

LAS BATALLAS NAVALES EN EL PERÍODO DE LA INDEPENDENCIA DE LAS AMÉRICAS (1776 – 1824) Y EL COMERCIO MARÍTIMO DE GUAYAQUIL

Hernán R. Moreano

*Máster en Ciencias Oceanográficas. Academia de Guerra Naval, Base Naval Norte, Avenida Pedro Menéndez Gilbert. Guayaquil-Ecuador
hmoreano@gye.satnet.net*

Artículo recibido: septiembre, 2013 **aceptado:** noviembre, 2013

Resumen: El proceso de independencia de las Américas ocurre durante casi 50 años, en el período comprendido entre 1776 y 1824, que se inicia con la Declaración de la Independencia de los Estados Unidos en 1776 y termina con la Batalla de Ayacucho en 1824. Durante el mismo se producen 41 batallas navales en donde intervienen las flotas de las potencias marítimas en cuatro Teatros de Guerra con resultados favorables para Inglaterra en el control del mar, mientras Francia y España quedaban con sus flotas reducidas, producto de sus derrotas. En este escenario mundial el comercio de Guayaquil prosperó gracias a la libertad de comercio, al “boom” del cacao y al aumento de la demanda del mismo en Nueva España y Europa, así como, a la apertura de las Líneas de Comunicación Marítimas, lo que creó prosperidad y riqueza en el Puerto de Guayaquil con el consiguiente beneficio para la campaña de independencia que ejecutó el ejército libertador.

Palabras claves: batallas navales, líneas de comunicación marítimas, comercio, Guayaquil.

Introducción

Desde la declaración de la independencia de los Estados Unidos hasta la consolidación de la independencia del Perú, en la batalla de Ayacucho, marcaron un período de intensa actividad marítima con el protagonismo de las mayores potencias marítimas que se concretó en 41 batallas navales distribuidas en cuatro teatros de guerra marítimos y entre ellas sobresalen las acciones que consolidaron la independencia de los Estados Unidos, la campaña francesa en el Océano Indico y las batallas decisivas en los teatros de Europa y las Indias Occidentales que determinan la suerte de la Flota Combinada y la supremacía de la “Royal Navy” en los mares del mundo.

El análisis de cada una de las acciones, en la cronología de las batallas navales 1776-1824 permite conocer a las fuerzas participantes, el teatro de guerra y teatro de operaciones en donde ocurrió la acción y sus resultados. Sobresalen los combates de Dominica II y Trafalgar por el número de buques de línea que intervienen y lo propio ocurre con la batalla en el Golfo de Finlandia en la guerra entre Rusia y Suecia y en donde se pierden más de 7000 vidas, tantas como en la batalla de Lepanto entre moros y cristianos en el siglo XV.

En este escenario y tomando en cuenta la decisión de España sobre la libertad de comercio y el primer “boom” del cacao que es consecuencia de la mayor demanda de la “Pepa de Oro” en mercados tradicionales y nuevos, así

como la seguridad en el uso de la líneas de comunicación marítimas (LCM), crean en Guayaquil un período de riqueza, producto del intenso intercambio entre las actividades de exportación e importación que es favorable para la guerra de la independencia de lo que es hoy Ecuador.

El propósito de este estudio fue hacer un recuento de los conflictos navales que tuvieron lugar durante el periodo de independencia de las Américas y como influyó en el comercio del puerto de la ciudad de Guayaquil.

Los teatros de guerra marítimos

La declaración de la independencia de los Estados Unidos el 4 de julio de 1776 en Filadelfia, el inicio de una nueva guerra entre Francia e Inglaterra en 1778, el tratado comercial y de alianza entre Francia y Estados Unidos en ese mismo año y el ingreso de España a la guerra como aliada de Francia en 1779, destacan el escenario político de la última cuarta parte del siglo XVIII y consecuentemente se establecen cuatro teatros de guerra marítimos (Mahan, 1890) en donde se desarrollan un conjunto de acciones navales trascendentes por el control del mar de cada uno de estos espacios y que en resumen son: Norteamérica, Indias Occidentales, Europa y Océano Indico. Estos cuatro teatros se dividieron a su vez en teatros de operaciones marítimos, de manera que se establecieron los siguientes: Océano Atlántico Noroccidental, Mar Caribe (Antillas), Océano Atlántico Nororiental, Mar del Norte, Mar Mediterráneo y Costa de Coromandel en la India. En el teatro de operaciones del Mar Báltico intervinieron exclusivamente Rusia y Suecia en la guerra que mantuvieron entre 1788-90. Una sola acción se registra en las islas del Cabo Verde en la costa occidental del

África frente a Senegal, pero no representa de ninguna manera un nuevo teatro de guerra.

En los inicios del siglo XIX sobresalen las acciones trascendentes de Nelson en Copenhague (abril 1801) y Trafalgar (Octubre 1805) que marcó la definitiva derrota de la flota aliada franco española y el consecuente control de la LCM por parte de Inglaterra.

El Océano Pacífico y en particular el Océano Pacífico Oriental no fue escenario de acciones navales similares a las que ocurrían en otras áreas marítimas por lo que la navegación y el comercio no enfrentaron amenazas en este sector geográfico.

Las Armadas en 15 años de paz, previos al período en análisis, habían sido capaces de modernizar sus flotas al punto que Francia disponía de 86 buques de línea y 67000 marinos, España con 60 buques de línea, de manera que la flota combinada contaba con 146 unidades, mientras que Inglaterra intervenía con 228 naves de las cuales 150 eran buques de línea, es decir, que en número tanto la flota aliada como la inglesa estaban en condiciones similares de fuerza, sin embargo, los buques de línea franceses y españoles tenían un mayor desplazamiento y mayor número de cañones (algunos superaban los 120), frente a la mayor maniobrabilidad y velocidad de los ingleses (Mahan, 1890).

En los otros elementos de la estrategia marítima los beligerantes disponían de posiciones en los teatros de guerra marítimos y debían controlar sus LCM que unían las metrópolis y sus colonias, tanto para mantener su esfuerzo de guerra como su comercio.

Las acciones marítimas

Durante este periodo es donde más batallas navales se registraron en toda la historia naval y los hechos ocurrieron en los cuatro teatros de guerra marítimos con un total de 41 acciones (Sanderson, 1975), lo que en promedio significa casi una batalla por año con la participación de varias decenas de buques de línea como lo fue Dominica (1782) y Trafalgar (1805) en donde las fuerzas de franceses, españoles e ingleses totalizaron entre 70 y 60 unidades respectivamente con miles de hombres a bordo para maniobrar las naves y operar su pesada y mortífera artillería que variaba entre 70 y 120 cañones a bordo de cada navío, de manera que, si se considera solo 70 bocas de fuego por unidad, en ambas batallas se dispuso de 4900 y 4200 cañones respectivamente.

Es importante señalar que los Comandantes debían maniobrar sus buques tomando en cuenta el número de unidades a su mando, las condiciones marítimas, la fuerza y dirección del viento y el estado de mar resultante de una condición del tiempo atmosférico específico y en este sentido las habilidades y destrezas de la tripulación podían inclinar la victoria para cualquiera de las partes.

En Norteamérica se materializan 2 acciones (5%), en el Océano Indico 5 (12%), en las Indias Occidentales 10 (24%) y en Europa 24 (59%) para un total de 41 batallas en casi 50 años.

Análisis de las batallas navales

A continuación se hace un breve análisis del conjunto de batallas siguiendo la cronología de la Tabla 1, y relacionándola con los teatros de guerra o de operaciones y con los tres elementos

de la estrategia marítima: fuerza, posición y LCM, con comentarios sobre los objetivos y en algunos casos sobre la maniobra de los Comandantes para conseguirlos.

En la costa este de Norteamérica se constituyó el Teatro de Operaciones Marítimo comprendido entre Nueva York y Norfolk en la boca de la Bahía de Chesapeake y en donde era necesario mantener el control del mar para el apoyo a las campañas que conducían ingleses y patriotas en la Guerra de la Independencia Americana. Inglaterra y Francia mantenían pequeñas escuadras de 8 navíos cada una basados en Nueva York y Newport (Rhode Island) respectivamente y un primer encuentro de estas fuerzas se produjo en Marzo/1781 frente a la bahía con un resultado táctico favorable a la escuadra francesa, lo que no fue suficiente para alcanzar el control del mar que se mantuvo en manos inglesas; sin embargo, meses más tarde y luego de que cada escuadra había sido reforzada con nuevas unidades provenientes de la Indias Occidentales se produjo un nuevo encuentro en el mismo sitio y como resultado de la intensa lucha y por los errores tácticos del Almirante Thomas Graves, la escuadra francesa logró el control de la bahía y consecuentemente el ejército patriota obligó a la rendición al General Cornwallis en Yorktown, con lo que se aseguró la independencia americana.

Los objetivos de la escuadra francesa se concretaron en el desembarco en la bahía de 3000 hombres para el apoyo al ejército patriota y en alcanzar el control del mar, lo que por un lado favorecía a las LCM propias y por otro negaba al enemigo su uso, lo que redujo las capacidades de la fuerza inglesa y la condujo a la capitulación.

En la Costa de Coromandel entre febrero de 1782 y junio de 1783 se concretaron 5 acciones a cargo de los Almirantes Hughes por el lado inglés y Suffren por el lado francés con la participación de entre 11 y 19 unidades por bando. El resultado consolidó la ocupación de Cuddalore y Trincomalee (puerto de aguas profundas en Ceilán) que se constituyeron en posiciones vitales para la escuadra francesa, sin embargo, pocos meses más tarde y por razones comerciales y políticas se cedieron nuevamente a los británicos. Las tres posiciones resultaban vitales para el control de las LCM entre el sur y el sur este asiáticos, así como para defender los intereses de Inglaterra en la India y Ceilán; de todas maneras, la campaña de Suffren y su brillante habilidad táctica ha sido valorada por los expertos navales en su verdadero significado y lamentablemente los objetivos alcanzados no se aprovecharon políticamente.

En el conjunto de las 10 batallas navales en el teatro de guerra de las Indias Occidentales que ocurrieron entre 1778 y 1806 el protagonismo lo mantuvieron siempre británicos y franceses con sus posiciones en las colonias de las Antillas Mayores y Menores y con fuerzas importantes que alcanzan su máximo en las batallas de Dominica II y Les Saints (abril 1782) en las que intervienen los Almirantes Rodney y De Grasse comandando escuadras de 36 y 35 buques de línea para los lados inglés y francés respectivamente. A pesar del intenso intercambio de fuego las pérdidas de vida para ambas escuadras fueron mínimas pero los británicos impidieron la ocupación de Jamaica. En febrero de 1806, en la batalla de Santo Domingo los británicos destruyen lo que había quedado de la flota francesa, después de Trafalgar

con lo cual consolidaron el control de las LCM en el Mar Caribe.

En los 24 combates navales en el teatro de guerra de Europa participaron a más de las flotas inglesa y franco-española, las flotas de: Dinamarca, Holanda, Rusia, Suecia y Venecia. Los motivos fueron varios: La protección de los convoyes que transportaban soldados y material de guerra hacia las colonias o naves mercantes con alimentos desde América a Europa, la ocupación de islas en el Mar Mediterráneo y la destrucción de la fuerza naval enemiga en la batalla decisiva para alcanzar el control del mar y asegurar las LCM en su provecho. En el primer caso, la batalla del Primero de Junio es un ejemplo, en el segundo, las batallas de Lissa, del golfo de Génova y de Donegal son representativas, mientras que en el tercero de hecho sobresalen las batallas de El Nilo, Copenhagen y Trafalgar con el Almirante Horatio Nelson como su principal protagonista y quien con su experiencia y habilidad táctica revolucionó la guerra en el mar.

La base de la “Channel Fleet” era Portsmouth y Gibraltar para la flota que se encontraba en el Mediterráneo, mientras que los puertos para la Flota Francesa eran Brest y Tolón y para la flota Española era Cádiz. Brest y Portsmouth eran claves para el control de las LCM en el Canal de la Mancha y Gibraltar clave en el ingreso y salida del Mediterráneo.

Las tres victorias de Nelson en las batallas de 1798, 1801 y 1805 lograron en su orden: a) consolidar la supremacía inglesa en el Mediterráneo y comprometieron el retorno del ejército de Napoleón a Francia, b) terminaron con el embargo de buques mercantes ingleses en puertos daneses y consiguieron la

apertura del Elba para el ingreso a Hamburgo y c) terminaron con los intentos de Napoleón de invadir Inglaterra e Irlanda, a más de que la flota combinada de 146 buques de línea quedaba reducida casi a la nada.

Las rutas de comercio en el Océano Pacífico oriental

La agricultura de la costa ecuatoriana atravesó por dos fases a lo largo del siglo XVIII: una de despegue que se extiende de 1700 a 1779 y otra que encierra el primer “boom” del cacao que abarca el período 1779 – 1820 (Marchán, 1983), que por un lado coincide con el proceso de independencia de América y por otro es consecuencia de que se rompió con el monopolio de Caracas, de las trabas aduaneras de Lima y del libre comercio, por lo que el cacao pudo llegar con facilidad a Acapulco, Puerto de la Nueva España (Méjico) en donde se vendía a precios muy altos (Arias, 1983).

La siguiente es una distribución de exportaciones de cacao entre 1779 y 1783 en cargas de 81 libras según puerto de destino:

Acapulco	131 752
Lima y Chile	43 531
España vía Callao	20 000
Realejo y Sonsonate (El Salvador)	6 003
Panamá	3000

Fuente: Marchán, 1983

Es evidente que las exportaciones hacia Acapulco eran mayores como consecuencia del aumento de la demanda para consumo local o también para re-exportar a Norteamérica y/o Europa, pues en esos años la taza de chocolate no podía faltar en la dieta de la realeza. Así las rutas de comercio de exportación e importación desde y hacia Guayaquil se resumen en las siguientes:

Ruta Sur: Guayaquil – Callao – Valparaíso – Cabo de Hornos - Europa

Ruta Norte: Guayaquil – Panamá – Realejo - Sonsonate – Acapulco

En la ruta norte es posible que al cacao se lo trasladara desde Acapulco al Puerto de Veracruz en el Golfo de México y desde aquí directo a Europa o vía algún puerto de las colonias en el Mar Caribe para su distribución en Inglaterra, Francia, Holanda, Bélgica entre otros. La ruta atraviesa la zona de convergencia inter tropical en donde se encuentran los vientos alisios del sureste y noreste y los primeros meses del año se ubica sobre las costas de Colombia y Ecuador, por lo que los navegantes deben enfrentar prolongados períodos de calmas y en ocasiones fuertes tormentas e inclusive huracanes; en este sentido es interesante recordar que el General Sucre cuando se embarcó con su tropa en Buenaventura para trasladarse a Guayaquil, tomó más de un mes para llegar a la Península de Santa Elena el 30 de abril de 1821 debido precisamente a las calmas tropicales (Andrade, 1992), lo que lo obligó a viajar por tierra desde la Península a Guayaquil.

En la ruta sur, la navegación es con el viento y la mar en contra, a lo que se añade las dificultades para el cruce del Paso Drake o del Estrecho de Magallanes.

Ambas rutas cruzaban el Océano Pacífico Oriental, zona que no estaba considerada como teatro de guerra, por lo que la navegación era segura, sujeta a las contingencias de algún pirata o corsario solitario, no así la ruta desde las Indias Occidentales hacia Europa en la cual las naves mercantes navegaban en convoy con protección de las Armadas. Con esta situación el impulso que tomó Guayaquil no tenía precedentes, pues entre 1779 y 1790 ingresaron al puerto 111 barcos de

categoría de fragata superior y 358 de categoría inferior y para 1820 se exportaron 130 000 sacos de 91 libras de cacao y la población aumento de 22 644 en 1779/80 a 55 048 en 1825 y por lo menos 2/3 de las exportaciones eran de cacao (Arias, 1983).

Discusión

El mantenimiento del comercio entre América y Europa era vital tanto para las colonias que demandaran recursos de todo orden para financiar sus campañas de independencia, como para las metrópolis en su afán de mantener su esfuerzo de guerra, sus colonias y sus propias economías.

En el pasado como en el presente, el escenario internacional ofrece oportunidades y amenazas y en este sentido Guayaquil aprovechó la oportunidad de aumento de la demanda de cacao producida por la apertura comercial y por la disponibilidad del transporte marítimo, que a pesar de la guerra en el mar, permitió que el cacao ecuatoriano llegue a otros mercados con el consecuente beneficio para la riqueza del puerto. Lo lamentable es que esa riqueza se concentró en pocas familias y no fue solidaria ni participativa, lo que la hubiera multiplicado, a más de que la creciente exportación del cacao entre 1820 y 1824 servía para sufragar los gastos de los ejércitos libertadores (Chiriboga M., 1983).

Conclusiones

La batalla en la mar exige, que a más de las propias habilidades y destrezas de las tripulaciones, los Comandantes conozcan las fortalezas y debilidades de su fuerza, sean creativos en la concepción de la maniobra, en la evaluación de los factores

ambientales y en el empleo de los medios a su mando; paralelamente deben analizar y entender su tarea y propósito, que juntas conforman la misión, los efectos deseados y los objetivos a alcanzar, así como evaluar muy bien los cursos de acción del enemigo, la única forma de ser exitosos.

Si bien la concepción y preparación de la maniobra previa a la batalla tomaba tiempo, el combate en sí mismo se producía en horas por la gran cantidad de armas que intervenían y la destrucción que provocaban en la arboladura y la jarcia de los buques, así como en bajas de la marinería, lo que entorpecía su operación y gobierno; por lo que debían retornar a sus puertos para reponer sus tripulaciones y reparar sus averías.

Este período marca una etapa de consolidación del arte operacional en donde el combate traducido en el contacto físico de las fuerzas y en donde predomina la táctica, debe generar resultados consecuentes con los objetivos operacionales o estratégicos. Los objetivos estratégicos de una campaña naval deben ser consecuentes con los objetivos políticos, para que la misma tenga trascendencia en el tiempo y esto no ocurrió en la campaña de Suffren en la Costa de Coromandel cuando los puertos de Cuddalore y Trincomalee se devolvieron a los ingleses.

La libertad de comercio y la ruta norte hacia Acapulco fueron dos hechos favorables para que el cacao ecuatoriano llegue a nuevos mercados en rápido crecimiento. La riqueza acumulada en Guayaquil durante el primer “boom” del cacao hasta 1824, permitió atender con los gastos que demandaban la formación, mantenimiento y operación del ejército libertador.

Referencias

Andrade, L., (1992) *Sucre Soldado y Patriota*, Ed. Ediguías C. LTDA.

Arias H., (1983). *La economía de la Real Audiencia de Quito y la crisis del siglo XVIII*, *Nueva Historia del Ecuador*, Volumen 4, 187-229.

Chiriboga, M. (1983). *Las fuerzas del poder durante el período de la independencia y la Gran Colombia*, *Nueva Historia del Ecuador*, Volumen 6, 263-306.

Mahan, A. (1890). *The influence of sea power upon history*, cap. 9-14, 291-483

Marchan C., 1983 *Economía y Sociedad durante el siglo XVIII*, *Nueva Historia del Ecuador*, Volumen 4, 231-259.

Monteverde C., 1994. *ESTRATEGIA*, Academia de Guerra Naval.

Sanderson M. (1975). *Sea Battles*, Wesleyan University Press.