Madrid).

haya en las colonias unos juzgados de Marina, se han formado en ellas varios Apostaderos en que además del Comandante hay otros oficiales y varios empleados de cuenta y razón, a los que se han agregado más o menos varios en cargos pertenecientes a la jurisdicción de Marina en Europa, como son las Matrículas, las maestranzas y los montes, estos Comandantes de Marina, con algunos otros oficiales de la Armada, y el contador que hace de Ministro Real de Hacienda de Marina, forman Junta de Apostadero, la cual en las materias gubernativas ejerce unos plenos poderes iguales a las Juntas de los Departamentos, siéndole privativo, peculiar y con inhibición de toda otra jurisdicción, el entender en los asuntos económicos gubernativos de la Armada que ocurran en el Apostadero, sin necesidad más que de rendir cuentas en la contaduría Mayor del Virreinato, Capitanía General o Gobierno en que causan los gastos, y tener prontos el buque o buques que el jefe de aquel territorio pida para éste u otro servicio. A fin de que estos Apostaderos se dirijan por reglas seguras, y preceptos establecidos, hay en la Ordenanza de Marina un título particular; y además para los guardacostas una instrucción en que se declaran las funciones

de Marina diversificadas de las de Hacienda para que las competencias entre los jefes de ambas jurisdicciones no obstruyan el servicio».

Establecidas las funciones y la organización del apostadero, comenta el mismo documento. «...a dos hemos reducido los objetos de los buques en sus cruceros sobre las costas de América: 1.º el evitar el comercio clandestino; 2.º cuidar que sobre las costas de nuestras posesiones no se formen establecimientos, ni aún rancherías por los extranjeros que serían perjudicialísimo a nuestra prosperidad. Pero a más de estos dos objetos hay los de conducir los situados de unos puntos a otros, y en La Habana la construcción de baxeles. Los varios gastos de Marina que con estos diferentes objetos se causan en la América y Filipinas dimanán, por lo que hace al contrabando, de disposiciones del Ministerio de Hacienda; por lo que hace al reconocimiento de las costas, del Ministerio de la Guerra; la conducción de los situados dimana de los Virreyes, y las construcciones y demás anexo a este fin en el Apostadero de La Habana, de los que da y ha dado el Ministerio de Marina».

Después comenta la necesidad de una amplia y correcta información acerca del ambiente operativo para que la Armada hubiera podido destinar a los apostaderos los buques más operativos y en el número suficiente, resaltando lo siguiente: «...lo primero que debemos tener presente es que lo que se necesita en América es de buques que guarden la costa: estos son los que por tanto constituyen el fin único 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 halla buques guarda-costas 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 hay Comandante de Apostadero».

Además de las funciones generales y comunes de defensa militar de los dominios del rey y de la policía fiscal del mar, cada apostadero tuvo una misión particular que cumplir, causa de su institución.

La Memoria citada nos continúa explicando que los buques llevan dotaciones a las cuales habrá que pagar y racionar. Luego, sugiere que el mando del apostadero no sea de brigadier, sino que con un capitán de fragata es suficiente y basta para desempeñarlo.

Los apostaderos americanos y sus circunstancias

Organizada la Real Armada, nacen los cuerpos para dotarla y comienza a organizarse la costa. Tardan un poco más los departamentos marítimos, y entre ellos La Habana, que comienza las obras de su astillero por R. O. de 31 de mayo de 1724 (25 años antes que comenzase el astillero de Esteiro en Ferrol). Las obras comienzan en 1725 y se terminan en 1747, año en que se ordena trasladar allí el Apostadero Marítimo de Fuerzas Navales, que estaba estableci-

do en cayo Sacrificio (Veracruz). El astillero y el arsenal de La Habana fueron trasladados, en 1735, de su inicial asentamiento al denominado «La Terraza».

En 1767 se declaró La Habana puerto capital y apostadero de los buques de guerra destinados a la América central, y fue nombrado su comandante general el jefe de escuadra Juan Antonio de la Colina. La reorganización da sus frutos, y a partir de esas fechas el florecimiento naval es una realidad. Valgan de muestra las expediciones organizadas desde este Apostadero, de las cuales la más importante fue la del general Solano, a las órdenes del gobernador de la Luisiana y Mobile, Bernardo de Gálvez, que condujo a la toma de Pensacola al primero el día 8 de mayo de 1781.

En el último cuarto del siglo XVIII se crea el resto de los apostaderos navales de ultramar, que perdurarán hasta las respectivas independencias, a saber:

- Montevideo: 9 de agosto de 1776. Sustituto de Buenos Aires en el Río de la Plata para guarda de esta zona marítima y de las islas Malvinas.
- El Callao: establecido en 1799. Este apostadero tuvo el honor de ser el primero en la costa del Pacífico, y 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 mantuvieron por espacio de nueve meses San Blas de California, creado en 1768 como sucesor de Acapulco, en el mantenimiento del Galeón de Manila.
- Puerto Cabello: excelente puerto; tan tranquilo que los navíos se podían amarrar con «un cabello», de ahí su nombre. Fue pretendido por los ingleses en 1743, saliendo completamente derrotados.
- Cartagena de Indias: la de la defensa gloriosa de Blas de Lezo ante el ataque del almirante inglés Vernon, que también fue derrotado. Perla de la Costa Firme.
- Veracruz: en cuyo fuerte de San Juan de Ulúa ondeó por última vez sobre la Nueva España la bandera española.

Otros puntos de apoyo, como Cumaná, Campeche, Coatzacoalcos, Guayana, Portobelo, etc., completan el despliegue de pequeñas bases y estaciones navales en el ultramar americano.

Es evidente que los apostaderos ultramarinos jugaron un importante papel de apoyo en las campañas navales de las guerras de emancipación de América y constituyeron un factor esencial en la logística de los buques españoles que con mayor o menor fortuna combatían a los insurgentes. Y algo de ello hemos tratado de reflejar en este artículo en aras de una continuidad y coherencia con los objetivos de este número monográfico de la REVISTA.