

LA DEFENSA NAVAL EN ULTRAMAR

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO Y MUELA
Vicealmirante

Introducción

Don Salvador de Madariaga en su documentado libro *El auge y el ocaso del Imperio Español en América* dice textualmente:

«La defensa de las Indias fue siempre insuficiente en casi todas sus partes durante los tres siglos de dominio español».

Tan generalizadora opinión, aunque encierra algo de verdad, conviene matizarla. Al menos, en lo que atañe a la amenaza procedente del mar. Éste es precisamente el tema de esta exposición.

Como cualquier problema político o militar, la defensa naval de ultramar dependía de tres factores esenciales: tiempo, lugar y medios. Es decir: el cuándo, el dónde y el cómo.

Respecto al primero, en nuestro caso, sólo hay que tener en cuenta la segunda mitad del siglo XVIII, ya que es el período histórico que estamos cubriendo en estas Jornadas de Historia Marítima.

En lo que atañe al «dónde» hay que puntualizar que la situación estratégica era distinta en los diferentes espacios marítimos que rodeaban el ultramar hispano. En América había tres; separados y diferenciados: el Caribe, el Mar del Sur que cubría toda la costa americana del Pacífico y las aguas adyacentes a las provincias del Río de la Plata. Y, a estos tres, había que añadir los mares de Filipinas.

Y en lo que se refiere al «cómo» parece obvio que no era lo mismo defenderse de incursiones de piratas y corsarios que de una fuerza expedicionaria organizada, apoyada por la Marina británica.

Tras estas consideraciones previas paso directamente a los hechos.

La política naval de los borbones

La nueva dinastía con sus decretos de «Nueva Planta» pretendía llevar a cabo un esfuerzo unificador y racionalizador que pusiera orden en aquel

disparatado y complejo damero de piezas sueltas que constituían los dominios de los Austrias.

Con ello se pretendía administrar mejor los recursos para hacer frente a las amenazas que sobre dichos dominios se cernían por las ambiciones de nuestros poderosos adversarios: potencias con pretensiones expansivas y hegemónicas. No «saciadas», como era nuestro caso.

Factor clave en toda esta política de reconstrucción nacional era la conservación de nuestros territorios de ultramar y el mantenimiento de sus comunicaciones marítimas con la metrópoli. De ahí la necesidad de una Real Armada propiedad de la Corona y al servicio del Estado por encima de particularismos locales.

Los intereses creados, la complejidad de la reestructuración emprendida y la necesidad de hacer frente con lo que había, o lo que buenamente se pudo allegar, a las amenazas que se materializaron, hizo que los decretos de «Nueva Planta» y sus proyectos derivados no pudieran implimentarse más que de forma paulatina a lo largo de la primera mitad del siglo XVIII, como fue el caso de la supresión de las Armadas de Barlovento y del Mar del Sur.

A mediados de siglo España estaba en paz y se mantenía fiel a la acertada política de neutralidad armada de Fernando VI. Pero, en ultramar, aunque la piratería había remitido, el contrabando seguía en pleno auge, los corsarios atacaban nuestros mercantes y las apetencias de asentamiento permanente de potencias rivales en determinados enclaves de nuestras posesiones ultramarinas seguían latentes.

Paralelamente a la creación de la fuerza naval que se estaba llevando a cabo, era preciso establecer en ultramar un despliegue naval defensivo capaz de hacer frente por sí solo a amenazas o riesgos que hoy llamaríamos de poca intensidad y, en caso de crisis o guerra declarada, reforzarlo con fuerzas enviadas desde la Península donde, por razones obvias, tenía que estar estacionado el grueso de nuestra fuerza naval. Y de hecho así se hizo en los períodos prebélicos a la ruptura de hostilidades contra Inglaterra en 1762, 1779 y 1796.

El despliegue naval en ultramar tenía que basarse en una serie de puertos bien fortificados y dotados de medios para apoyar tanto a las fuerzas navales locales como a las enviadas desde la Península.

La construcción de nuevas fortalezas y la reparación y refuerzo de las existentes fue un empeño en el que se invirtieron grandes sumas, sobre

todo tras los descalabros sufridos en 1762. Fue también entonces cuando se decidió crear los «apostaderos» de ultramar.

En un principio el concepto de «apostadero» se homologó con el de base naval: puerto abrigado y fortificado, estratégicamente situado respecto a una zona de operaciones de interés. En él los buques surtos debían estar a cubierto de ataques enemigos y recibir el apoyo logístico necesario.

Pero tal como se concibieron entonces, un apostadero era algo más que una simple base naval semejándose a lo que en la Península se instituyó como Departamento Marítimo, con su correspondiente línea costera de responsabilidad.

En dicha zona costera el comandante del Apostadero tenía como misiones principales la represión del contrabando, la vigilancia y defensa de costas impidiendo el asentamiento en ellas de extranjeros y la protección del tráfico de cabotaje. Misiones que tenían que llevar a cabo con las fuerzas ligeras de vigilancia marítima que tenían asignadas, apoyadas por algunas fragatas o navíos puestos a sus órdenes. En caso de guerra declarada, con sus medios y los refuerzos enviados desde la Península, tenían que hacer frente al enemigo, que casi siempre fue Inglaterra. Si se enviaba una escuadra con mando a flote independiente, la misión del apostadero era proporcionarle bases de operaciones y prestarle apoyo.

Los comandantes de Apostadero dependían directamente de los virreyes o capitanes generales, pero las atribuciones exclusivas de régimen interno que por Ordenanza les correspondía ejercer a bordo y en dependencias navales en tierra; fiscales, administrativas y judiciales, no fueron nunca vistas con agrado por dichas autoridades, dando lugar a enconados y prolongados litigios de competencia.

Como metodología expositiva, dado el papel que desempeñaron los apostaderos en la defensa naval de ultramar en este período histórico, voy a reseñar a continuación los avatares que tuvieron que afrontar para poder formar juicio de su contribución a la defensa naval de Ultramar en la segunda mitad del siglo XVIII. Haré un recorrido cronológico, aunque separado para cada espacio marítimo considerado. Siguiendo este criterio voy a empezar por el apostadero de La Habana ya que por su importancia merece atención preferente.

El Apostadero de La Habana

En el magnífico puerto natural de La Habana se concentraba y partía para Cádiz la Flota de Indias tan ansiosamente esperada en España. Aunque el sistema regular de flotas duró hasta 1735 sustituyéndose por el de «navíos de registro», con posterioridad a dicho año, en algunas ocasiones, coexistieron.

En La Habana existía un astillero desde 1710, antes que en La Carraca, Ferrol y Cartagena. El traslado del antiguo astillero de cabo Sacrificio, cerca de Veracruz, a La Habana en 1747 supuso la ampliación del de esta ciudad que se convirtió así en el más importante del ultramar hispano. De su capacidad de producción puede dar idea el hecho de que en la segunda mitad del siglo XVIII se construyeron en él veintisiete navíos y dieciséis fragatas.

Si a lo anteriormente expuesto, se añade la ventajosa posición de la isla de Cuba respecto al seno mexicano y su situación a barlovento de Jamaica, donde se encontraba la base naval inglesa de Kingston, se comprende el gran valor geoestratégico que para España tenía el puerto de La Habana.

Durante la guerra de la «Oreja de Jenkins» la posesión de Cuba había sido un codiciado objetivo inglés. No es de extrañar, por tanto, que en 1762 cuando empezó la guerra contra España, el Gobierno de Willian Pitt decidiera llevar a cabo un plan, concebido por el almirante Anson, para apoderarse de La Habana. Decisión justificada por el Almirantazgo británico porque: «para sostener la guerra, España necesitaba de sus recursos de Ultramar, y éstos, en última instancia, se enviaban desde La Habana».

Inglaterra, que entonces tenía en servicio 120 navíos de línea tripulados por 70.000 veteranos entrenados durante más de cinco años de guerra de continuo navegar y fogueados en múltiples combates con los franceses, envió una potente escuadra al Caribe al mando del almirante Rodney que, como primera providencia, ocupó con facilidad la Martinica y otras posesiones francesas de las islas de Barlovento, en posición interceptadora de las derrotas veleras de Europa al Caribe.

Por ser el sitio de La Habana por los ingleses el hecho de armas más relevante que tuvo lugar en la América Hispana durante la segunda mitad del siglo XVIII, vamos a extendernos un tanto sobre él ya que permite calibrar la capacidad de autodefensa que poseía entonces nuestra principal base naval en ultramar.



La expedición inglesa contra La Habana según ha escrito el conocido historiador inglés Campbell, «era la de mayor consideración que nunca se viera en América». En efecto, la componían cincuenta buques de guerra, entre ellos veintisiete navíos, y ciento cincuenta transportes con una fuerza de desembarco de más de 20.000 hombres bien armados y pertrechados con abundante artillería de campaña y tren de sitio. Semejante concentración de fuerza da idea de la importancia que conferían los ingleses a la toma de La Habana.

Antes de iniciarse las hostilidades España envió al Caribe una escuadra al mando del jefe de escuadra Gutierre de Hevia. Las fuerzas navales españolas se desplegaron en Veracruz, Cartagena de Indias, Santiago de Cuba y La Habana, todos puertos fortificados. En La Habana, cuando se avistó a los ingleses, había doce navíos y seis fragatas. De los doce navíos dos estaban en gran carena y otros dos, recién botados, no estaban todavía ni armados ni dotados.

Entre ejército regular y milicias las tropas españolas llegaron a contar

con algo más de cinco mil hombres. La proporción de fuerzas a favor del atacante era por consiguiente de cuatro a uno, aproximadamente. Pero La Habana era una plaza fuerte reputada de inexpugnable, por lo que se confiaba en que se repitiera lo acaecido en Cartagena de Indias veinte años antes.

Los ingleses que ya disponían de medios adecuados de desembarco (los «flat botomed boats») y empleaban tácticas para el barqueo (hoy diríamos movimiento buque-costa) depuradas en la reciente campaña de Canadá, desembarcaron el grueso de su fuerza en Bacuranao, situado varias millas al este de la bocana del puerto de La Habana.

Según Batson, autor del libro *Naval and Military Memoirs of Great Britain*, «el desembarco fue apoyado por el fuego de catorce navíos que cubrieron el desembarco de las tropas, limpiaron la playa de enemigos y silenciaron sus baterías». La frase parece extraída del ATP-8 (cuaderno táctico para operaciones anfibia de la NATO que supongo todavía en vigor).

Una vez consolidada esta cabeza de playa, los ingleses avanzaron hacia La Habana, a la que en parte cercaron y pusieron sitio.

Innecesariamente el general inglés lord Abemarle se empeñó en aplicar el esfuerzo principal en la toma del castillo de El Morro, en la boca de entrada al puerto, lo que retrasó la consecución del primer objetivo y a punto estuvo de hacer fracasar toda la operación. La heroica defensa de esta fortaleza atacada por tierra y mar fue, al fin, vencida por la ocupación por los ingleses de la altura de La Cabaña que por su espalda la dominaba y que, imprevisiblemente, no había sido fortificada. Era uno de los puntos débiles del cinturón defensivo de la ciudad.

Dentro del puerto se encontraba la escuadra de Gutierre de Hevia. La Junta de Defensa convocada por el capitán general de Cuba Pardo Portocarrero, determinó barrenar y hundir en la canal de entrada tres navíos y tender obstrucciones entre las dos orillas. Con ello se pretendía impedir la entrada a la bahía de los barcos enemigos pero se renunciaba a una eventual salida de los propios. Es verdad que la salida en línea de fila por la angosta y larga canal era muy problemática y que las dotaciones de los barcos eran necesarias para reforzar las guarniciones de los fuertes, pero, también era cierto que con ello se renunciaba a mantener la flota operativa para desempeñar al menos el papel de «fleet in being» (flota en potencia).

Es incuestionable que sin la contribución prestada a la defensa por las dotaciones de los buques: condestables, contra maestres, artilleros, infantes de Marina y marinería, La Habana no hubiera podido resistir los sesenta y

seis días que duró el asedio pero la autoanulación de la escuadra de Hevia como fuerza naval confirió a la flota inglesa completa libertad de acción y permitió al almirante Pocock reforzar la fuerza desembarcada con los Royal Marines de guarnición en sus navíos y parte de la marinería de éstos, aportándole unos efectivos cuantitativamente superiores a los que la escuadra española proporcionó a la defensa en tierra.

Resulta contradictorio y paradójico, al menos para una persona con mentalidad naval, que una base naval, la principal entonces en la América Hispana, cuyo primordial misión debía ser proporcionar seguro refugio a los barcos en ella surtos, tuviera que recurrir para defenderse de un ataque enemigo a dismantelar la escuadra que tenía que proteger, dándose además la circunstancia de que el capitán general de Cuba nombró gobernadores de los principales castillos a los propios comandantes de los navíos. Así el heroico defensor de «El Morro», capitán de navío Velasco, era el comandante del navío *Reina*, de 70 cañones. Dejó la cubierta de éste para inmolar-se en los adarves de aquél.

La decisión de la Junta de Defensa de obstruir la entrada con el hundimiento en ella de tres navíos se inspiró en lo que se había hecho con éxito en Cartagena de Indias veinte años antes, pero con la diferencia que en el dispositivo de defensa adoptado inicialmente por Blas de Lezo en Boca Chica, éste acodó sus barcos a los castillos de la orilla para poder presentar el través y tirar en andanada por la banda de fuera. Es decir adoptó una táctica de «Flota en Fortaleza» en vez del «encastillamiento» a ultranza seguido en La Habana.

En el asedio de La Habana se demostró que la artillería de los navíos era eficaz contra costa poco fortificada, pero que no lo era tanto contra castillos de piedra bien artillados como El Morro, pese a que las condiciones hidrográficas permitieron a los navíos ingleses acercarse a escasísima distancia de tierra.

Por esta razón, generalmente, el atacante renunciaba a forzar la entrada de un puerto fortificado, efectuando desembarcos en la costa lejos de los castillos y fortificaciones de la plaza, hacia la que después se avanzaba. Con artillería de sitio y trabajos de zapa, se intentaba tomar los fuertes por la gola.

La conclusión que se saca de esta acción de guerra, la de mayor entidad por los medios puestos en juego y trascendencia, dada la importancia estratégica del puerto de La Habana, de todas las libradas en nuestros terri-

torios de ultramar, es que, en 1762, contra nuestro tradicional enemigo, las defensas del puerto de La Habana y su guarnición eran insuficientes, ya que no proporcionaban, ni a la plaza ni a los barcos de guerra en ella surtos, el grado de seguridad exigible.

La ocupación de La Habana por los ingleses duró cerca de un año y sólo se extendió a pocos kilómetros alrededor de la ciudad. Por el Tratado de París de 1764, La Habana volvió a ser española a cambio de la Florida. Se reconstruyó el astillero que los ingleses se habían apresurado a destruir y se reforzaron sus defensas. Un nuevo y potente castillo cresteó la cima de la Cabaña. El ambicioso plan de fortificación puesto en marcha entonces, lo tilda el conocido científico e historiador alemán Alexander von Humbolt, que viajó por Hispanoamérica en aquellos años, de «gigantesco».

En 1767 se declaró La Habana puerto «capital» y se instituyó el apostadero nombrando su primer comandante general, el jefe de escuadra don Juan Antonio de la Colina, confiriéndole las atribuciones que antes hemos indicado.

En los años de paz que siguieron la prosperidad económica de Cuba y, en general, de toda la América Hispana, vino aparejada con las medidas adoptadas para el comercio con ultramar: establecimiento de correos marítimos, cese del monopolio de Cádiz en 1765 y decreto de libre comercio de 1778 sin, por otra parte, descuidar la represión del contrabando, reforzando las fuerzas sutiles de vigilancia marítima. Desde entonces la plaza fuerte de La Habana no fue de nuevo atacada, desempeñando como base naval, arsenal, astillero de construcción y foco de proyección naval en el Caribe, un destacado papel.

Durante la guerra de la Independencia de los EE.UU., España, aliada de Francia, entró en esta contienda contra Inglaterra a favor de los colonos norteamericanos sublevados contra ella. En teoría los medios navales de España y Francia reunidos igualaban e incluso superaban a los de Inglaterra, pero a lo largo de la contienda se puso de manifiesto la superioridad de la flota inglesa sobre la combinada franco-española por la calidad de sus dotaciones.

Sin embargo, en las Antillas la guerra no nos fue desfavorable y el Apostadero de La Habana desempeñó cumplidamente su cometido. Recibidas las primeras instrucciones, el comandante general del Apostadero desplegó de forma conveniente sus fuerzas navales e inició la campaña con un éxito espectacular: el apresamiento de un convoy inglés a Jamaica de 16 naves.

En 1780 salió de La Habana una fuerza expedicionaria del ejército protegida por la escuadra de Solano compuesta de siete navíos y cinco fragatas, que desembarcó y se apoderó de Pensacola haciendo prisioneros al gobernador inglés y a su guarnición. Esta victoria hizo al brigadier Bernardo de Gálvez dueño de la Florida occidental y nos reportó el dominio de todo el seno mexicano. Ya el año anterior Bernardo de Gálvez, gobernador de la Luisiana, había realizado una brillante campaña remontando con su armadilla el río Misisipi y tomando Baton Rouge.

Otra expedición, también aprestada y despachada desde La Habana, desembarcó en Nueva Providencia, en las Bahamas, y se apoderó de Nassau, la capital de la colonia británica. En las Bahamas tenían su estación principal los corsarios ingleses.

La proyección geoestratégica de la isla de Cuba, potenciada por el apostadero de La Habana fue factor determinante de estos éxitos.

En 1794, en guerra contra la Convención francesa, el teniente general de la Armada don Gabriel Aristizábal, decidió no limitar su actuación a la misión que se le había encomendado de proteger el envío de caudales a España y aprestó en La Habana una escuadra de once navíos y siete fragatas con la que asestó un golpe por sorpresa en Puerto Delfin, en la parte francesa de la Española, haciendo que capitulara la plaza.

Como posiblemente recuerden, este almirante fue el encargado de trasladar los restos de Colón de Santo Domingo a La Habana cuando, en virtud del Tratado de Basilea, se cedió a Francia la parte oriental de la isla que habíamos recuperado.

El Tratado de San Ildefonso de 1796 con el Directorio francés fue el preludio de una nueva y desafortunada guerra contra Inglaterra. Poco antes del inicio de las hostilidades se enviaron varias escuadras a ultramar: una a Filipinas al mando de Álava, otra a La Habana al mando de Solano, aparte de la que ya estaba allí a las órdenes de Aristizábal, y una división al mando de Ruiz de Apodaca para proteger la isla de Trinidad.

Entonces, la flota británica desplegada por todos los mares del globo era cuantitativamente el doble que la combinada franco-española. El comercio transatlántico español quedó casi interrumpido y el tesoro exhausto.

Las nuevas construcciones navales que habían hecho que en 1793 se llegara a un máximo en el número de bajeles que figuraban en la lista oficial de buques de la Armada, quedaron afectadas de tal forma que, en 1799 cesaron por completo. Y lo que fue peor, la penuria económica, influyó en

la escasa atención que pudo prestarse al sostenimiento de las unidades en servicio. Los cascos de muchos de ellos, con el tiempo, llegarían a pudrirse en los arsenales por falta de mantenimiento.

La Habana continuó siendo el puerto americano de acopio y envío de caudales a España, a donde tuvieron que ir a buscarlos, en 1801, Gravina con una escuadra y posteriormente, este mismo año, Alcalá Galiano y Salcedo sorteando las escuadras inglesas.

El tratado de Amiens en 1802 que puso fin, provisionalmente, a esta desastrosa guerra contra Inglaterra, que nos impuso la entrega de la isla de Trinidad tomada por los ingleses en 1797. El éxito inglés en Trinidad y el fracaso de su posterior desembarco en Puerto Rico el mismo año, son una muestra de la influencia que podía tener la actitud de la población civil colonial en la autodefensa de nuestras posesiones de ultramar.

En Trinidad la población de origen español no era mayoritaria ya que, atraídos por la prosperidad económica de la isla, se habían establecido en ella muchos inmigrantes de las islas vecinas: ingleses, franceses y holandeses. Éstos, propietarios de ricas plantaciones, apátridas sin conciencia de nacionalidad, provocaron incidentes en cuanto el estado de guerra impuso imprescindibles obligaciones y restricciones. Con tiempo, el gobernador de la isla, brigadier de la Armada Chacón previno a la Corte de la situación, transmitiendo su inquietud de que los ingleses se sintieran inclinados a explotarla.

Previendo un probable ataque inglés, como ya se ha dicho, se envió a Trinidad una división naval de cuatro navíos y una fragata al mando de Ruiz de Apodaca con refuerzos y pertrechos. El temido ataque inglés no se hizo esperar: se materializó en febrero de 1797. La expedición inglesa la componía una fuerza naval muy superior a la de Ruiz de Apodaca, con una fuerza de desembarco de cerca de 7.000 hombres. Prácticamente no hubo resistencia. Ruiz de Apodaca se vio obligado a quemar sus naves. Los ingleses desembarcaron a tres millas de Puerto España y avanzaron hacia la ciudad. El gobernador español contaba tan sólo con quinientos soldados regulares. Como la población civil, a los que los ingleses prometieron respetar su hacienda, no estaba dispuesta a ofrecer resistencia, el gobernador capituló y entregó la isla a los ingleses.

Animados por tan fácil éxito, los ingleses decidieron apoderarse de Puerto Rico. Pero allí en cuanto la flota inglesa fue avistada, el gobernador movilizó todos sus recursos, ordenó que se aprestaran las milicias locales y

que tomaran las armas todos los vecinos: blancos, negros y mestizos. Con la tropa regular y con todos los movilizados guarneció castillos y fortificó puntos estratégicos. El comandante de Marina fondeó pontones armados con cañones en la bahía y distribuyó las lanchas cañoneras que tenía para hostilizar al enemigo.

Los ingleses desembarcaron en la playa de los Cangrejos y avanzaron hacia San Juan. Pero en los quince días que permanecieron en tierra encontraron tan tenaz resistencia que hizo que su progreso fuera lentísimo. Finalmente un inesperado contraataque obligó al general inglés (nada menos que el después famoso Abercomby) a tomar la decisión de retirarse y reembarcar. Los ingleses lo hicieron tan precipitadamente que abandonaron en la playa artillería y pertrechos. Este año de 1797 Puerto Rico, con sus propios medios, sin ayuda externa alguna, se defendió con éxito contra una poderosa fuerza británica.

No hay indicios de que desde La Habana se procurara socorrer a las islas atacadas. Cabe considerar el tiempo que hubiera tardado en llegar una fuerza de socorro a su destino estando estas islas a barlovento de la de Cuba. Sin embargo la isla de Trinidad está prácticamente pegada a la costa de Venezuela, a cuya Capitanía General pertenecía jurisdiccionalmente por lo que sorprende que no se intentara, quizá por falta de medios, prestarle ayuda.

Otros apostaderos en el Caribe

Aparte del de La Habana, se acondicionaron como tales apostaderos el de Veracruz, en México; el de Cartagena de Indias, en Nueva Granada y el de Puerto Cabello, en la capitanía general de Venezuela.

Veracruz, con su castillo insular de San Juan de Ulúa, era el principal puerto del virreinato de Nueva España, que de los cuatro existentes en la segunda mitad del siglo XVIII era el que más aportaba a la Corona. Basta decir que los gastos de defensa de las islas antillanas, Cuba, Puerto Rico y Santo Domingo se cubrían con el «situado» que remitían las cajas reales de México.

Al Apostadero de Veracruz incumbía la represión del intenso contrabando que se realizaba por todo el seno mexicano procedente, principalmente, de Jamaica y Norteamérica. Jamaica era un gran almacén para el contrabando al por mayor.



LOS VIRREINATOS EN EL SIGLO XVIII

En Cartagena de Indias, después del ataque inglés de 1742, se reforzaron sus defensas llegando a ser en la segunda mitad del siglo XVIII la ciudad mejor fortificada de todas las Indias. Las obras de fortificación se extendieron a toda la costa del virreinato de Nueva Granada desde Portobello al río Hacha. El arsenal naval de Cartagena era importante para la reparación y aprovisionamiento de buques.

Puerto Cabello era un espléndido y abrigado puerto natural, entonces el principal de Venezuela.

Este despliegue de bases navales principales se complementaba con otras secundarias: Guayana, Cumaná, Portobello, Campeche y Caatzacoalcos.

Normalmente, en los cuatro apostaderos caribeños permanecían estacionados, aparte de las fuerzas sutiles de vigilancia de costas, navíos y fragatas destacados de la Península.

Tal fue, en términos generales, el dispositivo naval de defensa establecido en el Caribe. De él pasamos al Río de la Plata.

El Apostadero de Montevideo

La colonia portuguesa de Sacramento, en la orilla norte del Río de la Plata, fue causa de un prolongado litigio entre España y Portugal. Sacramento era el foco de una red de contrabando que extendía sus tentáculos hasta el Alto Perú. En previsión de ataques de portugueses e ingleses, Buenos Aires y Montevideo eran puertos bien fortificados a mediados del siglo XVIII.

Las pérdidas de La Habana y Manila en 1762 solamente fueron compensadas por la ocupación de Sacramento.

Esta operación llevada a cabo por el entonces gobernador de Buenos Aires, don Pedro de Ceballos, se realizó mediante un desembarco de tropas procedentes de Buenos Aires y de una columna enviada desde Montevideo por la costa con artillería y tren de sitio.

La posesión de Sacramento tuvo gran influencia en el fracaso de una fuerza expedicionaria anglo-portuguesa que salió de Lisboa para apoderarse de Buenos Aires. Los planes del enemigo se basaban en la utilización de Sacramento como punto de partida para el ataque a Buenos Aires. Se frustraron al encontrarse con la sorpresa de que la base de operaciones prevista en el Río de la Plata había sido ocupada por las tropas de Ceballos. Las baterías de Sacramento llegaron a hundir al *Lord Clive* buque insignia de la expedición enemiga.

El tratado de París, antes mencionado, por el que recobramos La Habana y Manila obligó a restituir a Portugal la colonia de Sacramento.

Montevideo se constituyó en apostadero en 1776 el mismo año en que creó el virreinato de Río de la Plata. Entre las fuerzas asignadas a este apostadero estaba la flotilla de lanchas cañoneras que patrullaban el estuario del Plata y los ríos Paraná y Uruguay. Destino que de capitán de navío

desempeñó el que sería más tarde el último virrey de Río de la Plata: el célebre Liniers.

En 1777 una nueva guerra contra Portugal tuvo como teatro de operaciones el sur de Brasil. Sacramento fue de nuevo ocupada. Era la cuarta vez que las tropas españolas se apoderaban de la colonia portuguesa y, tres, hubo que devolverla. Para que no volviera a suceder Ceballos demolió sus fuertes y redujo a escombros la población. El teniente general Ceballos fue el primer virrey del virreinato de Río de la Plata.

Tras la retirada de los ingleses de su asentamiento en Port Egmont, en las Malvinas, se estableció a partir de 1774 un destacamento español en Puerto Soledad, cuyo apoyo correspondía al apostadero de Montevideo.

Apostaderos en el Mar del Sur

El Callao, puerto de Lima, capital del virreinato de Perú, era la base de la armada del Mar del Sur a la que incumbía proteger los envíos de plata que desde el puerto de Arica, el más próximo a Potosí, se realizaban por mar a Panamá.

Disuelta la armada del Mar del Sur se destacaron al Pacífico barcos de la Península. Consta que los barcos estacionados en El Callao eran en 1774 dos navíos, tres fragatas y una urca.

Del puerto y presidio de El Callao partieron las expediciones con destino a las islas de Juan Fernández, Pascua, Tahití y otras del Pacífico en los años setenta del siglo XVIII.

El Callao se constituyó como apostadero en el año 1799. Tardanza debida a la oposición del virrey que veía en esta institución merma de su autoridad.

Más al sur, en la costa de Chile, se creó el apostadero de Valparaíso con miras a la vigilancia del estrecho de Magallanes y archipiélago de Chiloé, al que también se enviaron expediciones estos años.

En el virreinato de Nueva España se creó en 1768 el apostadero de San Blas, de California, a la entrada del golfo de este nombre, como sucesor de Acapulco, puerto de llegada del galeón de Manila.

Aunque en la segunda mitad del siglo XVIII España era una nación «saciada» que únicamente pretendía conservar lo que tenía, la presencia rusa en Alaska y su avance por la costa hacia el sur, así como la expansión

hacia el oeste de los colonos norteamericanos, y de los franceses del Canadá, aconsejaron, para ponerles freno, extender nuestros dominios por los espacios semivacíos que hoy constituyen los estados de California, Texas, Nuevo México y Arizona. La búsqueda del paso del Noroeste entre el Atlántico y el Pacífico fue también un incentivo añadido a las expediciones por vía marítima.

Dicha vía, barajando la costa de California, fue el principal camino de penetración, siendo los franciscanos protagonistas de este último episodio de la conquista.

El mismo año de la creación del apostadero de San Blas se reanudaron las expediciones hacia el Norte. Se ocuparon los puertos de San Diego y Monterrey y se establecieron en ellos presidios militares. En 1769 se exploró a conciencia la espléndida bahía de San Francisco, fundándose esta importante ciudad en 1776.

Bergantines y paquebotes construidos en el apostadero de San Blas se despacharon por mar, concurriendo por tierra algunas expediciones.

En 1775 se pasó de los 56° Norte y en 1779 dos corbetas construidas en Guayaquil al mando de Arteaga y Juan Francisco de la Bodega consiguieron alcanzar los 70°. Este brillante oficial fue comandante del apostadero de San Blas y jefe de la comisión de límites de Nutka tras la crisis provocada por el incidente con los ingleses de 1789.

Durante las tres guerras contra Inglaterra que libró España en la segunda mitad del siglo XVIII, no se produjo ningún hecho de armas destacable en la costa americana del Pacífico. Los virreyes de Nueva España y Perú contaban con importantes efectivos militares (fuerzas regulares y milicias movilizables) y los principales puertos y ciudades estaban bien fortificados.

Inglaterra no osó poner pie en tierra en la costa española del Pacífico, influyendo sin duda en ello la lejanía de las bases de partida de una hipotética expedición, la necesidad de doblar el temido cabo de Hornos y la prioridad que sin duda daba el Almirantazgo británico a otros objetivos de mayor importancia estratégica. Por ello no se tuvo la oportunidad de evaluar la capacidad de autodefensa de estos territorios frente a nuestro enemigo tradicional.

La guerra en este dilatado espacio marítimo se redujo a la acción de los corsarios, y encontró réplica adecuada tanto en los barcos armados en corso por los virreinos como por las fragatas y corbetas de la Armada destacadas en estas aguas.

Filipinas

El descalabro sufrido en La Habana en 1762 tuvo su epílogo en lo sucedido en Manila. Así como el ataque inglés a La Habana se consideraba probable, a nadie se le pasó por la cabeza que los ingleses pudieran emprender ninguna acción militar ofensiva contra las lejanas Filipinas.

Cuando se presentó la flota inglesa en la bahía de Manila, en el archipiélago no se sabía todavía que España estuviera en guerra contra Inglaterra. Por ello, cuando los vigías de la isla del Corregidor avistaron las numerosas velas de la flota invasora, las autoridades portuarias calcularon que se trataba de un convoy de buques mercantes procedentes o con destino a China.

La expedición inglesa procedía de Madrás. En la India, tras la derrota de los franceses, el dominio británico se había consolidado e Inglaterra mantuvo una escuadra en el Índico.

La fuerza de desembarco, escoltada por nueve navíos y varias fragatas, estaba compuesta, mayoritariamente, por regimientos de cipayos indios y otros indígenas asiáticos, complementados con unidades británicas de zapadores y artillería de campaña y sitio.

Los ingleses desembarcaron en la playa de Matame, a media milla al sur de Manila, desde donde avanzaron hacia esta ciudad abriendo trinchera y emplazando artillería. El bombardeo siguiente consiguió hacer brecha en la muralla. El gobernador, que interinamente era el arzobispo de Manila, rindió la plaza por «razones humanitarias». Evidentemente este prelado no era émulo del cardenal Cisneros.

Las guerrillas y sublevaciones indígenas promovidas por el oidor de la Audiencia don Simón de Anda trajeron en jaque a los invasores que, prácticamente, no salieron de Manila en el año y medio que duró la ocupación. Manila, como La Habana, fue devuelta a España en virtud del Tratado de Paz de París.

Con independencia del factor sorpresa quedó probado que la capacidad de autodefensa de Manila frente a una fuerza militar regularmente organizada era insuficiente.

En 1771 el gobernador de Filipinas, el ya citado don Simón de Anda, organizó una flotilla para reprimir las incursiones de mindanaos y joloanos que fue la precursora de la que se llamó después «marina sutil» que dependía de Hacienda y no estaba mandada por oficiales del Cuerpo General de

la Armada, pero que prestó excelentes servicios contra los contrabandistas y piratas moros y malayos. La marina sutil acabó siendo absorbida por la Real Armada.

En 1795, en previsión de un nuevo conflicto contra Inglaterra, se envió a Manila una escuadra al mando del jefe de escuadra Ignacio María de Álava, compuesta de tres navíos y tres fragatas. También se le encomendó a dicho almirante la organización del apostadero de Cavite. Su arsenal se reforzó con material y personal del de San Blas e incluso con calafates venidos del de La Habana. Nació así el apostadero de Cavite.

En las guerras sostenidas con los ingleses en 1779-1783 y 1779-1802 las Filipinas no fueron atacadas. Fragatas inglesas, basadas en Macao, hicieron incursiones por las aguas del archipiélago con negativo resultado, dado el escaso apoyo que encontraron en los naturales de las islas y la presencia de los buques de Álava.

Reflexiones

Como colofón a todo lo expuesto cabe hacer las siguientes reflexiones:

La defensa del ultramar hispano frente a amenazas procedentes del mar dependía fundamentalmente de la situación estratégica del espacio marítimo circundante.

En el Caribe existían posesiones de potencias hostiles que facilitaban el ataque a territorios españoles tanto insulares como continentales, lo que incrementaba su vulnerabilidad. Entre las primeras destacaba por su situación geocéntrica en el Caribe meridional la isla inglesa de Jamaica. Por añadidura, excepto Trinidad, todas las islas de Barlovento eran francesas o inglesas y frente a la costa de Venezuela, holandesas.

En el Mar del Sur los territorios españoles estaban lejos de lo que pudiera ser base de partida de una expedición hostil, ya que nuestros adversarios potenciales no poseían ningún enclave permanente en la costa oeste del Pacífico, océano al que además tenían que acceder doblando el temido cabo de Hornos. La lejanía confirió al Mar del Sur mayor autarquía a su capacidad de autodefensa.

En el Río de la Plata la proximidad del Brasil portugués y, particularmente, la existencia de la disputada colonia de Sacramento facilitaron la

realización de acciones hostiles contra nuestros territorios o nuestros intereses en la zona.

En Filipinas la situación era compleja: por un lado existía un endémico foco pirático islámico en el sur y por otro la consolidación de Inglaterra como potencia dominante en el Índico y la utilización de posesiones portuguesas por su flota, en caso necesario, representaban amenazas latentes.

En términos generales puede decirse que en la segunda mitad del siglo XVIII la defensa naval de nuestros territorios era eficaz contra riesgos y amenazas de grado medio, contribuyendo positivamente a ello el gran esfuerzo realizado en la fortificación de puertos, el establecimiento de presidios y la institución de los apostaderos tal como fueron concebidos con las fuerzas de vigilancia marítima que tenían asignadas.

Sin embargo la represión del contrabando, una de las misiones de éstos, ofrecía grandes dificultades: en primer lugar por la proclive actitud de la sociedad criolla o de origen peninsular de los virreinos a adquirir ilegalmente artículos que no podía ofrecer la metrópoli, y segundo por la dificultad que implicaba la interceptación del buque contrabandista, dada la enorme extensión de las costas y la escasa anchura del mar territorial de soberanía reconocido internacionalmente. Este factor imponía el apresamiento en alta mar, con la consiguiente reclamación de la potencia cuyo pabellón arbolaba el presunto contrabandista que, casi siempre, era la «Unión Jack».

Asimismo, como cínicamente admite Alfred Thayer Mahan, ferviente admirador de la «Royal Navy», la posesión de un poder naval insuperable, como era el de Inglaterra en esta época, pocas veces va acompañada por el respeto a los derechos de los demás. De hecho Inglaterra reiteradamente violó la libertad de navegación de los neutrales. Ésta fue precisamente una de las causas de nuestra inoportuna y desafortunada entrada en guerra en 1762.

La superioridad naval inglesa y su capacidad anfibia fueron siempre la espada de Damocles que pendía sobre la seguridad del ultramar hispano. De ahí nuestras reticentes alianzas y pactos con Francia tanto con la monarquía de los Borbones como con la republicana del Directorio.

En la carrera de armamento naval que se mantuvo ininterrumpidamente a todo lo largo del siglo XVIII, Inglaterra fue aumentando su delantera respecto a sus dos inmediatas seguidoras: España y Francia.

Comparativamente con la nuestra, la construcción naval inglesa era

más barata, y sus recursos, que fueron creciendo gracias a su auge colonial y comercio marítimo, permitieron a Inglaterra invertir en su flota cada vez más. Política que propiciaba su insularidad.

Conviene subrayar que tras la guerra de los Siete Años el Reino Unido se había convertido ya en el Imperio Británico.

Además la superioridad cuantitativa de la Armada británica iba acompañada de otra cualitativa. El talón de Aquiles de la Marina de la Ilustración fue la dificultad que siempre encontró para formar dotaciones adiestradas.

En la segunda mitad del siglo XVIII, como hemos visto, sostuvimos tres guerras contra Inglaterra: la primera de 1762 a 1764, la segunda de 1779 a 1783 y la tercera de 1794 a 1802.

El dominio del mar en la primera permitió a Inglaterra seleccionar el objetivo, concentrar en él el esfuerzo y desembarcar en el punto elegido de la costa, sin oposición naval, aprovechando la capacidad anfibia de su flota.

Una vez desembarcada la fuerza de desembarco, el éxito de ésta dependía de los medios puestos en playa para vencer la resistencia terrestre del adversario apoyada en sus fortificaciones costeras y en su capacidad de movilización.

En esta guerra España adoptó una estrategia defensiva en ultramar basada en las fortificaciones de sus plazas fuertes, las guarniciones de los presidios y el envío de refuerzos navales desde la Península.

Como hemos visto, todas estas medidas no fueron suficientes para repeler el ataque británico a La Habana, nuestro principal apostadero en el teatro de operaciones de mayor importancia estratégica.

En la segunda guerra (la de la independencia de los EE.UU.) el equilibrio naval en el Caribe, mientras la flota francesa contendía con la británica en aguas norteamericanas, nos permitió realizar con éxito operaciones navales ofensivas tanto en Florida como en Las Bahamas, pero no se aprovechó para recuperar Jamaica, objetivo incluido en nuestros planes.

En la tercera guerra la superioridad naval inglesa era aplastante. Consecuencia de ello fue la pérdida de Trinidad, única posesión que nos quedaba en la cadena de islas de Barlovento.

En Puerto Rico, ese mismo año, quedó palmariamente demostrada la influencia que podía tener el comportamiento de la población civil colonial en la defensa del territorio, obstaculizando la penetración de una fuerza de desembarco en un medio hostil.

En ambos casos, sin poseer el dominio del mar, acudir en socorro de Trinidad o Puerto Rico desde la Habana, era ardua tarea que sólo podía conducir al sacrificio inútil de la fuerza naval enviada.

En los demás teatros de operaciones, a excepción de en Manila en 1762, la defensa fue suficiente para hacer frente a las amenazas que se materializaron.

Entiendo que la dificultad que tuvo la toma de La Habana por los ingleses en dicho año y el conocimiento por parte de éstos de las obras de fortificación y refuerzo realizadas posteriormente, fueron factores disuasorios que evitaron un nuevo intento británico en esta tercera guerra, optando por objetivos secundarios como eran Trinidad y Puerto Rico.

La pérdida de La Habana entonces hubiera significado el golpe de gracia a la secular presencia española en el Caribe. De hecho tuvo que transcurrir otro siglo para que se arriara definitivamente la bandera española del mítico castillo de El Morro.