VALORACIÓN PATRIMONIAL DEL «SISTEMA PORTUARIO» EN EL ULTRAMAR HISPÁNICO

Juan Antonio RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO
Coronel CINA (retirado)

Para valorar, y después difundir, lo que representa hoy el patrimonio del «sistema portuario», considerado como huella cultural hispana en Ultramar, debemos referirnos al marco estratégico histórico, y a su concreción en las organizaciones para el esfuerzo logístico; o sea, a la condición de sus elementos funcionales y de sus formas diseñadas y construidas.

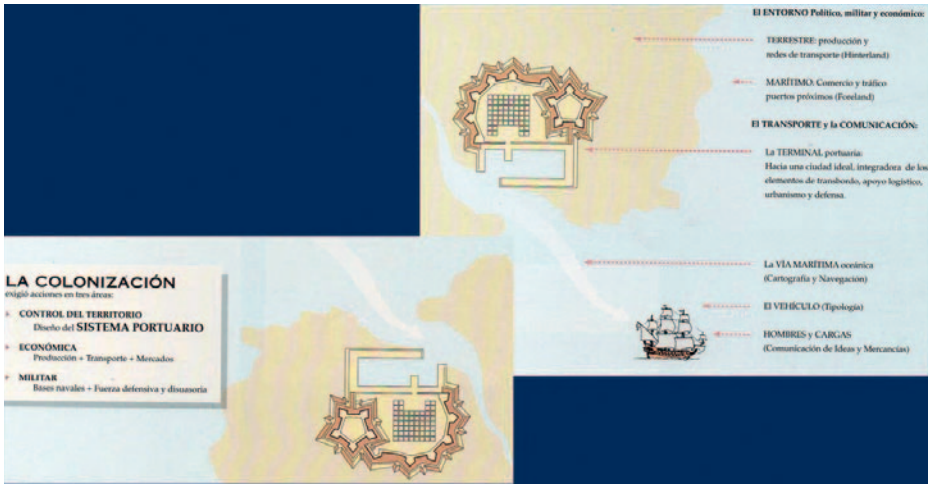
Para esta comunicación, que ha de ser concisa pese a tratar un tema complejo, y pretendidamente precisa en conceptos logísticos, debemos acotar estas funciones y formas, dentro del esquema hispano, para el transporte y comunicación que pretendía el control del territorio; o sea, la vía (marítima), el vehículo (buques) y las terminales (puertos). Y destacamos la importancia de estas terminales como infraestructuras integradoras de los elementos de transbordo y refugio, los apoyos a los buques y al personal y, por supuesto, defensas.

En este orden de ideas, destacamos el modelo patrimonial creado por la Monarquía Hispánica en Ultramar, esto es: el «Puerto Ideal», nacido del pensamiento racionalista de los siglos XVI y XVII y de su evolución en la época del Despotismo Ilustrado (siglo XVIII). Es decir, un modelo diseñado en el ámbito del academicismo, que encontraba la oportunidad de su recreación *ex novo* en los puertos (terminales) de los virreinatos (en Europa solo se podrían hacer adaptaciones).

El programa del Puerto Ideal académico comprendía, por un lado, la estimación de los fondeaderos, con preferencia en las bahías, y por otro, toda la logística naval: diques de abrigo y muelles, construcciones de aprovisionamiento y reparación de buques, apoyo al personal (formación y urbanismo) y sistema defensivo (fortificación).

Las comisiones para construir este Puerto Ideal fueron la aportación esencial del patrimonio histórico en Ultramar o, por mejor decir, de su intento de aportación, ya que estarían condicionadas por la política coetánea y por la posibilidad de ejecución: disponibilidad de personal, de materiales y de recurso financiero.

Esta es la huella hispana en Ultramar, de la cual, en parte, aún quedan muetras visibles, pero que debe comprenderse también a la luz de sus valores intangibles.



Veremos solamente algunos ejemplos de este patrimonio cultural.

En esta comunicación tratamos de hacer unas referencias concretas y destacar los trabajos realizados sobre este tema (complejo y multidisciplinar), que, en su mayoría, han versado sobre aspectos parciales y específicos[1]. Son aportaciones del Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo (CEHOPU), el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios de la UNESCO (ICOMOS), el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CII, dependiente de ICOMOS), el proyecto relativo al patrimonio militar CADIVAFOR (Catalogación, Divulgación e Valorización das Fortalezas fronteirizas entre Galicia e o Norte de Portugal) y el Instituto del Patrimonio Cultural de España (IPCE), dentro de su Plan Nacional de Arquitectura Defensiva y su Plan Nacional de Paisaje Cultural.

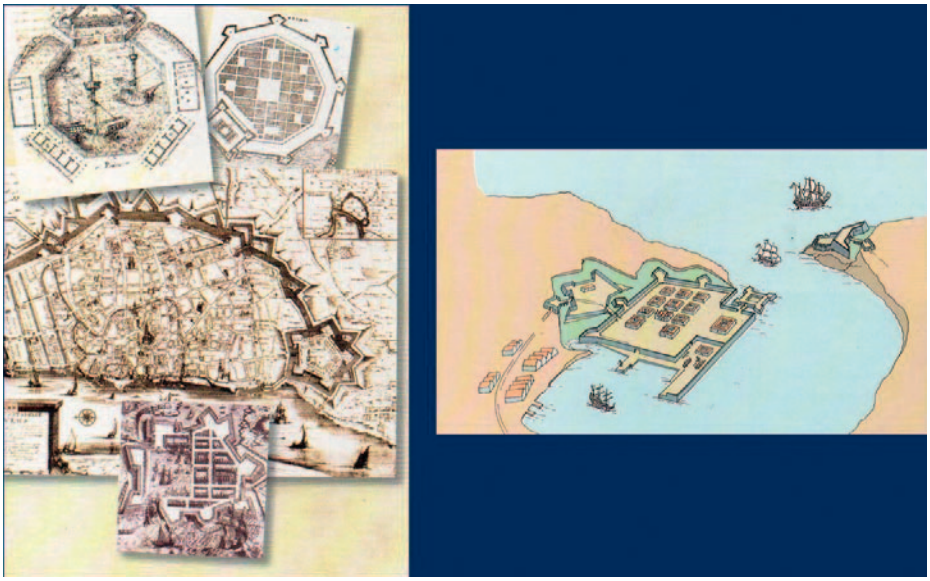
Nuestro objetivo era, y es, hacer estudios del patrimonio con carácter interdisciplinar y proyección internacional; en todo caso, nuestras aportaciones serán «valoraciones para la gestión», o sea, para la conservación y la difusión. Esto es ya un ofrecimiento de colaboración con los trabajos realizados, aunque poco difundidos (actas de coloquios, simposios, bibliografía, documentos de catalogación, etc.)

Intentamos ahora hacer un resumen de algunas valoraciones, con ejemplos del legado hispánico.

En primer lugar, recordamos la rígida estrategia de la Carrera de Indias hasta el final del siglo XVIII: dotada únicamente de unos pocos puertos, en un tiempo en que la Armada era un concepto impreciso de la defensa, muy condicionado por su «sistema portuario» (siglos XVI y XVII).

---

(1) En la bibliografía que relacionamos al final de este estudio citamos algunos de estos trabajos.



De aquellos primeros puertos, destacamos sus condicionantes geográficos: posición y tipo de fondeadero. Los convoyes irían a las zonas esenciales ya gobernadas, y el Puerto Ideal intentaría estar en la bahía[2]:

— en la llamada «Nueva España»: Puerto Cabello, Veracruz (Ulúa) e islas del Caribe (Santo Domingo y Puerto Rico);
— en la llamada «Tierra Firme»: Cartagena de Indias, Portobelo;
— en el regreso: La Habana.

Después hallamos estos puntos, no siempre provistos de bahías:

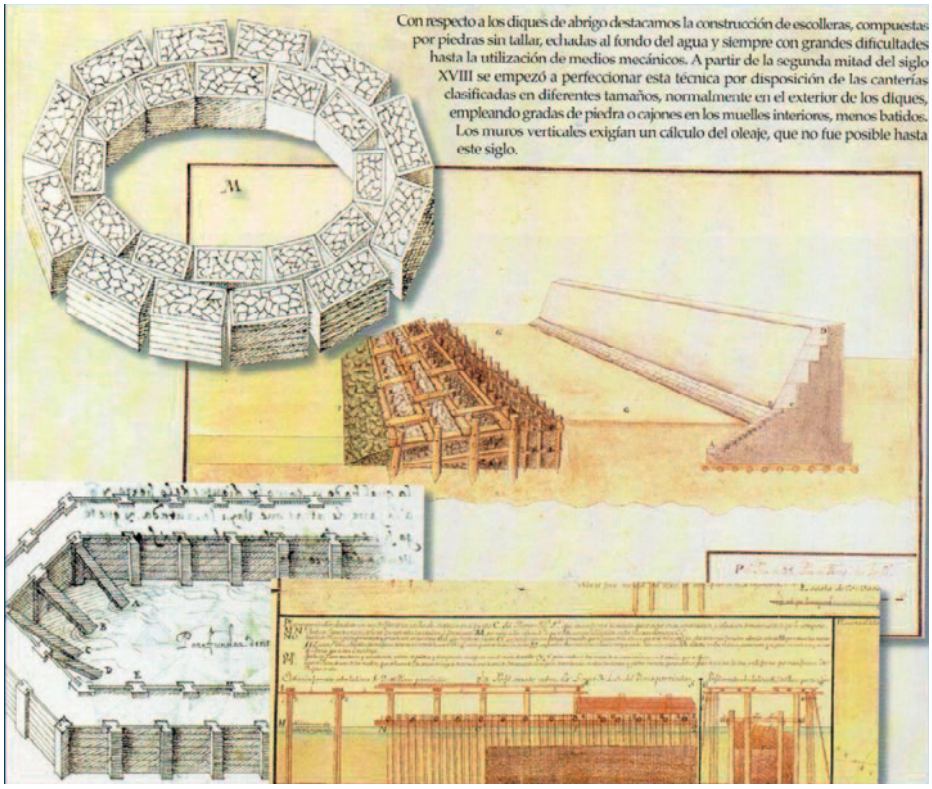
— en la extensión al Pacífico: Panamá, El Callao/Lima, Acapulco, Manila;
— en la extensión al Atlántico sur: Montevideo, Colonia del Sacramento, Buenos Aires;
— otros puertos complementarios: Santiago de Cuba, Puerto Cabello, Homoa, Campeche, etc.

En cuanto a las infraestructuras logísticas del Puerto Ideal, ya encontramos un modelo académico en los tratados del siglo XVI[3], encuadrables en la utopía

---

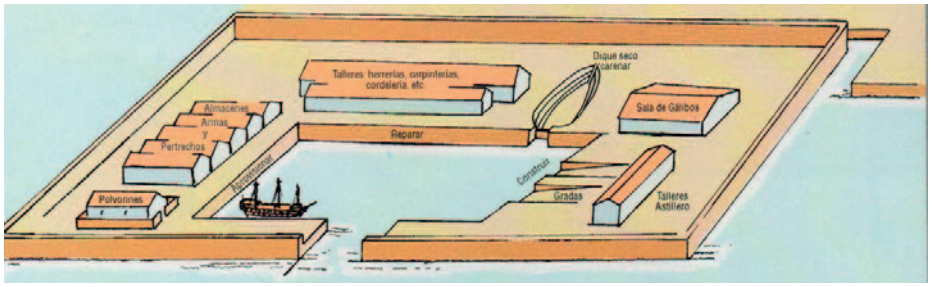
(2) Escalante de MENDOZA (1575), *Itinerario de navegación*. Pedro de MEDINA (1563), *Regimiento de navegación*. Nicolás CARDONA (1614), *Descripciones geográficas e hidrográficas*.

(3) [Juanelo TURRIANO], *Veintiún libros de ingenios y máquinas*. Pietro CATANEO (1554-1567), *I primi quattro libri di architettura*. Francesco MARCHI (1599), *Della architettura militare*. Y los de los ingenieros de la Academia de Matemáticas de Madrid, y en Ultramar desde 1584: Juan de Herrera, Tuburzio Spanochi, Cristóbal de Rojas, J. Bautista Antonelli, etc.

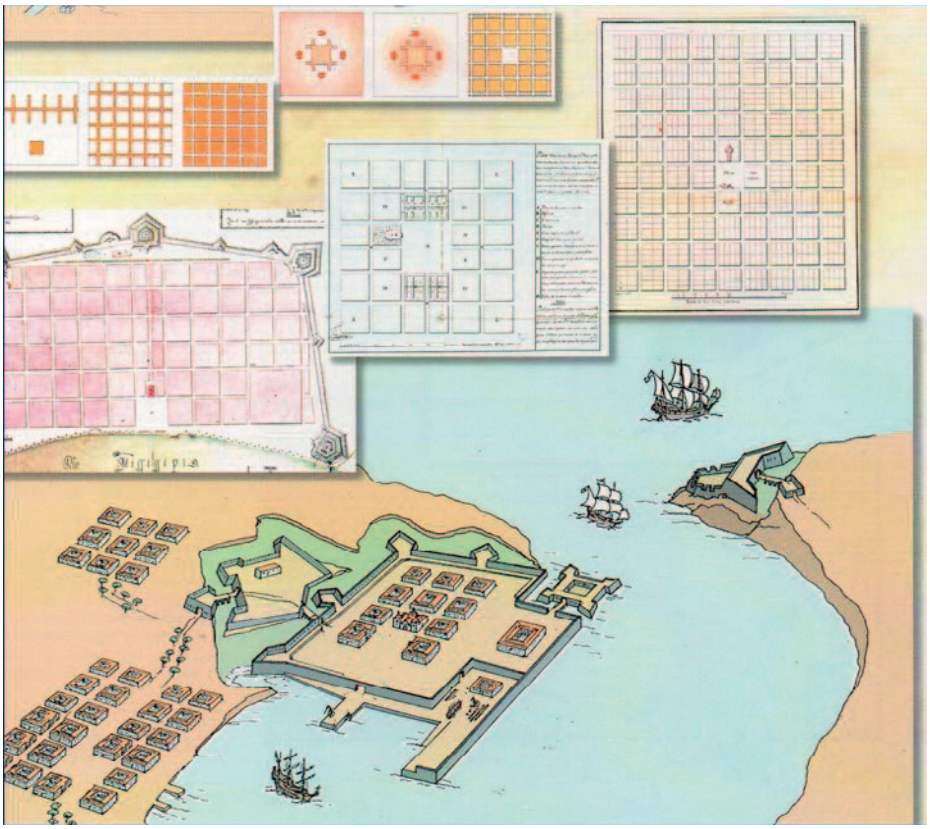


del llamado Renacimiento. Sirvan de ejemplos aplicados inicialmente: La Habana, Santo Domingo, Cartagena de Indias, Puerto Cabello, Cavite…, aunque con grandes condicionantes tecnológicos y financieros.

En cuanto a la ingeniería hidráulica de los diques, muelles, cimentaciones, etc., se pudo iniciar sobre la base de algunas actuaciones técnicas ya publicadas[4]



(4) [Juanelo TURRIANO] ob. cit., n.3, pp 124, 127, 309, 324, 325, 327. VITRUBIO (ed. de Urrea), 1582 (p. 30). Pedro de MADRID, 1696 (p. 329).

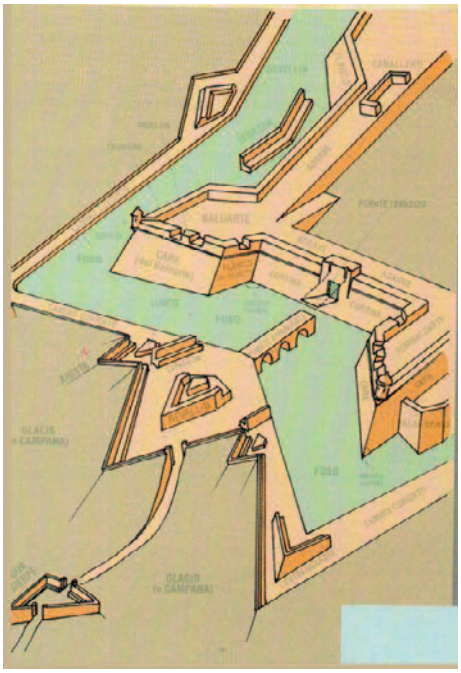


y construidas en La Habana, Cartagena de Indias, El Callao y Veracruz, aunque poco se conserva de estas obras iniciales.

En cuanto a los modelos académicos para el apoyo logístico de los buques (los galeones armados en transporte o escolta), o sea, para la construcción, aprovisionamiento y reparaciones, no se actuó con las novedades que ya desarrollaban los arsenales franceses e ingleses en el siglo XVII; solo se intentó en los puertos de La Habana y Cavite (Filipinas), y tardíamente.

En cuanto al diseño y construcción del apoyo al personal, hay que destacar el modelo urbano de su «Ciudad Ideal», con su previsión de funciones y formas. Esto se plasmó en una normativa específica para las autoridades en Ultramar, dada por el Consejo Real y Supremo de Indias (Madrid). Así, todos los puertos dispusieron de un modelo de base geométrica (cuadrícula) propio de la Ciudad Ideal (o Puerto Ideal). Sirvan de ejemplos destacados La Habana, Santo Domingo, Buenos Aires, Montevideo, Veracruz…, que se conservan en su mayoría.

Lo mismo podemos decir del modelo académico para la ingeniería militar defensiva del Puerto Ideal. El llamado «sistema abaluartado» y, después,



«atenazado»[5], conformado a las máximas académicas de comodidad (utilidad), firmeza y simetría (geometría).

Así pues, en Ultramar se investigó, desarrolló e innovó, y lo llevado a la práctica probó su eficacia hasta la primera mitad del siglo XIX. Se consideran ejemplos destacados y muestra de esta fortificación de herencia hispana: La Habana, San Juan de Puerto Rico, Veracruz, Montevideo, etc., que, sin embargo, no se mejoraron con artillería de costa para las nuevas necesidades defensivas del siglo XIX.

La investigación e innovación del Puerto Ideal de la época del Despotismo Ilustrado fue importante para el modelo académico, aunque su desarrollo resultase complicado. Trataremos de resumir el esfuerzo logístico acometido al respecto.

La creación de la Real Armada en el siglo XVIII y su organización, por medio de una estrategia nueva, fue determinante. Así, la superposición y parcial dominio del modelo ministerial de la Administración, a través de las Intendencias, en detrimento de los Consejos de Castilla e Indias, produjo un sistema de gestión por comisiones (hoy diríamos por programas y por objetivos), con el control total de los recursos de personal, de material y financiero (fue una copia de la Administración prusiana y de la francesa).

Primero, el gobierno de José Patiño, después el de José Campillo y, por último, el de Zenón Somodevilla (marqués de la Ensenada), quienes basaron sus ministerios en los principios de la Ilustración (que eran los académicos): utilidad y ciencia. Trataron de crear un patrimonio básico para el sistema portuario, con aplicación también de la nueva estrategia del denominado «poder marítimo», ejecutando un concepto en cuya carencia Alfred Mahan basó su explicación sobre nuestra decadencia naval en el siglo XIX[6].

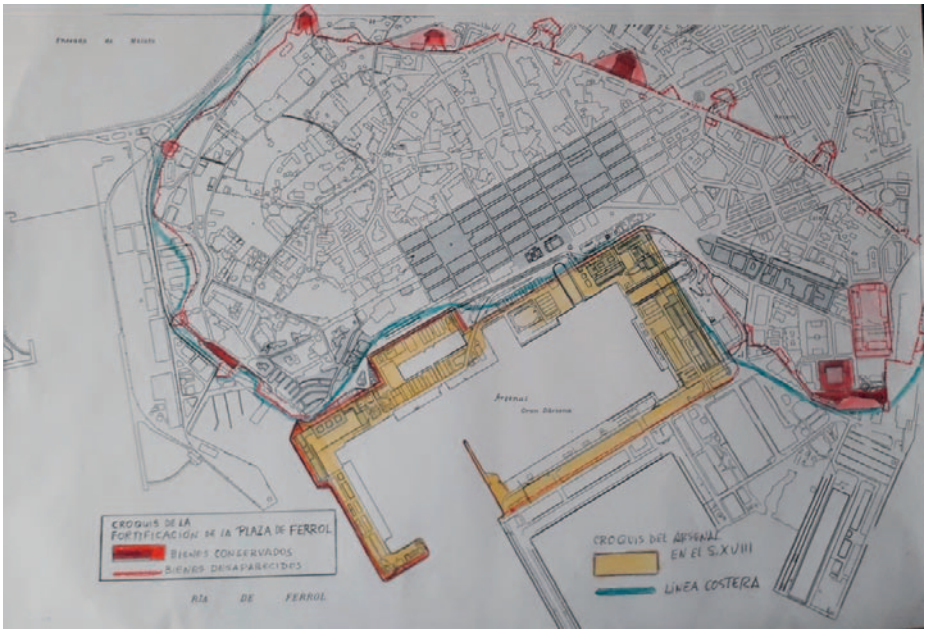
Concretando:

— en el esfuerzo logístico del nuevo sistema portuario, ya se proponía la libertad de comercio, que no se haría efectiva hasta el final del siglo y que suponía la atención a todos los puertos;

---

(5) La Real Academia de Madrid, el Colegio Imperial de los jesuitas, la Academia de Bruselas, la Academia de Matemáticas de los Ingenieros Militares del Ejército (desde 1710).

(6) MAHAN, Alfred: *The Influence of Sea Power upon History* (trad. española, Ferrol, 1901).



— las mejoras del modelo del Puerto Ideal serían académicas, como se plasmó en los tres primeros puertos: San Fernando, Cartagena y Ferrol.

Nos centramos en Ferrol, como modelo del Puerto Ideal que sería aplicable a todo el sistema portuario, ya que los inicios en San Fernando y Cartagena estuvieron muy condicionados por la geografía física y humana de ambos lugares. Ferrol no tendría condicionantes: en él todo era nuevo.

Para superar los inconvenientes de la geografía costera, Ferrol se diseñaba (con muchas discusiones) sobre el papel como un ejercicio académico[7]:

— el astillero, amoldándose a los nuevos buques del academicismo de Jorge Juan, ya superados los de Gaztañeta, con doce gradas y los talleres con fábricas auxiliares;
— los diques de abrigo y dársenas para los armamentos y reparaciones, con muelles de gran calado, almacenes, diques de carenar y talleres para los nuevos buques;
— la nueva ciudad, en función de la logística de personal (el de la propia Armada y el personal civil de apoyo);
— las defensas para todo el conjunto portuario, con las fortificaciones de la ría y la ciudad-arsenal.

---

(7) RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan: *La obsesión por el orden académico. El Arsenal de Ferrol*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2011.

En todo el ciclo logístico (determinación de necesidades/obtención/distribución), destaca la base académica por la comisión del intendente, con una nueva «racionalización del trabajo» (Ordenanzas).

Antonio de Perea, marqués de Monteverde, fue el director de las obras entre 1750 y 1760. Estas fueron sus medidas en relacionado con a los recursos:

— en cuanto a personal, aportación de las ingenierías por el academicismo de Jorge Juan y otros técnicos (De la Croix, Llobet, Sánchez Bort…) y contratación de personal civil;
— en lo tocante a material, aportación de todo tipo de contratos para los buques y la construcción del arsenal;
— en materia de recurso financiero, gestión de los envíos del ministerio y de los propios del departamento marítimo del Norte.

La proyección a los puertos de la metrópoli fue muy diferente que en Ultramar, que se vio afectado por la crisis orgánica que se produjo con la pérdida de competencias administrativas en las Intendencias, la guerra de 1762 (ocupación inglesa de La Habana y Manila) y otras posteriores (1779, 1781, 1792, 1796, 1804…) Así, La Habana se quedó con un gran astillero, pero sin diques de carenar en su arsenal, y Cavite (Manila) se vio privado de mejoras. Lo mismo ocurrió en la restante red de los apostaderos: Montevideo (1776), sustituto de Buenos Aires; El Callao (1799); Valparaíso (1768), suce-

sor de Acapulco; Puerto Cabello (1743), Cartagena de Indias, Veracruz/San Juan de Ulúa, etc. Cumaná, Campeche, Guayana, Coatzacoalcos, Portobelo, etc., en fin, se quedaron como meras estaciones navales

En resumen, estos puertos en Ultramar no serían reformados para adaptarlos a la nueva logística naval que demandaban los buques de finales del siglo XVIII ni, por supuesto, los de la segunda parte del XIX.

Esta es la herencia que dejamos en Ultramar: un modelo patrimonial académico («Puerto Ideal») que no se desarrolló convenientemente y que no podría apoyar a la Armada en la época de las emancipaciones ultramarinas. Actualmente, se conserva parte de las infraestructuras defensivas y del urbanismo, y casi ninguna de las de apoyo a la fuerza naval.

Bibliografía

CAPEL, Horacio; SÁNCHEZ, Joan Eugeni y MONCADA, Omar (1988). *De Palas a Minerva. La formación científica y la estructura institucional de los ingenieros militares en el siglo XVIII*. Barcelona, Serbal-CSIC.

CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (CEHOPU) [1989]. *La ciudad hispanoamericana. El sueño de un orden*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas.

— (1994). *Puertos españoles en la historia*. Catálogo de la exposición homónima, Madrid, Ministerio de Obras Públicas.

GUIMERÁ, Agustín y ROMERO, Dolores (eds.) [1996]. *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del coloquio internacional «El sistema portuario español»*. Madrid, Ministerio de Fomento, CEHOPU-CSIC.

KONVITZ, J.W. (1978). *Cities and the see. Port city planning in Early Modern Europe*. Baltimore, Johns Hopkins University.

VV.AA. (1984) [1985]. *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas. Actas del seminario* [catálogo de exposición]. Madrid, CEHOPU.

VV.AA. (1998). *Filipinas-Manila*. Catálogo de la exposición homónima. Ferrol, 1998.

VV.AA. (1998). *Manila 1571-1898. Occidente en Oriente*. Catálogo de la exposición homónima. Madrid, Ministerio de Fomento, CEHOPU.

VV.AA. (2014). Arquitectura defensiva. Revista *Patrimonio Cultural de España,* 9.

ZAPATERO, J.M. (1978). *Fortificación abaluartada en América*. San Juan de Puerto Rico, Instituto de Cultura Puertorriqueña.