

LA MARINA DE GUERRA NORTEAMERICANA Y LAS GUERRAS DE INDEPENDENCIA HISPANO - AMERICANAS (1815 - 1823)

*Por ARTHUR PRESTON WHITTAKER,
Profesor de la Universidad de Pennsylvania.*

En el presente artículo se discutirá la actuación de la marina de guerra norteamericana en relación con la lucha hispanoamericana por la independencia hasta la víspera del consabido mensaje de 1823 en que el Presidente Monroe lanzó su desafío a la Santa Alianza, amenazándola con la guerra si trataran los aliados de invadir a los nuevos estados o de ingerirse de modo alguno en sus asuntos.

En vista de esta amenaza rotunda, será interesante ver cuales eran el estado y las fuerzas de la marina de los Estados Unidos por aquél entonces, qué experiencia tuvo de los mares y costas hispanoamericanas que (según Monroe) estaba lista para defender contra las grandes potencias europeas, y cual había sido su actuación en las guerras de independencia hasta la fecha del mensaje de Monroe. La importancia de estas cuestiones estriba principalmente en un factor geográfico que es obvio pero que a veces se olvida, y es este: por mas que se hablara de la unidad geográfica del Hemisferio Occidental, el hecho es que los medios de comunicación entre los Estados Unidos de un lado y Europa y América Latina del otro lado eran exactamente los mismos, es decir, buques navegando por alta mar. En cuanto a la masa continental de América, ésta sirvió mas bien como una barrera que como un vínculo entre la república del Norte y los nuevos estados al Sur. Aún en el caso de México, el único país hispanoamericano que tenía frontera común con Estados Unidos, se viajó del uno al otro casi siempre por mar, y rara vez por tierra. En cuanto a los otros países hispanoamericanos, había mu-

chos de ellos que estaban a mucha mayor distancia que la Europa occidental de los Estados Unidos, por ejemplo, desde Nueva York y Filadelfia a Liverpool, Londres, Le Havre, Bordeaux, Bilbao y Cádiz; unas 3000 millas; a Montevideo y Buenos Aires, unas 6000 millas; y a Valparaíso y el Callao por la vía mas corta (Cabo de Hornos y Estrecho de Magallanes) unas 10,000 millas. Es decir, el viaje desde la capital norteamericana hasta muchas de las capitales sudamericanas era dos a tres veces mas largo que el viaje desde aquel hasta las capitales de Francia, España e Inglaterra. Estos hechos son muy conocidos, pero valen la pena de mencionarse aquí, pues en el presente siglo la situación ha cambiado tanto, con la abertura del Canal de Panamá y el desarrollo de la aviación, que nos cuesta algún esfuerzo apreciar cuan difícil era entonces mantener relaciones entre los estados hermanos de América.

Pero el hecho que quiero subrayar es no que la distancia entre los Estados Unidos y la América Latina fué grande sino que las comunicaciones entre ellos y ésta se mantenían únicamente por mar. Por esto, las marinas mercante y de guerra norteamericanas, tuvieron un papel importantísimo en las relaciones interamericanas de entonces, y de éstas dos, fué la marina de guerra la mas activa, en vista de la lucha continua que reinaba en casi todos los países y mares de Hispanoamérica.

Aunque joven y menos fuerte que las de Inglaterra y Francia, la marina de guerra de los Estados Unidos había crecido mucho desde su establecimiento a fines del siglo XVIII y sus hazañas constituyeron una página gloriosa en la generalmente desdichada guerra de 1812-1814 contra Inglaterra. En efecto, poco tiempo después de 1815 se arraigó en Estados Unidos el mito de que su marina había vencido a la de la Gran Bretaña. Ciertamente, no había hecho tal cosa, y el mito, creando una fe equivocada en su poderío, estorbó por muchos años al mejoramiento de la marina. Pero al mismo tiempo ayudó a fijar la atención del pueblo norteamericano en su marina de guerra y a fortalecer la creencia de que el destino la conducía por los mares del mundo. Esta creencia, a la vez, debilitó el sentimiento ya tradicional del aislamiento, pues el solo hecho de que tuvieron una marina tendía a envolver a los norteamericanos en los asuntos de otros países. Ya en 1813 John Adams, segundo presidente de la república y padre de su marina, escribió con

clarividencia: "La fundación de la marina de guerra norteamericana marca una etapa importante en la historia del mundo. Sus consecuencias serán mas grandes de lo que ninguno de nosotros puede prever, y se sentirán en Asia y Africa, en Sudamérica y Europa. Las cuatro partes del mundo están en conmoción. Nosotros intervendremos en todas partes. Únicamente una marina (con la ayuda de Dios) nos puede asegurar, proteger y defender".

Y, podemos añadir, únicamente una marina (con la ayuda de Dios) pudo proteger y extender los intereses de los Estados Unidos en la América Latina y dar efectividad a su política de excluir de América la influencia política y comercial de Europa.

Los dos principales servicios de la marina en los mares hispanoamericanos fueron, primero, el de proteger los barcos mercantes nacionales contra toda clase de acción ilegal de parte de los piratas, los corsarios, y las marinas de guerra tanto de los nuevos estados como de España; y segundo, facilitar el comercio por el transporte de plata y oro (dinero, barras, etc.) desde los puertos de la América Latina a otros puertos de la misma o a los Estados Unidos. Además, por el transporte de comunicaciones oficiales y agentes del gobierno, la marina ayudó mucho al Departamento de Estado; dió alguna protección a los ciudadanos norteamericanos tanto en tierra como por alta mar; y alzó al prestigio de su gobierno en todas partes.

Después de 1815, se intensificó y extendió la protección de la marina al comercio nacional. De la falta de tal protección se quejaban amargamente los comerciantes y los agentes comerciales de Estados Unidos en las Antillas, México y Sudamérica. Desde Santiago de Chile el agente J. B. Prevost escribió en 1818 que las fuerzas navales de los españoles en el Perú parecían decididas a aniquilar al comercio norteamericano en el Pacífico, ultrajando todos los principios del derecho internacional; y poco después añadió que la marina chilena, recién organizada bajo el mando del ex-oficial inglés Lord Cochrane, seguía el ejemplo de los realistas. Cogido entre estas dos fuerzas beligerantes, dijo, el comercio neutral de los Estados Unidos pronto desaparecería si el gobierno no tomaba medidas prontas y eficaces para protegerlo, como ya protegía Inglaterra a su comercio en estos mares por medio de patrullas navales permanentes.

Muy a propósito tuvo lugar la misión del Capitán James Biddle, con la fragata norteamericana *Ontario* a Valparaíso y el Callao. Cuando llegó la *Ontario*, había muchos buques mercantes embarcados o confiscados en Chile y el Perú. Entre ellos se destaca el caso del *Beaver*, propiedad del acaudalado comerciante John Jacob Astor de Nueva York (uno de los primeros millonarios de los Estados Unidos). Llevó el *Beaver* mercancías y municiones avaluados en \$140,000, y un sobrecargo que se llamó Francisco Ribas, y se había asegurado en Nueva York contra todos los riesgos, incluyendo a los provenientes del comercio contrabando. Su destino oficial fué China y la costa noroeste de Norteamérica, pero a su paso por la costa occidental de Sudamérica, pronto entró en el puerto de Talcahuano. El comandante español del puerto le hizo presa, le condenó y se llevó la mayor parte de su carga. El capitán del *Beaver* pidió socorro y justicia de todas partes, incluyendo al Virrey en Lima; pero probablemente nadie le habría atendido si no se hubiera hallado en Valparaíso en este momento el Capitán Biddle con la fragata *Ontario*. Siguió inmediatamente su viaje al Callao, y desde la *Ontario*, que fue mas fuerte que ningún buque en la marina realista del Perú, condujo una negociación con el Virrey que terminó en una victoria por el *Beaver* y todo el comercio norteamericano. Del mismo modo (y en muchos casos con mas justicia) el Capitán Biddle salvó a otros buques mercantes de los Estados Unidos en Perú y Chile, hasta que, dentro de seis meses, se estimó que había salvado a buques y mercancías avaluadas en mas de un millón de dólares.

Las hazañas de Biddle indicaron la ruta que el gobierno norteamericano debía seguir para proteger al comercio nacional en la América Latina. La primera consecuencia de esta lección fué la adopción en 1819 de una importante ley del Congreso autorizando al presidente a extender e intensificar la protección por la marina de guerra al comercio. En conformidad con esta ley el Presidente Monroe y su gabinete tomaron muchas medidas al efecto, tales como convoyes, el empleo de la fuerza armada en alta mar, y el establecimiento de escuadras permanentes (o "estaciones") en Hispanoamérica. Había tres de estas estaciones: la estación del Pacífico (una escuadra compuesta de algunas fragatas y barcos menores, operando desde el Callao y Valparaíso), la escuadra del Brasil (Rio

de Janeiro a Buenos Aires), y la estación de las Antillas (patrullando tanto el Mar Caribe como las Antillas). La importancia de la América Latina en las operaciones de la marina de los Estados Unidos resalta del hecho de que, de un total de cuatro estaciones extranjeras, tres de ellas estaban en la América Latina.

Pero es de notar que todo esto no alteró la política ya adoptada de neutralidad en las guerras entre España y sus antiguas colonias. La marina norteamericana no disparó un solo tiro en favor de los patriotas ni aportó ninguna especie de ayuda directa a ellos, aunque sí lo hizo indirectamente, según el gobierno, que representó a su política neutral como un servicio importante a la causa patriota, pues evitó la intervención de las potencias europeas en favor de España y así aseguró el éxito de la revolución en la América española. En todo caso, la función de la marina norteamericana siguió siendo la de mantener la neutralidad de su gobierno en la contienda y sobre todo de proteger sus mercantes y otros ciudadanos en el gozo de sus derechos de neutrales. Estos derechos se sostenían con casi igual fuerza contra los dos beligerantes (realistas y patriotas) y, como veremos, esto provocó gran resentimiento en los nuevos estados. Lo peor fué que a veces la marina norteamericana ayudó a los realistas, por ejemplo, por el transporte de oro y plata de cuenta de los realistas peruanos, y en quebrantar a los "bloqueos de papel" que intentaron establecer Lord Cochrane y la marina chilena en toda la costa del Perú. A las quejas patriotas contra estos procedimientos, el gobierno norteamericano replicó que su marina actuaba según los principios de la neutralidad imparcial, pues sus procedimientos eran los mismos en relación con los dos beligerantes y los realistas se quejaban de ellos del mismo modo que los patriotas. Esto fué verdad, pero los patriotas no se enfadaban menos por eso. Hubo una divergencia de criterio profundo entre los patriotas y los Estados Unidos. Los primeros, lejos de convenirse por la teoría del efecto benéfico de la neutralidad, creyeron que la república del Norte debió ayudar directamente a ellos, y miraron como una especie de traición que la marina norteamericana ayudara (aunque fuera indirecta e imparcialmente) a los realistas.

El transporte de oro y plata fué uno de los servicios principales prestados por los navíos norteamericanos a su país. Este, como casi todos los países, dependía de la América Latina por estos

metales, que le eran indispensables por su moneda corriente y también por su comercio con Europa, India y China. El estado de guerra que reinaba en Hispanoamérica dió gran valor a los navios para la protección del oro y plata, y solian no solamente transportarlos desde los puertos de origen a los de los Estados Unidos y otros países sino también servir como bancos de depósito, dando en cambio de los depósitos giros que circularon como moneda. Por ejemplo, cuando el Capitán Biddle regresó desde el Perú en 1818, trajo con él Dl. 200,000 en dinero, de este Dl. 41,000 por comerciantes de Rio de Janeiro y el resto por John Jacob Astor y otros comerciantes de Nueva York y Boston; y durante todo el tiempo de su estancia en la "Estación del Pacífico" desde 1822 hasta 1824, el Capitán Stewart permitió que su fragata, la *Franklin*, sirviera de banco para los hombres de negocio de su país en Chile y el Perú.

Durante la mayor parte de las guerras de independencia, los realistas se mantuvieron dueños de las principales fuentes de oro y plata en el Perú y México. Por consiguiente el transporte de estos metales vino a parar en beneficio de la causa de España. Por este motivo y otros, los patriotas y sus partidarios en Estados Unidos criticaron la práctica vivamente. En el Congreso en Washington se trató de suprimirla enteramente. Henry Clay, campeón de Hispanoamérica, habló en este sentido con su muy conocida elocuencia y además, propuso que una espada ricamente ornada que el Virrey del Perú había regalado al Capitán Biddle se presentara al general mas distinguido de los ejércitos patriotas. Esta propuesta se abandonó pronto, pues pareció mas a propósito para sembrar discordias entre el gobierno norteamericano y los hispanoamericanos, entre quienes había bastante variedad de criterios sobre la identidad de tal general.

En cuanto a la práctica de transportar dinero en buques de guerra, ésta no se suprimió. Tuvo tanto valor por todo el país, en su vida interior como en su comercio internacional, que no se pudo prescindir de ella. Lo mas que se hizo fué imponer algunos reglamentos, como el de llevar cuentas exactas de los depósitos, y la prohibición contra depósitos de parte de extranjeros. El efecto de estos reglamentos fué mas bien el de arraigar la práctica, que siguió empleándose por muchos años en bastante gran escala. Por ejemplo, en los cinco meses desde Julio de 1825 hasta Enero de 1826, el Ca-

pitán Isaac Hull recibió a bordo de su fragata, *United States*, en el Callao Dl. 225,000 en dinero y pasta. Añádase que esta práctica favoreció bastante a los intereses particulares de los oficiales navales. En el caso que acaba de citarse, el Capitán Hull recibió en comisiones sobre los depósitos en un período de cinco meses Dl. 2,500, o mas de la mitad de su sueldo por un año entero.

Los resultados de la expansión de la actuación de la marina de guerra norteamericana desde 1815 hasta 1823 fueron muy variados. De un lado, la sola demostración del poderío de Estados Unidos por estos extensos mares agradó mucho al público y creó en la América Latina un prestigio que podía ser muy útil. En el transporte de oro y plata la marina indudablemente prestó un servicio de gran valor a toda la nación. En su función primaria de proteger al comercio, también tuvo buen éxito, aunque en este caso los mejores resultados se obtuvieron unos pocos años mas tarde.

De otro lado, este aumento en el poderío, prestigio y actuación de la marina se compró a un precio bastante alto aun, si no se mira mas que el resentimiento que ocasionó en la América Latina. Este resentimiento se sintió en ambos campos beligerantes, pero fué mas vivo en el de los patriotas, quienes dieron por sentado que el interés común en la causa de la libertad debía persuadir a los Estados a prestar una ayuda activa a ellos.

En una medida bastante limitada, la validez de esta suposición se admitió en Washington. Así, las instrucciones dadas por el Departamento de Marina al Capitán Stewart de la fragata *Franklin* en 1821 a vísperas de su partida para las costas de Chile y el Perú dijeron que la guerra en Sudamérica era, de parte de los patriotas, una lucha por la independencia y libertad, y que por consiguiente los Estados Unidos debían abstenerse de toda acción que pudiera interpretarse en el mas mínimo grado como favorable a la causa de España.

Las órdenes dadas a Stewart en este asunto dificilmente habrían podido ser mas categóricas ni (si se toma en cuenta que todavía los Estados Unidos profesaban una política de neutralidad imparcial) mas favorables a los patriotas. No obstante, la conducta de Stewart en este crucero dió lugar a protestas indignadas de varios de los gobiernos sudamericanos, que encontraron apoyo en los informes del mismo agente norteamericano en Chile, J. B. Pre-

vost. Estas protestas se presentaron en Washington no solamente por los gobiernos inmediatamente interesados de Chile y Perú, sino también por los de Colombia y Buenos Aires. La protesta de este último merece atención especial, pues se hizo en nombre de la solidaridad continental y en ella se afirmó categóricamente que el Capitán Stewart había ayudado abiertamente a las fuerzas realistas en Alto y Bajo Perú y había manifestado una hostilidad directa al sistema americano.

Al regreso de Stewart de su crucero en el Pacífico, se le procesó en una corte militar. Uno de los principales cargos fué que (como afirmaron los gobiernos sudamericanos) había quebrado la neutralidad de los Estados Unidos. El proceso largo y sensacional terminó con una exoneración rotunda del Capitán, y la sentencia se aprobó inmediatamente y sin vacilación por el Presidente Adams.

Lo que nos interesa aquí no es si Stewart fuera culpable o inocente, sino que su conducta, que se aprobó, tras una investigación esmerada, por las mas altas autoridades de los Estados Unidos, causó la mas viva indignación por las esferas patriotas de Sudamérica. Este hecho ilumina una faz importante de la actuación de la marina norteamericana, es decir, que aunque la república del Norte y los nuevos estados tenían muchos intereses comunes, discreparon entre sí — al parecer, irreconciliablemente — sobre el uso que debía hacerse de la marina de guerra de los últimos.

Este desacuerdo, que sin duda habría sido serio en cualquier circunstancia, se agravó por el hecho de que los nuevos estados de Hispanoamérica empleaban, o en sus marinas de guerra o como corsarios, a muchos individuos a quienes los Estados Unidos miraron con enojo. En la primera fila de éstos estaba Lord Cochrane, comandante de la marina chilena. Mientras que los Hispanoamericanos pensaban que los Estados Unidos debían ayudarles con su marina, o a lo menos no emplearla para dificultar la actuación de la marina chilena, a los norteamericanos pareció que la no-intervención absoluta equivalía a dar a filibusteros como Cochrane plena libertad de acción para despojar al comercio de los Estados Unidos. Según los últimos, su marina trataba únicamente de obligar a los nuevos estados a observar las reglas del derecho internacional en sus relaciones con el resto del mundo civilizado. Pero para los sudamericanos fué difícil apreciar la nobleza de este intento cuando

estaban seguros de que los oficiales navales norteamericanos a quienes se había encargado su ejecución hacían buen negocio de ella, y al mismo tiempo ayudaban a los odiados españoles. Así, el mar, que debió ser el vínculo más fuerte entre las dos Américas se convirtió en una fuente de discordias entre ellas.

Finalmente, la marina norteamericana se modificó como consecuencia de su actuación en la América Latina en estos años. La extensión de la zona de sus operaciones dió a sus oficiales un conocimiento mucho más cierto y detallado de las condiciones de navegación y guerra en los mares y costas hispanoamericanas. Por ejemplo, el primer buque de guerra de los Estados Unidos que entró en el mar Pacífico fué el *Essex*, mandado por David Porter, en su crucero de 1813 y 1814; en la década siguiente muchos otros frecuentaron este mar y ya en 1822 se había establecido una escuadra permanente, la "Estación del Pacífico", en las costas de Chile y Perú. Por supuesto, los conocimientos así adquiridos serían de gran valor si las potencias Europeas intentasen una intervención en la América Latina y los Estados Unidos tratasen de impedirlo.

Sin embargo había un aspecto bajo el cual la marina llegó a ser menos apta para enfrentarse a tal intervención, y parece que la deterioración se debió en parte a su actuación en América Latina. Según un reciente estudio, después de 1815 los Estados Unidos desconocieron las lecciones de la guerra de 1812 contra Inglaterra, desatendieron a sus navíos capitales, y enfocaron sus recursos en la construcción de buques menores, que en tiempo de guerra no podrían resistir a los navíos enemigos y serían útiles solamente para el corso. Esta política, según el mismo libro, se adoptó bajo la influencia del mito de la victoria naval en la guerra contra Inglaterra. Tiene razón, sin duda, pero hay que añadir que la política se debió también a la función de la marina en Hispanoamérica. Esta función fué sobre todo la de proteger al comercio en una área muy grande contra piratas, corsarios, y las marinas débiles de España y los nuevos estados. Para este propósito, fué mejor tener muchos buques chicos que unos cuantos navíos grandes, puesto que en las operaciones cerca de la costa, en aguas de poco fondo, los buques mayores eran casi inútiles. Si se tiene presente la importancia relativa de la América Latina en el conjunto de las operaciones de la marina entonces — tres de sus cuatro escuadras en países ex-

tranjeros estaban ahí — la fuerza de este factor puede fácilmente apreciarse.

En todo caso, la política naval seguida por los Estados Unidos desde 1815 hasta 1823 no fué sana desde el punto de vista de la defensa de América contra una potencia naval de primera fila. La depresión económica que empezó en 1819 creó en el Congreso un entusiasmo por economizar que amenazó debilitar todavía más a la marina. Pero fué este precisamente el período en que el peligro europeo alcanzó sus mas alarmantes proporciones, y cualquier niño podía comprender que únicamente una marina de navios de combate podría repeler a tal invasión.

Arthur Preston WHITAKER.