

JORGE ORTIZ SOTELO, *La Real Armada en el Pacífico Sur. El Apostadero Naval del Callao (1746-1824)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México y Bonilla Artigas Editores, 2015, 568 pp. ISBN 978-607-834-861-9

Jorge Ortiz Sotelo, capitán de fragata y doctor en historia, nos presenta una obra que conjuga y analiza las actividades navales realizadas por la Real Armada española en los territorios más australes del continente americano. El punto de arranque de su narración es el terremoto que devastó el puerto del Callao en 1746, situación que facilitó el desmantelamiento de la entonces denominada Armada del Mar del Sur¹ y su integración definitiva, después de cuatro décadas de reticencia, a la nueva y única institución naval: la Real Armada. Si bien la atención recae, principalmente, en los espacios del puerto peruano del Callao y el Mar del Sur (es decir, el océano Pacífico, desde Panamá hasta el Cabo de Hornos), el estudio del autor evidencia claramente la conexión militar y organizativa que el apostadero mantuvo con la metrópoli ibérica y con otros espacios americanos, tanto en el Pacífico como en el Atlántico; todo ello para salvaguardar y defender las posesiones americanas del imperio español.

Así, a lo largo de su escrito subraya la importancia del control y defensa naval para efectos del comercio transoceánico y de la seguridad de los territorios imperiales, aspectos fundamentales para entender la posición de la corona española en el contexto europeo de expansión territorial y mercantil.² No obstante, ello no impide

¹ Sobre el periodo previo al aquí tratado, remitimos al lector a la obra de Pablo Emilio PÉREZ-MALLAÍNA BUENO y Bibiano TORRES RAMÍREZ, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1987.

² Un recuento historiográfico en torno a la historia marítima y militar del imperio español puede encontrarse en la introducción de Iván VALDEZ BUBNOV, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2011, pp. 21-34, libro que aborda estos mismos temas, pero centrándose (sin limitarse) al caso de España y de ésta en el contexto europeo. En cambio, una aproximación enfocada en los aspectos económicos y comerciales puede encontrarse en ANTONIO GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778). El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Excelentísima Diputación Provincial de Cádiz, 1976.

que a lo largo de los nueve capítulos se toquen otros temas, además de los llanamente estratégicos-logísticos y de índole bélica. En buena medida, Ortiz Sotelo logra vincular la naturaleza militar de la Armada con la política (virreinal y metropolitana), la economía (sin limitarse a los contactos transoceánicos), la sociedad (trabajadores, comerciantes y autoridades locales están presentes) e incluso con la tecnología (pues ingenieros, carpinteros y pilotos son referidos en el texto), todos factores fundamentales para mantener esta institución en óptimas condiciones.

Considero que la obra está compuesta por tres secciones o momentos. Por una parte, en la introducción y el primer capítulo, el autor atiende a la organización de la Armada en su totalidad: las personas que la conformaron y la determinación de la cadena de mando, los barcos para efectuar tareas de exploración y defensivas, así como los espacios de operación, reposo, almacenaje y reparación, sin olvidar los medios dispuestos para el financiamiento de todo este entramado. Efectivamente, en todos estos aspectos aparecen conflictos y tensiones, sea por la preeminencia (o no) de la autoridad virreinal sobre aquella de los comandantes militares, o por los desacuerdos respecto a la mejor manera de utilizar y sostener el aparato naval. Asimismo, aquí se analizan todos los trabajos realizados en las instalaciones portuarias y, de gran importancia, el registro que se hacía de los individuos disponibles para ello, en la llamada Matrícula de Mar (en Perú al menos desde 1776). Como mencioné, los cuerpos de carpinteros y sus talleres fueron fundamentales para el mantenimiento de las naves (la maestranza). Igual de importante fue la labor de pilotos, la enseñanza náutica, así como la construcción de mapas y la participación de cartógrafos (aquí resalta el papel del piloto Andrés Baleato al crear el Depósito Hidrográfico de Lima). En esta sección también se hace hincapié en la institución del hospital naval y la injerencia e interés de la comandancia militar en su funcionamiento porque, cabe resaltar, a lo largo de la obra el autor repara en el alto número de muertes causadas por el escorbuto y por las pésimas condiciones sanitarias en las que los tripulantes de la Armada debían realizar sus misiones. Con todo este cúmulo de labores ejecutadas, la Real Armada logró participar, incluso, en el funcionamiento de la marina mercante, al menos cuando ésta requirió de alguno de todos los servicios prestados en el puerto y

sus instalaciones; particularmente se hace referencia al caso de la Real Compañía de Filipinas, aunque el papel comercial de la Armada –si bien tangencial– no se limitó a ello.

La segunda parte corresponde a los siguientes ocho capítulos, donde el autor hace un recuento cronológico, táctico y pormenorizado de todas las actividades navales efectuadas en las cercanías del Callao o que de alguna manera se vinculaban con este sitio. Así resultan claros los nexos con las costas chilenas y aun las rioplatenses; por supuesto aparece Cádiz y la Península, llegando aun a incluir a Tahití y las Galápagos. Cabe mencionar que esta red de contactos incluyó a San Blas, puerto novohispano que buscaba extender el control marítimo del Pacífico hacia el hemisferio norte.³ Las relaciones entre los litorales del Pacífico podían tener, sí, un objetivo militar, pero también exploratorio y científico. Las distintas misiones correspondieron a una variedad de objetivos, y los enfrentamientos armados representan sólo una parte de éstos.

Ahora bien, para aproximarse al estudio del periodo que abarca la obra (de 1746 a 1824), el autor toma como hitos los principales enfrentamientos bélicos que ocurrieron en aquellas décadas. Es en función de ellos que presenta una propuesta de periodización. Las distintas guerras con Gran Bretaña marcan la pauta narrativa, luego aquellas con Francia, culminando con las operaciones efectuadas durante el proceso de independencia de los territorios hispanoamericanos. En este sentido, dichas circunstancias repercutieron en que dos factores se hicieran cada vez más determinantes en el espacio

³ El trabajo de Guadalupe PINZÓN RÍOS, *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2014 suma a los estudios de los puertos del imperio español. Estos nexos permiten pensar la interacción entre los espacios que formaron la amplia red portuaria y marítima que entonces existía en los dominios españoles; dando pie a plantear la necesidad de una historia que rebase el plano regional al atender un único puerto, como, por ejemplo, el Callao. Para una perspectiva de mayor escala remitimos a Guadalupe PINZÓN RÍOS, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur. Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas, 1713-1789*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2011 y para complementar su aproximación centrada en lo militar Mariano BONIALIAN, *El Pacífico hispanoamericano, política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784), la centralidad de lo marginal*, México, El Colegio de México, 2012.

sudamericano, a saber, una creciente presencia extranjera y, con ella, un aumento de las prácticas de contrabando (sin olvidar los casos en los que participaron miembros de la Armada). *Grosso modo*, lo que expone el autor en estos apartados es la resistencia por parte del imperio español a la paulatina pérdida del control marítimo frente a sus enemigos –europeos y eventualmente hispanoamericanos–, las dificultades para solventar los gastos del extenso aparato naval y ultramarino, así como los obstáculos logísticos y de comunicación que trató de resolver la monarquía española, muchas veces sin éxito. De hecho, para hacer frente a las circunstancias de guerra, queda muy claro el papel que tuvieron los corsarios –naves privadas, pero al servicio de la corona– en el sostenimiento de las defensas americanas. Efectivamente, la capacidad de la Armada por sí misma pareció ser limitada, dando cabida a otros medios disponibles para la protección del Pacífico y el puerto del Callao.

Por último, la tercera parte la conforman los anexos que el capitán de fragata facilita a los lectores. Las listas de autoridades navales conviven con aquellas de los buques que de una u otra forma sirvieron en la Armada o cumplían misiones en el Callao. A esto se suma el recuento de buques extranjeros cuyo paso por esta zona del Pacífico llegó a registrarse; así, las naves mismas son sujetos por historiar. Glosario de términos navales, índice onomástico, toponímico y, de nuevo, de las naves, también están incluidos. Destacamos el cuarto anexo: “Transporte de valores en buques de guerra”, el cual refiere a los diversos montos de plata, oro, pesos y alhajas –tanto de particulares como de la Real Hacienda– que fueron transportados entre el Callao y la Península. La participación de la Armada como garante de los envíos de las rentas del rey, la regulación y características de estas prácticas, no están totalmente desarrolladas. No obstante, esto es una característica de la obra *La Real Armada...*, es decir, su aproximación más bien general. En buena medida, el texto de Ortiz Sotelo es una excelente introducción para profundizar el análisis de esta institución militar, entender su importancia y las cuestiones que implica su estudio, mismas que resultan en posibles temas por investigar y desarrollar. Si bien ofrece un marco de referencia y contexto de todos los agentes implicados (barcos, autoridades o espacios) y atiende las problemáticas más recurrentes e importantes, no deja de reproducir una narrativa centrada

en lo táctico y desde lo local. Todo esto llama a seguir enriqueciendo la historiografía sobre el papel que jugó el poder naval hispánico en sus dominios ultramarinos.⁴

Arturo Loyola Mayagoitia

Universidad Nacional Autónoma de México

JOSÉ MARÍA VALLEJO GARCÍA-HEVIA, *La Segunda Carolina. El Nuevo Código de Leyes de las Indias. Sus Juntas recopilatorias, sus secretarios y el Real Consejo (1776-1820)*, Madrid, Boletín Oficial del Estado, 2016, 3 tomos, ISBN 978-843-402-337-6

“Las Españas y las Indias se gobernarán por un solo Código de leyes civiles y criminales” (artículo 96 Constitución de Bayona); “El Código civil y criminal y el de comercio serán unos mismos para toda la Monarquía...” (art. 258 Constitución de Cádiz). Es sabido que estas previsiones que con tanta claridad veían la necesidad de contar con códigos de leyes civiles y penales no se encarnaron en una legislación concreta hasta ocho décadas después. En la América española fue algo más temprano, pero también se tomó su tiempo. Se diría que no ha sido la de la antigua monarquía española precisamente tierra de promisión para el código y, sobre todo, para la cultura que lo impulsa en la Europa del siglo XIX.

Sabemos que con anterioridad al constitucionalismo la ilustración jurídica venía insistiendo a más no poder en la necesidad de contar con un “método racionado” para reformar la intrincada legislación acumulada históricamente de acuerdo con una idea sistemática. Una idea que repetía todo aquel que tenía ocasión y quería figurar entre quienes estaban atentos a las novedades del pensamiento jurídico europeo. También se repitió mucho en esas décadas finales del setecientos que España estaba completamente falta de una historia civil, como las que se estaban escribiendo hacía ya algunas décadas en otros lugares del continente.

⁴ Iván VALDEZ BUBNOV, *Poder naval y modernización del Estado...* p. 21.