

Jorge Ortiz Sotelo

La Real Armada en el Pacífico Sur.

El Apostadero Naval del Callao 1746-1824

México

Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas/Bonilla Artigas Editores

2015

568 p.

Gráficas

ISBN 978-607-8348-61-9

Formato: PDF

Publicado en línea: 23 de junio de 2016

Disponible en:

<http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/real/armada.html>



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

DR © 2016, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México

Conclusiones

A lo largo de casi 80 años la Real Armada pudo desempeñar sus funciones en el Pacífico Sur, con mayor o menor eficacia, gracias a una organización que se adecuó a las diversas circunstancias que fue encontrando. Sus comandantes no tuvieron una tarea fácil, especialmente por la compleja relación que mantuvieron con los virreyes en los asuntos económicos y en la dirección de las operaciones navales, que les eran privativas a los primeros. El poder los virreyes, pese a ir disminuyendo a medida que el proceso de centralización borbónica avanzaba, era aún considerable, y quienes detentaron esa función no tenían mayor interés en disminuirlo cediendo una parte del mismo en lo que atañe a las actividades marítimas, esenciales a la economía y a la seguridad del virreinato.

El ámbito de actuación de las naves asignadas a la zona fue la costa americana desde Veragua hasta el cabo de Hornos –más de 7 000 kilómetros–, extendiéndose por un breve periodo hacia el oeste hasta el archipiélago de la Sociedad –a unos 7 500 quinientos kilómetros del Callao–. Este amplio espacio marítimo llegaría a abarcar tres jurisdicciones, la de los virreyes del Perú y Nueva Granada, y la del capitán general de Chile, conduciéndose en ellas operaciones de cuatro tipos: a) de guerra, b) de control marítimo, c) de exploración y d) de transporte de tropas y de caudales. A más de estas responsabilidades, el Apostadero del Callao sirvió como punto de apoyo para los apostaderos de Montevideo, San Blas y Manila; así como para la expedición científica de Alejandro Malaspina.

No obstante los problemas que ya hemos referido con los virreyes y las dificultades inherentes a los largos meses que tomaban las comunicaciones con la Secretaría de Marina, que en ocasiones llevaron a la pérdida de alguna nave, como fue el caso de la *Hermiona* en 1762, los comandantes navales

lograron actuar con cierto grado de autonomía para operar y mantener sus naves, especialmente durante los conflictos que tuvieron que enfrentar. Pero esta situación no era sostenible en el tiempo, y el deterioro naval español, luego de Trafalgar y de la Guerra de Independencia peninsular, condenó al fracaso sus esfuerzos por mantener el control de las comunicaciones marítimas en el Pacífico Sur.

Por otro lado, la presencia de naves extranjeras en la zona, incrementada de manera exponencial luego del Tratado de San Lorenzo de El Escorial, en 1790, implicó un enorme reto para hacer respetar las leyes de comercio españolas. La lucha contra el contrabando resultó infructuosa, no tanto por la limitada capacidad de control marítimo ejercido por las naves reales sino por los intereses locales que ese comercio ilegal fue generando, facilitado por la corrupción de algunos funcionarios. El creciente conocimiento del Pacífico Sur por parte de los marinos británicos llevó a que durante el largo periodo de guerra que se inició en 1796 y que habría de prolongarse hasta 1808, con el breve intervalo de la Paz de Amiens, los corsarios de esa nación llegaron a constituir una verdadera amenaza a las comunicaciones marítimas en la zona. Varias de esas naves, como la *Chance* y la *Port-au-Prince*, tenían mayor porte y potencia de fuego que las naves de guerra españolas. Y esto fue mucho más evidente en el caso de la incursión de la fragata de guerra británica *Cornwallis*. La pérdida del bergantín *Limeño* y de la goleta *Extremeña*, así como las dificultades que tuvo que enfrentar la fragata *Astrea* en Paita, dan claros ejemplos de esa desventajosa situación.

Por otro lado, pese a la tenaz resistencia de los navieros, la Comandancia de Marina pudo aplicar algunas de las regulaciones vigentes en la península, especialmente las referidas a la matrícula de gente de mar y al control de la marina mercante. Para ello fue capital el establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao y de la Academia Real de Náutica de Lima. Esta última fue la base para la preparación de los integrantes del Cuerpo de Pilotos, cuya comandancia fue ejercida por el capitán de puerto, y puso el cimiento para las marinas mercante y de guerra republicanas. Lamentablemente, la presencia de buques extranjeros, incrementada paulatina pero sostenidamente desde fines del siglo XVIII, llevó a que el comercio marítimo fuera cayendo en sus manos en los años iniciales de la república.

La permanente necesidad de mantenimiento y apoyo a las unidades llevó a buscar recursos locales para los repuestos requeridos por las naves y a establecer algunas instalaciones en el Callao y, en menor escala, en aquellos puntos del Pacífico Sur donde las naves debieron permanecer estacionadas por largos periodos de tiempo. Paulatinamente, las instalaciones del Callao fueron aumentando en número y en capacidad de apoyo, facilitando así los trabajos que la maestranza debía llevar a cabo. Todo ello configuró el Arsenal Naval, que tuvo una vida algo accidentada hasta la designación de un comandante permanente. Pese a ello, el Arsenal pudo llevar a cabo diversos trabajos, no sólo a los buques de guerra sino también a las naves mercantes, contribuyendo de esa manera a la seguridad de la navegación en la zona.

Como parte de ese esfuerzo se debieron atender los problemas vinculados a la salud de las tripulaciones, particularmente durante las largas navegaciones desde puertos españoles. El temible escorbuto –que causaba considerables bajas en dichas travesías– sólo comenzó a ser controlado a finales del siglo xviii al variar la dieta consumida a bordo. La necesidad de atender a los enfermos llevó a establecer un hospital de marina en Bellavista, a cargo de médicos de la Armada; así como algunos hospitales temporales en aquellos lugares donde se hallaban estacionadas o debían recalar de urgencia.

Un problema adicional que debieron enfrentar los comandantes de Marina fue el control de la desertión, fenómeno común a todas las armadas de la época. Fueron innumerables los casos en que los tripulantes –especialmente la marinería–, formada tanto por peninsulares como por americanos, abandonaron sus naves aprovechando cualquier circunstancia. Muchos de ellos eventualmente eran capturados y vueltos a embarcar en su propia nave o en alguna otra, pero otro tanto lograba insertarse en la sociedad local, sirviendo a bordo de buques mercantes o simplemente encontrando alguna otra actividad que les permitiera vivir sin estar sujeto a las restricciones ni disciplina de a bordo.

El cumplimiento de las ordenanzas navales constituía la base de la disciplina en los buques, complementada con un riguroso sistema de castigos, que incluía penas corporales e incluso la pena capital. El conato de rebelión en la división del capitán de navío González de Arce, en enero de 1772, es la mejor evidencia de este tipo de problemas y de la drasticidad con que se enfrenta. Diferente es el caso de la quiebra disciplinaria a bordo de las

fragatas *Prueba* y *Venganza* en 1822, pues en él se mezclan lo disciplinario, las lealtades y las vinculaciones locales tanto de la oficialidad como de las tripulaciones.

Fueron varios los oficiales y oficiales de mar que establecieron fuertes vínculos con la sociedad local. Algunos de estos vínculos fueron de orden afectivo, llegando a formar familias, como fueron los casos de García del Postigo y de José Pascual de Vivero. Otros fueron de orden económico, dando lugar a la participación en actividades comerciales legales como ilegales, como lo evidencian los casos de Felipe Martínez y de Somaglia, respectivamente.

Si bien no tenemos cifras seriadas de los gastos causados por la Armada, sin duda fueron sustantivos, llevando a que se propusieran diversas medidas para reducirlos. Lamentablemente, muchas de estas medidas conllevaron la desatención de las naves y sus tripulaciones, atentando de ese modo contra su capacidad operacional. Quizá el caso más notorio fue el de la escuadra de Antonio María Vacaro, cuya permanencia en Talcahuano entre 1780 y 1783, lejos de una base de apoyo más adecuada como era el Callao, la deterioró de manera importante. Los resultados de este tipo de actitud se tradujeron en una práctica incapacidad de detener una eventual amenaza enemiga, razón de ser de su estada en esa zona del Pacífico Sur, así como en el incremento de los costos de rehabilitación para que pudieran retornar a España.

A pesar de que la Real Armada en su conjunto mejoró sus capacidades a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII, lo que se tradujo en una mayor presencia en el Pacífico Sur, dicho incremento resultó insuficiente para controlar plenamente la zona o para apoyar nuevos esfuerzos expansivos. Para finales de ese siglo la crisis de la metrópoli se fue agudizando, iniciándose un proceso que eventualmente llevaría a la implosión del imperio español. En ese contexto, el número de naves destinadas a la zona disminuyó, debiendo comisionarse buques mercantes para poder mejorar la seguridad marítima en el Pacífico Sur. A principios del siglo XIX, pese a los denodados esfuerzos llevados a cabo por hombres como el virrey Abascal y los comandantes de Marina Vivero y Vacaro, el estado español simplemente no estaba en condiciones de seguir controlando sus comunicaciones con los territorios americanos. De ese modo, los últimos tres lustros de la Real Armada en el Pacífico Sur estuvieron plagados de dificultades, justamente en una época en que debió enfrentar el reto representado por las fuerzas independentistas. El limitado número de na-

ves disponibles, la mayor potencia de los buques que debían enfrentar, los escasos recursos, la creciente sospecha sobre la fidelidad de los tripulantes americanos y una larga lista de otras consideraciones, fueron llevando a las fuerzas navales españolas a abandonar la iniciativa y a adoptar una actitud defensiva, a la espera de unos refuerzos que nunca llegaron.

