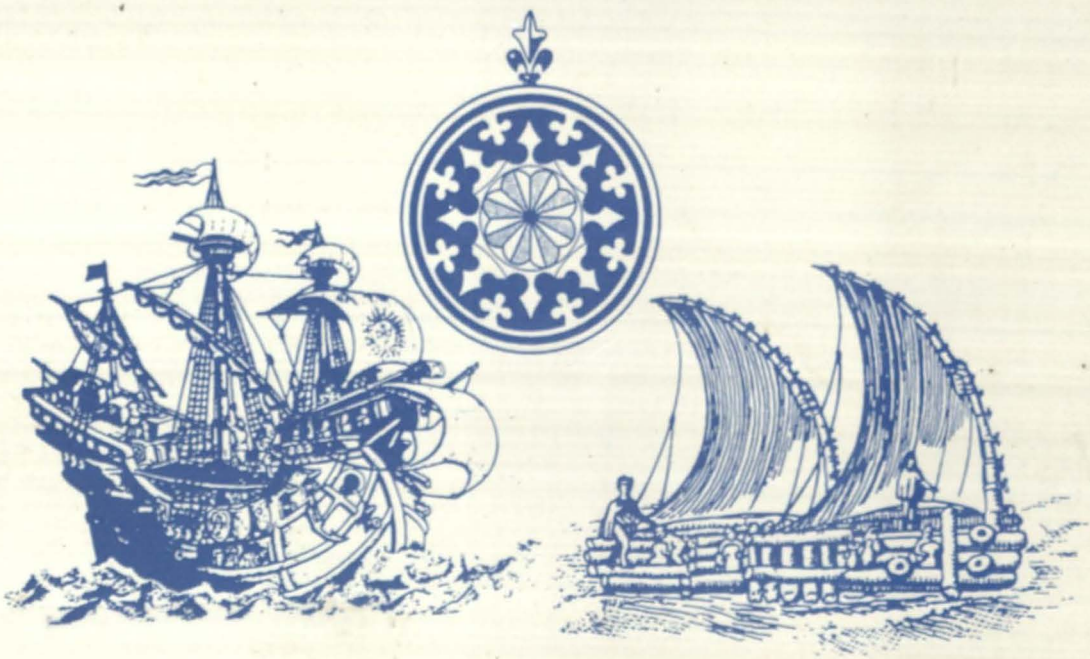
Derroteros de la Mar del Sur



92916480

Año 14 2006 Núm. 14

Lima (Perú) - Madrid (España) Mulazzo (Italia) - París (Francia)

6614

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

Derroteros de la Mar del Sur

BIBLIOTECA CENTRAL
DIRINTEMAR
Clasif. 623.8929164806 1074
Nro. Inv.: 6614
Fecha: 3 V 10

Año 14 2006 Núm. 14

Lima (Perú) - Madrid (España)
Mulazzo (Italia) - París (Francia)

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA

DERROTEROS DE LA MAR DEL SUR

Publicación oficial de las siguientes instituciones:

- *Thalassa*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Malecón Grau 325, Lima 17, Perú;
- Centro "Alessandro Malaspina", Per la Storia e la Tradizioni Marinare, Piazza A. Malaspina, 2, 54026 Mulazzo, Massa Carrara, Italia. Costit. 7.8.1986 n. 4477 - Pe. 7695 Codice Attività 92621, Registr. 18.8.1986, n. 4477 - 16.5.1994, n. 1404, Codice Fiscale e Partita I.V.A. 00616480455
- Centre d'Études de la Mer (CETMER), Institute Catholique de Paris, Faculte des Lettres, 21, rue d'Assas 75270 París Cedex 06, Francia.
- Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez, Calle Talavera 3, 28016, Madrid, España

Consejo editorial:
Editor General: Jorge Ortiz Sotelo
Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana:
Cristina Flórez Dávila
Lorena Toledo Valdez
Centro Alessandro Malaspina:
Dario Manfredi
Blanca Sáiz
Belén Fernández y Fuentes
Centre d'Études de la Mer (CETMER):
Christian Buchet
Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez:
José Ramón García Martínez

Redacción y Administración:
Malecón Grau 325, Lima 17, Perú.
teléfono (51-1) 2614810
e-mail: thalassa@terra.com.pe
http://derroteros.perucultural.org.pe



Publicación anual. Subscripción 15 dólares norteamericanos.
Impreso en el Perú.

Sumario

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

Editorial 5

Normas Editoriales 7

La Marina de Guerra del Perú, desarrollo institucional 1930-1968. Efraín Cobas 9

La expedición del obispo de Plasencia. IV parte: el testamento y sus personajes. Pedro Dermit Martinez 39

Buques donados a la Armada Española. José Ramón García Martínez 57

La revalidación de una propuesta para construir un paso interoceánico Atlántico-Pacífico en la Aurora de Chile, 1812. Cristián Guerrero Lira 71

La defensa de Rosas por Lord Cochrane. Carlos López Urrutia 79

Bordeaux et le commerce américain pendant les guerres révolutionnaires et impériales (1793-1815). Silvia Marzagalli 89

El Perú y la Primera Guerra Mundial, el hundimiento de la Lorton. Ernesto Morales 107

A la veille d'un bouleversement géopolitique: l'expédition de Carthagène de 1697. Jean-Yves Narzic 125

Juan Francisco de la Bodega y Quadra, los años iniciales. Jorge Ortiz Sotelo 135

Noticias Diversas 147

Comentarios de libros 153

Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana 161

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
ORIENTEMAR

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

Editorial

Como ya es usual, *Derroteros de la Mar del Sur* vuelve a presentar trabajos de investigadores de diversos países, todos ellos en torno a temas de historia marítima y naval iberoamericana.

Así, el presente número se inicia con un extenso y detallado trabajo del sociólogo peruano Efraín Cobas, en el que nos da una apretada visión de lo que fue el desarrollo institucional de la Armada Peruana entre 1930 y 1968, el mismo que fuera presentado en el III Congreso Peruano de Historia Marítima, realizado los días 10 al 12 de noviembre del 2004. Lo sigue la cuarta y última entrega del investigador español Pedro Dermit sobre la saga de la nao del obispo de Plasencia. Esta vez analiza el testamento del Obispo y ensaya algunas conclusiones sobre los personajes vinculados a esa expedición. El historiador chileno Cristián Guerrero Lira aborda una tema peculiar, el del proyecto de paso interoceánico en América Central, tomando como base el debate que este tema levantara en el periódico la *Aurora de Chile* en 1812. Por su parte, el historiador chileno Carlos López Urrutia nos brinda un fascinante artículo sobre la defensa de la ciudadela de Rosas que Lord Cochrane llevara a cabo en 1808.

Por otro lado, la historiadora francesa Silvia Marzagalli nos hace entrega de un documentado trabajo sobre el comercio entre Burdeos y Estados Unidos durante las guerras de la Francia Revolucionaria e Imperial, entre 1793 y 1815. El historiador peruano Ernesto Morales aporta a este número un valioso trabajo sobre el Perú y la Primera Guerra Mundial, en torno al análisis del hundimiento de la barca peruana *Lorton* por parte de submarinos alemanes a principios de 1917. La colaboración del contralmirante francés Jean-Yves Narzic se centra en la expedición sobre Cartagena de Indias en 1697. Finalmente, quien esto escribe contribuye a este número con un artículo sobre los años iniciales del explorador limeño Juan Francisco de la Bodega y Quadra.

Cabe señalar que nuestra revista ha reincoprorado como editor al Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez, entidad que nos acompañara en esa condición durante los primeros años. Asimismo, otro cambio importante es el que ha tenido nuestro coeditor francés, el Centre Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime, que ha cambiado de denominación a Centre d'Études de la Mer (CETMER).

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

Invitamos a nuestros lectores a visitar la página web de *Derroteros de la Mar del Sur* (http://derroteros.perucultural.org.pe), donde no sólo encontrarán el presente número de la revista, sino también las ediciones anteriores. A ello se añade un enlace a la bibliografía marítima y naval que hemos ido elaborando a lo largo de los años, así como los comentarios y las noticias aparecidas en la presente y en anteriores ediciones de la revista.

Finalmente, deseo agradecer a todos nuestros colaboradores y lectores, cuyo aliento nos ha permitido concretar la presente edición y hacerla llegar a nuestros lectores en más de una decena de países.

Jorge Ortiz Sotelo
Editor General

Normas editoriales

- La revista publicará artículos inéditos, con una extensión máxima de quince hojas tamaño oficio, escritas a doble espacio. En caso de artículos mayores, podrán aparecer en dos partes o ser editados, previa consulta con el autor.
- También se publicarán documentos e ilustraciones, siempre que sean inéditos y de una calidad que amerite su publicación. En el caso de las ilustraciones, estas deberán ser remitidas al editor preferentemente en medio electrónico, quedando luego en el archivo de la Asociación. Las ilustraciones aparecerán en blanco y negro.
- Los artículos aparecerán en orden alfabético de los apellidos de los autores.
- Se fija en cincuenta años atrás el límite temporal para los trabajos a ser publicados. Dicho límite sólo podrá ser obviado en casos excepcionales, previa aprobación del Comité Editorial.
- Las colaboraciones podrán ser en todos los idiomas que se hablan en América (castellano, inglés, portugués y francés), apareciendo en su idioma original.
- Las opiniones vertidas por los autores son de su exclusiva responsabilidad y no necesariamente reflejan los puntos de vista del Comité Editorial.

Siglas utilizadas en la revista:

AAB Archivo Museo Don Alvaro de Bazán, El Viso del Marqués, España
AGI Archivo General de Indias, Sevilla, España
AGNM Archivo General de la Nación, México.
AGN Archivo General de la Nación, Lima, Perú.
AHNC *Boletín de la Academia de Historia Naval y Marítima de Chile*, Valparaiso, Academia de Historia Naval y Marítima de Chile.
AN *The American Neptune,* Salem, The Peabody Museum of Salem and Essex Institute, EE.UU. de A.
ANCh Archivo Nacional, Santiago de Chile, Chile.
BACh *Boletín Antártico Chileno,* Instituto Antártico Chileno, Santiago, Chile.
BCN *Boletín del Centro Naval*, Buenos Aires, Centro Naval, Argentina.
BIRA *Boletín del Instituto Riva-Agüero*, Lima, Instituto Riva-Agüero, Pontificia Universidad Católica del Perú.
BL British Library, Londres, Gran Bretaña
CCM Cuadernos del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", Mulazzo, Italia.
CEFIAHMAR Centro Franco-Iberoamericano de Historia Marítima
CSIC Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, España.
DM *Revista "Del Mar"*, Instituto Browniano, Buenos Aires, Argentina.
DMS *Derroteros de la Mar del Sur*, Lima - Madrid - Mulazzo-París, publicación anual.
EHN *Estudios de Historia Novohispana* (México, Universidad Nacional Autónoma de México - Instituto de Investigaciones Históricas).
GC *The Great Circle*, Revista de la Asociación Australiana de Historia Marítima, publicación semestral (abril y octubre).
HAHR *Hispanic American Historical Review* (Duke University Press).

HC	*Historia y Cultura*, Museo Nacional de Arqueología, Antropología e Historia del Perú, Lima, Perú.
HM	*Historia Mexicana*, El Colegio de México, México D.F. publicación trimestral.
IEHMP	Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
IHME	Instituto de Historia Marítima, Ecuador
IJMH	*Internacional Journal of Maritime History*,
IJNA	*International Journal of Nautical Archaeology*, Nautical Archaeology Society, Londres, Gran Bretaña.
MH	*Mains'l Haul, A Jounal of Pacific Maritime History*, Maritime Museum Association of San Diego, San Diego, Estados Unidos.
MM	*The Mariner's Mirror*, The Society for Nautical Research, Londres, Gran Bretaña
Mi	*Militaria. Revista de Cultura Militar*, Asociación de Amigos de los Museos Militares, Madrid, Editorial Complutense.
MNM	Museo Naval, Madrid
Ne	*Neptunia*, Association des Amis du Musée de la Marine, París, Francia.
NH	*Naval History*, United States Naval Institute, Annapolis, EE.UU. de A.
NSNR	*Newsletter of the Society for Nautical Research*, suplemento a *The Mariner's Mirror.*
Ol	*Oleaje*, Marina de Guerra Dominicana, Santo Domingo, República Dominicana.
PRO	Public Records Office, Londres, Gran Bretaña.
PT	*Pull Together*, Naval Historical Foundation and the Naval Historical Center, Washington, EE.UU. de A.
RAM	*Rumbo al Mar*, Liga Marítima Uruguaya, Montevideo, Uruguay.
RAME	*Revista Secretaría de Marina - Armada de México*, México D.F., Unidad de Comunicación Social de la Secretaría de Marina, México.
RAV	*Revista de la Armada*, Caracas, Venezuela.
RCHA	*Revista Complutense de Historia de América*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, España.
REEP	*Revista Española de Estudios del Pacífico*, Asociación Española de Estudios del Pacífico, Madrid, España.
RGM	*Revista General de Marina*, Armada Española, Madrid, España.
RH	*Revista de Historia* (San José de Costa Rica, Escuela de Historia, Universidad Nacional, Centro de Investigaciones Históricas, Universidad de Costa Rica).
RHMP	*Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, Lima, Perú.
RHN	*Revista de Historia Naval*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, España
RIHM	*Revista del Instituto de Historia Marítima*, IHM, Guayaquil, Ecuador.
RMB	*Revista Marítima Brasileira*, Servicio de Documentación de Marina, Río de Janeiro, Brasil.
RMCh	*Revista de Marina*, Armada de Chile, Valparaíso, Chile.
RME	*Revista de Marina*, Armada del Ecuador, Guayaquil, Ecuador.
RMP	*Revista de Marina*, Dirección de Información, Lima, Perú.
RNU	*Revista Naval*, Club Naval, Montevideo, Uruguay.
Ru	*Rumbos*, Revista de la Armada Cubana pre-Castro, Miami, EE.UU. de A.
U.	Universidad o University.
SH	*Sea History*, National Maritime Historical Society, Peekskill, New York, EE.UU. de A.
WSR	*World Ship Review*, World Ship Trust, Londres, Gran Bretaña.

BIBLIOTECA CENTRAL DE MARINA DIRINTEMAR

La Marina de Guerra del Perú, desarrollo institucional 1930-1968

Efraín Cobas Corrales*

A diferencia del Ejército, que tuvo cuatro leyes orgánicas sucesivas en el periodo estudiado, la Marina de Guerra sólo tuvo su primera ley orgánica en febrero de 1961. Antes de ella regulaba su organización y vida institucional por el *Código de la Marina Militar*, aprobado en 1866, y por normas posteriores de menor nivel. En su estudio sobre la Marina de Guerra en el Siglo XX, José Valdizán Gamio[1] divide la historia institucional en tres etapas, la primera corresponde al Restablecimiento, que abarca desde los inicios de 1900 hasta 1919, cuando Leguía asume el poder. El gobierno de este último marca el inicio de la etapa intermedia, que denomina de la Recuperación, que se extiende hasta inicios de la Segunda Guerra Mundial. Viene luego la etapa del Resurgimiento, que corre hasta enero de 1961. El presente estudio abarca las dos últimas etapas, a la que agregaremos la de la Regularización, pues a partir de la referida ley orgánica (Ley Nº 13508) la Marina de Guerra formalizó una situación que había mantenido por casi un siglo.

La etapa de la Recuperación (1930-1939)

En 1930 la Marina de Guerra dependía del Ministerio de Marina y Aviación, que tomó dicha denominación por Ley Nº 6511, del 18 de febrero de 1929, para hacerse cargo de la Aviación del Ejército, modificando así la Ley Nº 4013, del 13 de octubre de 1919, que había creado el Ministerio de Marina. Ninguna de esas leyes estipulaba las atribuciones y responsabilidades del ministro, ni la organización de la Marina, por lo que se emitió una serie de normas de menor rango para cubrir ese vació. Entre esas normas se encuentra el decreto supremo del 17 de enero de 1921, que dispuso que el jefe del Estado Mayor tuviese el mando de las fuerzas navales, buques, direcciones y demás dependencias de la Armada.

* El autor es docente en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos. La presente ponencia fue presentada en III Congreso Peruano de Historia Marítima, realizado en Lima los días 10 al 12 de noviembre del 2004, y forma parte de un proyecto mayor sobre las Fuerzas Armadas peruanas.

1.- José Valdizán Gamio, "La Marina de Guerra Peruana en el Siglo XX", en José Pareja Paz-Soldán, editor, *Visión del Perú en el Siglo XX* (Lima, Librería Studium S.A., 1962), I, pp. 351-392.

Dicho decreto restableció el Estado Mayor General de Marina, creado en 1915 y desactivado en 1919, con las direcciones de Operaciones, Personal, Material, Administración, Sanidad y Capitanías. En 1930 sólo funcionaban las direcciones de Administración, Material y Personal; además del Servicio de Informaciones Navales, establecido en 1924 para acopiar datos referentes al potencial militar y naval tanto nacional como extranjero; el Servicio Hidrográfico de la Marina, creado el 28 de setiembre de 1928 para el levantamiento de cartografía marítima, fluvial y lacustre, y la inspección de los faros en la costa del país; la Oficina de Comunicaciones Navales, creada por decreto supremo del 25 de mayo de 1925, instalada en la Escuela Naval y encargada de mantener el enlace radiotelegráfico con las unidades a flote y otras dependencias navales. Para la atención médica del personal se había adjudicado en 1930 una clínica en Bellavista, pero su reducida capacidad y pobre equipamiento llevó a que el personal subalterno siguiera atendiéndose en el Hospital de San Juan de Dios, del Callao, donde se disponía de un determinado número de camas, y en el Hospital Militar de San Bartolomé, que brindaba servicios especializados.[2] La administración de justicia, por su parte, estaba a cargo de la Zona Naval, que también tenía jurisdicción sobre el Cuerpo de Aviación, e incluía un Juzgado de Instrucción Permanente, cuyo jefe dependía del ministro de Marina y Aviación.

Los centros de enseñanza se limitaban a la Escuela Naval, recreada en 1896 para la formación de los futuros oficiales del Cuerpo Único o comando general. Los estudios duraban seis años, al término de los cuales obtenían el grado de alférez de fragata. Adjunta a ésta se creó, por decreto supremo del 30 de enero de 1928, la Escuela de Aprendices Navales, encargada de instruir a las tripulaciones por el lapso de doce meses, luego de los cuales el personal se embarcaba como marinero por un período igual, al término del cual debía retornar a las aulas por seis meses más para ser reconocido como oficial de mar. Se había creado también por decreto supremo del 18 de junio de 1928 la Escuela de Torpedistas, pero al parecer no llegó a funcionar. Los viajes de práctica y entrenamiento del personal se efectuaban en los cruceros de verano, llevados a cabo anualmente desde 1921.[3] La Marina carecía de escuelas de especialización y perfeccionamiento de oficiales, lo que se suplía parcialmente enviando oficiales y tripulantes a entrenarse al extranjero, como sucedió con las dotaciones de los submarinos *R*, adquiridos en los Estados Unidos durante los años veinte.[4]

Las catorce capitanías de puerto existentes al inicio de este periodo –doce en la costa (incluyendo la del Callao), una en Iquitos y otra en Puno–, estaban a cargo de las actividades relacionadas con la marina mercante, industrias marinas y pesquería. La

2.- "Discurso del capitán de fragata (S.N.) Rolando del Risco en homenaje a la Sanidad Naval", *Pro-Patria* (Lima, Asociación Nacional Pro-Marina), año XI, nº 9, p. 17.

3.- Jorge Ortiz Sotelo, *Escuela Naval del Perú (Historia Ilustrada)* (Callao, Escuela Naval del Perú, 1981), p. 98.

4.- Jorge Ortiz Sotelo, *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos* (Lima, Biblioteca Nacional del Perú / Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2001), pp. 84-85.

Dirección de Personal supervisaba esas labores, para lo cual regularmente designaba un oficial superior como un visitador de capitanías.[5]

Por otro lado, la Escuadra había sido reorganizada por decreto supremo del 6 de setiembre de 1926, encontrándose integrada por la División de Cruceros y la División de Submarinos, contando con dos cruceros, una cañonera (buque nodriza de submarinos), un destructor, cuatro submarinos y una barca de entrenamiento. Se disponía de la Base Naval de la isla San Lorenzo, equipada con un varadero para naves menores, diversos talleres y la Estación de Submarinos; pero esas instalaciones no llegaban a ser suficientes para atender sus necesidades de mantenimiento. Para hacer más complicadas ese tipo de labores, el 27 de mayo de 1930 se hundió el único dique flotante existente en el Callao, de propiedad de la Compañía Peruana de Vapores,[6] lo que obligó a enviar a las naves peruanas a hacer su mantenimiento fuera del país. El programa de adquisiciones propuesto en 1923 por la Misión Naval Norteamericana, que consideraba seis submarinos, seis destructores y veinticinco hidroaviones, así como la construcción de diversas obras de infraestructura y un incremento de mil efectivos más,[7] sólo se cumplió parcialmente (se compró cuatro submarinos y algunos hidroaviones, se construyó una estación para submarinos y se amplió la Escuela Naval).

En Loreto existía la Flotilla Fluvial de Guerra, reorganizada por decreto supremo del 10 de julio de 1922, la misma que estaba formada por dos cañoneras, tres lanchas de transporte armadas y cuatro lanchas fluviales. Dicha fuerza contaba con un apostadero en el río Itaya.[8]

Una característica de la Marina de Guerra durante el Oncenio fue la presencia de la Misión Naval Norteamericana, que inició sus labores el 1° de julio de 1920, con funciones de comando, administración de recursos, instrucción de personal y asesoría al gobierno para la adquisición de naves y construcción de bases. Entre enero de 1921 y agosto de 1930, la Jefatura del Estado Mayor General fue ejercida exclusivamente por oficiales norteamericanos (capitán de navío, posteriormente contralmirante Frank B. Freyer, contralmirantes Clark Howell Woodward, Alfred Graham Howe y William S. Pye), mientras que otros oficiales de la misma nacionalidad ocuparon cargos de importancia, como la Comandancia General de la Escuadra, la Dirección de Administración y la dirección de la Escuela Naval (capitán de navío Charles Davy, durante casi una década).[9]

5.- Ernesto Montagne, "Organización y Legislación", Revista de la Escuela Militar (agosto y setiembre de 1930), año V, nº 56 y 57, pp. 409-410.

6.- Mario Castro de Mendoza, *La Marina Mercante en la República 1821-1968* (Miraflores, 1980), II, p. 89.

7.- Robert L. Scheina, *Iberoamérica – Una Historia naval 1810-1987* (Madrid, Editorial San Martín, 1987), p. 162.

8.- Valdizán, "La Marina de Guerra del Perú...", p. 370.

9.- Efraín Cobas, *Fuerza Armada, Misiones Militares y Dependencia en el Perú* (Lima, Editorial Horizonte, 1982) pp. 53-59.

El pronunciamiento de Sánchez Cerro en Arequipa, el 22 de agosto de 1930, fue apoyado por diversos componentes del Ejército. En cambio, la Armada se mantuvo leal al gobierno de Leguía, despachando una fuerza de tarea para bloquear Mollendo. Poco después, el 25 de agosto Leguía fue reemplazado por una junta militar, que lo remitió en calidad de prisionero al crucero *Almirante Grau*, a bordo del cual fue recibido con honores presidenciales. Pese a ello, dándose cuenta de que no tenía posibilidades de revertir su situación, Leguía accedió a ser trasladado a un vapor para continuar viaje al norte. Pese a que Sánchez Cerro conminó a los oficiales del crucero para que depusieran su actitud y entregaran al derrocado gobernante, el *Almirante Grau* levó anclas y puso rumbo al Norte. Un nuevo mensaje, que incluía amenazas de represalia contra los familiares de los oficiales del buque, unido a una seria retención de orina por parte del ex presidente, motivaron que el día 26 el crucero retornara a su fondeadero. Cuatro días después, Leguía fue trasladado a la isla San Lorenzo en condición de preso.[10]

Mientras Sánchez Cerro obtuvo la simpatía y el apoyo de la oficialidad joven de su institución, y a su llegada a Lima el 27 de agosto fue recibido en forma apoteósica por diversos sectores de la población, incluso los miembros de la Junta de Gobierno saliente estuvieron presentes; la mayoría del personal naval se mostró contraria a él. Se le vio como un oscuro oficial que había osado derrocar al principal benefactor de la Marina. Es por ello que sólo el capitán de fragata Carlos Rotalde González del Valle[11] asistió a Palacio a saludar al nuevo gobernante, lo que le llevó a ser designado ministro de Marina y Aviación.

Una de las primeras medidas de la Junta de Gobierno de Sánchez Cerro fue desplazar del mando institucional de la Marina a los miembros de la Misión Naval Norteamericana, designando al capitán de navío Julio Goicochea Álvarez como jefe de Estado Mayor General, y al capitán de navío Alejandro Vinces Ubillús como comandante general de la Escuadra. No tomó en cuenta a ninguno de los contralmirantes en activo para los cargos, por considerarlos fieles al régimen depuesto. Los miembros de la misión naval pasaron a ocupar tareas circunscritas al campo educativo, lo que facilitó el establecimiento de la Escuela Superior de Guerra Naval (decreto supremo del 19 de setiembre de 1930) bajo la dirección del contralmirante William S. Pye, jefe de la misión. La Dirección de Administración continuó a cargo del capitán de navío John Gunell, también miembro de la misión, quien al parecer influyó en la promulgación del decreto ley Nº 6933, del 23 de octubre de 1930, que normó la organización y responsabilidades del Ministerio de Marina y Aviación. Además de fijar los ámbitos que correspondían a la Marina, dicha norma señalaba las atribuciones del ministro, entre las

10.- Un análisis y descripción de los primeros días del derrocamiento de Leguía y el comportamiento de la oficialidad de la Marina de Guerra se puede ver en el artículo de Jorge Ortiz Sotelo, "Sucesos a bordo del B.A.P. *Almirante Grau* con motivo de la caída de Leguía", *Revista de Marina* nº 374 (mayo-junio 1985), pp.162-181.

11.- Víctor Villanueva, *Así cayo Leguía* (Lima, Retama Editorial, 1977), p. 145.

cuales figuraban el mando, administración, control y desarrollo de la Marina de Guerra y de la Aviación Nacional; teniendo como órganos dependientes a tres direcciones generales: Marina, Aviación y Administración. Los directores generales de Marina y de Aviación ejercerían el mando y control de sus respectivas instituciones, y el director general de Administración de Marina y Aviación llevaría la administración económica de ambas instituciones, incluyendo el pago del personal, control de almacenes, y reglamentación de adquisiciones, custodia y contabilidad de suministros y propiedades. Las direcciones generales de Marina y de Aviación no fueron implementadas, al parecer por oposición del jefe del Estado Mayor General de la Marina y del inspector general de Aeronáutica, quienes probablemente pensaron que verían disminuidas sus atribuciones si se las activaba.

Las limitaciones económicas del gobierno de Sánchez Cerro sólo posibilitaron la adquisición de un viejo transporte. Pese al pequeño número de unidades navales que poseía, la Armada había logrado mantener un núcleo de subalternos capacitados para atender el cada vez más complejo material naval, creando por decreto supremo N° 23, del 21 de octubre de 1930, los grados de maestro de primera y segunda. Con ello se elevaron a cinco los grados y a dos las categorías de personal subalterno profesional (maestros y oficiales de mar).

Poco después se produjeron rebeliones en varias partes del país, y la Armada hizo conocer públicamente su oposición a participar en una nueva guerra civil. El manifiesto del comandante general de la Escuadra, del 27 de febrero de 1931, llevó a que la junta militar encabezada por Sánchez Cerro dimitiese el 1° de marzo de ese año. La salida de Sánchez Cerro generó una severa crisis de gobernabilidad en el Perú, llevándonos a tener cuatro jefes de estado entre el 1° y el 11 de marzo de aquel año (Luis M. Sánchez Cerro, Ricardo Leoncio Elías, Gustavo Jiménez y David Samanez Ocampo). En esta crisis estuvieron involucrados oficiales de las tres armas, apoyando u oponiéndose a un determinado líder militar o civil. La situación se estabilizó cuando el teniente coronel Jiménez tranzó con el viejo montonero Samanez Ocampo, pasando éste a ocupar la Presidencia de la Junta Nacional de Gobierno, y Jiménez se hizo cargo del Ministerio de Guerra.

Durante la gestión de Samanez Ocampo, que duró unos nueve meses, se dieron dos dispositivos relacionados con la organización de la Marina de Guerra. El primero fue el decreto supremo N° 23, del 19 de octubre de 1931, creando la Dirección de Capitanías con el objetivo de centralizar el servicio de capitanías, marina mercante, industrias marítimas y pesquería. El otro dispositivo fue el decreto supremo N° 24, de la misma fecha, mediante la cual la Dirección de Administración de la Marina pasó a denominarse Dirección General de Administración de Marina y Aviación, precisando que si bien dependía del ministro del ramo debía atender las indicaciones y pedidos del jefe de Estado Mayor General de Marina y del inspector general de Aeronáutica relativas a las fuerzas a su cargo. En la práctica, este último decreto anulaba las llamadas direcciones generales de Marina y de Aviación, creadas por el ya mencionado decreto ley N° 6933.

El 11 de octubre de 1931 se llevaron a cabo las elecciones presidenciales en las que Sánchez Cerro fue el triunfador, pese al cuestionamiento del Apra, que consideró que se había hecho fraude en el escrutinio.[12] Durante la campaña, Sánchez Cerro había señalado que "...la situación angustiosa del erario no permitirá por el momento, hacer adquisiciones navales; y cualquier plan en ese sentido resultaría engañoso", limitándose a prometer la modernización de los cruceros, el equipamiento de elementos de salvataje para los submarinos y la construcción de una base naval en el Callao.[13] Más allá de la crisis económica que vivía el país, era comprensible que no quisiera prometer nada a una institución que lo había presionado a dejar anteriormente el poder. Ello explicaría por qué al asumir la Presidencia, el 8 de diciembre de 1931, nombrara a un civil como ministro de Marina y Aviación: Alfredo Benavides Diez Canseco.[14]

Al inicio de su segundo mandato, Sánchez Cerro envió los cruceros y submarinos a ser carenados en la base naval norteamericana de Balboa, en Panamá. Mientras las naves permanecieron en esa zona, algunos tripulantes entraron en contacto con los congresistas apristas deportados a ese país, los que debieron incitarlos para que se levantaran contra el gobierno a su retorno al Callao. Como resultado de ello, el 7 de mayo de 1932 la marinería de los cruceros se rebeló y apoderó de esas naves. Sin respaldo en otros buques o en tierra, la rebelión fue aplastada y ocho marineros terminaron siendo fusilados,[15] como una clara advertencia para "cortar para el futuro, los brotes de rebelión tanto en la marinería como de la tropa instigadas por agitadores políticos contra sus oficiales y sus jefes"[16]. Dos meses después, el 7 de julio, militantes apristas tomaron un cuartel en Trujillo y se apoderaron de la ciudad, designando autoridades que sustituían a las gubernamentales. Al conocerse estos hechos se despachó una expedición militar que desembarcó en Salaverry bajo la protección de un crucero, dos submarinos y varios aviones.[17]

Durante el segundo gobierno de Sánchez Cerro la Marina de Guerra tuvo cambios en su organización. Por decreto supremo del 29 de febrero de 1932 el Estado Mayor General fue reestructurado en tres secciones: la primera denominada Informaciones y Planes, con dos negociados; la segunda, de Operaciones e Instrucción, con los negociados de Operaciones, e Instrucción y Entrenamiento; la tercera, de Comunicaciones

12.- Ídem, p. 185.

13.- "Discurso pronunciado por el Comandante Sánchez Cerro el 22 de agosto de 1931 en la Plaza San Martín", en Pedro Ugarteche, editor, *Sánchez Cerro – Papeles y Recuerdos de un Presidente del Perú* (Lima, Editorial Universitaria, 1969), II, pp. 208-209.

14.- Jorge Basadre, *Historia de la República del Perú* (Lima, Editorial Universitaria, 1983), X, p. 195.

15.- Para un mayor detalle sobre estos hechos se puede ver el trabajo de Jorge Ortiz Sotelo, "Las Rebeliones Navales del Callao 1932 y 1948", en *Apuntes*, nº 45, Revista de Ciencias Sociales – Centro de Investigación, Universidad del Pacífico, Lima, segundo semestre de 1999, pp. 83-95.

16.- Basadre, *Historia de la República...*, X, p. 229.

17.- Ídem, p. 237.

y Secretaria, integrada por los negociados de Comunicaciones, en reemplazo de la Oficina de Comunicaciones Navales, y de Secretaría, encargada del Servicio Postal, Archivo Central y Mesa de Partes. Su reglamento interno (aprobado por resolución suprema del 29/11/1932) establecía que las direcciones de Personal, Material y Capitanías, y otras dependencias o servicios de la Marina quedaban a órdenes del jefe del Estado Mayor General, pero sin formar parte integrante de la estructura del mismo. En esa misma condición se consideró a la recién establecida Inspección de Marina. Como órgano de la Dirección de Personal se creó, por resolución ministerial del 19 de octubre de 1932, el Departamento Técnico de Sanidad, encargado de organizar ese servicio en los puertos de la costa y en las estaciones fluviales, formular reglamentos e informes sobre cuestiones técnicas, así como supervisar la calidad de la alimentación y provisión de agua del personal naval. La Dirección de Material también fue objeto de una reorganización, estableciéndose en su estructura las divisiones de Armamento, Ingeniería y Casco, y de Electricidad y Comunicaciones. También por decreto supremo del 9 de agosto de 1932 se creó la Capitanía de Puerto Maldonado.

El 1° de setiembre de 1931 un grupo de loretanos tomó Leticia, dando inicio a un conflicto con Colombia focalizado en el Trapecio Amazónico. Ante la ausencia de unidades navales colombianas, se organizó dos fuerzas de tarea navales, la del Pacífico, integrada por un crucero y dos submarinos, cuya misión era vigilar las costas del Pacífico colombiano y bloquear el puerto de Buenaventura; y la Fuerza Avanzada del Atlántico, integrada igualmente por dos submarinos y un crucero, en el que se embarcó un hidroavión, que debía hacer presencia en la costa colombiana del Caribe y permanecer en el puerto de Belem do Pará, en el Brasil, hasta el cese de las hostilidades.[18] Con esta fuerza la Marina experimentó el concepto tridimensional de la guerra naval: aérea, de superficie y submarina.

Por su parte, la Flotilla Fluvial de Guerra se organizó en tres divisiones: la primera integrada por las dos cañoneras, la segunda por las tres lanchas de transporte armadas y la tercera por tres lanchas mercantes armadas. Además, para reforzar las defensas de Puerto Arturo y Leticia, se formó dos compañías de infantería de marina, apoyadas cada una por tres cañones de 37 mm. Estas fuerzas contribuyeron en el esfuerzo por detener a la fuerza expedicionaria colombiana, que al mando del general Alfredo Vásquez Cobo contaba con seis cañoneras, dos buques mercantes armados, un buque hospital, dos lanchas patrulleras, doce embarcaciones menores y apoyo aéreo a cargo de pilotos alemanes contratados.[19]

Debido al conflicto, el 3 de marzo de 1933 cesó sus actividades la Escuela Superior de Guerra Naval, y diez días después se retiraron del país el contralmirante William Spears y el capitán de navío John Gunell, últimos integrantes de la Misión Naval Nor-

18.- Raymundo Villar Gálvez, "La Marina de Guerra del Perú en la Región Amazónica", *Revista de Marina* (abril-junio 1998), pp. 122-127.

19.- Ídem, p. 123.

teamericana, argumentándose razones financieras e internacionales.[20]

En abril de 1930 se reorganizó las Fuerzas Navales de la Amazonía, mientras que a principios de ese mismo año el gobierno adquirió dos destructores y un petrolero, poniendo a disposición de la Armada a dos buques de la CPV. Asimismo, el 30 de junio de 1933 se creó la División de Destructores, con el *Almirante Guise* y *Almirante Villar*, adquiridos en Estonia, y el *Teniente Rodríguez*.

Concluido el conflicto con Colombia, el 2 de julio de 1934 la Fuerza del Pacífico fue organizada en cuatro divisiones: Cruceros, Destructores, Submarinos y Auxiliares (integrada por los transportes *Rímac*, *Condestable Celendón* y *Marañón*, y el petrolero *Pariñas*); mientras que la Fuerza Fluvial del Amazonas fue organizada en tres divisiones: la primera formada por el *Lima* y el *Teniente Rodríguez*, naves que pasaron a servir permanentemente en el Amazonas; la segunda integrada por las recién incorporadas cañoneras *Amazonas* y *Loreto*, y por la *vieja América*; y la tercera formada por una cañonera y tres lanchas fluviales antiguas. Cada división tendría un comandante, que podía ser al mismo tiempo comandante de uno de los buques que la componían. La Comandancia General de la Escuadra fue anulada, estableciéndose que sólo funcionaría en períodos de maniobras, o cuando las necesidades lo requirieran. Dicha comandancia sería restablecida en enero de 1937, cuando se organizó una Escuadra de Instrucción, formalizándose tal situación por decreto supremo del 15 de noviembre de ese año.

El gobierno de Benavides llevó a cabo un esfuerzo significativo para dotar a la marina de infraestructura de apoyo en tierra, construyendo diversas obras en el antiguo espigón oeste del Muelle y Dársena del Callao, entregado al Ministerio de Marina por resolución suprema del 29 de setiembre de 1934. Ese mismo año el Servicio Hidrográfico pasó a denominarse Servicio de Hidrografía y Faros; mientas que por resolución suprema del 4 de setiembre de 1936 el antiguo espigón oeste pasó a conformar la Estación Naval del Callao. En la Base de San Lorenzo se construyeron talleres y pañoles de explosivos, y en la Base Fluvial de Iquitos se levantó un varadero. Todo este esfuerzo llevó a que el 5 de setiembre de 1935 se creara la División de Construcciones, Edificios y Terrenos, como parte de la Dirección de Material. Otra obra imporante fue el Hospital Naval, en Bellavista, inaugurado el 31 de julio de 1937. Un año antes se inició la construcción del Dique Seco, conjuntamente con el Arsenal Naval y el varadero de submarinos. La inauguración de estas obras tuvo lugar el 31 de julio de 1938, constituyendo todas ellas el Arsenal Naval, establecido por decreto supremo N° 9, de la misma fecha. Formaron parte de esa dependencia la Base de Submarinos y las ampliaciones inauguradas el 31 de noviembre de 1939.[21] Además, por decreto supremo

20.- Basadre, *Historia de la República...*, X, p. 312; e "Historical record of U.S. naval mission to Peru" from Chief, U.S. Naval Mission to Peru – 1/1/1956, p. 20.

21.- Paquita, María, Óscar y José Benavides Benavides, *El Mariscal Benavides su vida y su obra* (Lima, Imp. Editora Atlántida S.A., 1981), II, pp. 178, 179, 248-249, 264-266.

del 6 de setiembre de 1937 la Marina recibió las baterías fortificadas Alfonso Ugarte y Espinar, que integraban el Grupo de Artillería de Costa del Ejército.

El 21 de noviembre de 1934 se aprobó un nuevo Reglamento de Ascensos del Personal Superior, que entre otras cosas fijaba que los oficiales de guerra (Comando General) no podrían exceder del 15% del total de subalternos fijado en el presupuesto de la República, la proporción de oficiales en cada uno de los grados, y las pautas y los tiempos de permanencia para ascender al grado inmediato superior. Establecía también el porcentaje de oficiales ingenieros y médicos. Con algunos ajustes, dicho reglamento estuvo vigente durante veintisiete años. Es interesante observar que entre marzo de 1930 y enero de 1941 nadie ascendió a contralmirante,[22] esto porque los oficiales que se desempeñaron como ministros de Marina y Aviación durante la gestión de Sánchez Cerro y Benavides, no tenían probablemente el tiempo suficiente en el grado de capitán de navío para ascender, y los otros oficiales del mismo rango, que tenían los requisitos, al parecer no merecían la confianza política del régimen.

Por otro lado, el 28 de agosto de 1939 se aprobó la publicación de las Ordenanzas Navales del Perú. Impresas de manera uniforme y sucesiva, incluían leyes y reglamentos, manuales de servicio, instrucciones técnicas específicas y diversas materias propias de la Institución.[23]

En relación a la formación y entrenamiento del personal, en la Escuela Naval se creó una Sección Preparatoria en 1935, igualmente en 1939 se estableció la División de las Escuelas Técnicas, que integraban las de Ingeniería, Submarinos, Buceo, Taller de Instrumentos de Precisión, Comunicaciones y Torpedos. Dichas escuelas ofrecían cursos de perfeccionamiento para el personal subalterno y de calificación para oficiales subalternos.

En 1937 el gobierno de Benavides pidió al gobierno norteamericano el restablecimiento de la Misión Naval, propuesta que fue apoyada por el encargado de negocios de ese país en el Perú, "vislumbrando una oportunidad para aumentar el prestigio de su nación y contener la creciente influencia italiana". Las negociaciones entre ambos gobiernos se concretaron con la firma de "un contrato por tres años, basado en el acuerdo de 1920 entre el gobierno peruano y ocho marinos norteamericanos" cuyos contratos fueron aprobados entre el 22 de marzo y el 22 de octubre de 1938.[24] Uno sería el inspector de Marina (jefe de la Misión), otros serían asesores en administración, construcciones y submarinos. También vinieron cuatro subalternos, especialistas en calderas, artillería, torpedos y radiotelegrafía, que se incorporaron al servicio naval peruano entre abril y octubre de 1938. Un decreto supremo del 22 de abril de 1938 determinó las funciones y atribuciones de la Misión Naval.[25]

22.- El contralmirante Ernesto Caballero y Lastres fue el último oficial ascendido a dicho grado (17/3/1930) en la década del treinta. Tampoco hubo ascensos al grado de vicealmirante.

23.- César Linares V., "Apuntes Navales", *Revista de Marina* (mayo-junio 1973), pp. 263-264.

25.- León Garaycochea, *Legislación Naval y de Aviación* (Lima, Imprenta Segrestan, 1940), X (1937-1938), pp. 518-520.

25.- Ídem.

A fines de la década del treinta la Marina de Guerra había adquirido una nueva fisonomía, con más unidades y mayor infraestructura, ubicándose en un modesto cuarto lugar entre las armadas latinoamericanas, muy lejos aún de su potencial rival (la marina chilena). Por otro lado, algunos oficiales se vieron involucrados en el intento de golpe llevado a cabo en febrero de 1939 por el general Antonio Rodríguez Ramírez, siendo procesados y sentenciados luego que dicho movimiento fracasara.[26] En ese estado de cosas se encontraba el país cuando estalló la Segunda Guerra Mundial. El Perú se declaró neutral y el 8 de diciembre de 1939 Benavides entregó el poder a Manuel Prado Ugarteche, concluyendo así la llamada etapa de recuperación.

La etapa del resurgimiento (1940-1960)

Prado tenía una deuda histórica familiar con la Marina que deseaba reivindicar, pero tanto la guerra como las dificultades económicas inherentes le impidieron llevar a cabo un plan de adquisiciones navales. Estados Unidos, el único país que podía abastecerlo de equipos militares, ponía severas restricciones. Pese a ello, el 31 de julio de 1940 se suscribió un acuerdo bilateral mediante el cual el Departamento de Marina norteamericano enviaría reemplazos para los ocho marinos contratados bajo el acuerdo vigente.[27] El contrato incluía un artículo adicional, mediante el cual se permitía que algunos miembros de la misión participaran en comisiones de cooperación militar o defensa hemisférica.[28] Como dice Robert L. Scheina, esto permitió que "en vísperas de la Segunda Guerra Mundial, la misión naval norteamericana recobrara casi toda su influencia dentro de la marina peruana".[29]

A fin de otorgar al jefe de la Misión Naval un cargo cuya autoridad y atribuciones estuviera de acuerdo con la investidura y función que venía a cumplir en el Perú, el 6 de noviembre de 1940 se creó la Inspección General de Marina, dependiente del ministro de Marina. En el ejercicio de ese cargo, el jefe de la Misión Naval tendría entre sus atributos: fijar y determinar los planes de acción y programas de política naval, recomendar sobre asuntos de la Escuadra y Establecimientos Navales, así como la adquisición de material, operaciones navales, actividades de las dependencias, instrucción y adiestramiento del personal, la designación de estos oficiales en los puestos y todo otro asunto pertinente al plan de acción naval, antes de ser presentado al ministro.[30] Dicho cargo fue asumido por el capitán de navío William M. Quigley, quien pocos días después (12 de noviembre) asumió también la jefatura del Estado Mayor General de la Marina, el más alto cargo institucional. Es decir, el mando de la Marina fue puesto en manos de un oficial extranjero, que sería reemplazado en 1942 por el capitán de navío

26.- El capitán de navío Pablo Ontaneda Mesones fue condenado a ocho años de penitenciaría, el capitán de fragata Víctor Ontaneda Menacho y el capitán de corbeta Juan Bacigalupo fueron condenados a un año de relegación. Ver: *El Mariscal Benavides...*, II, pp. 287-294.
27.- Scheina, *Iberoamérica – Una Historia naval...*, pp. 163-164.
28.- U.S. Naval Mission, documento citado, p. 34.
29.- Scheina, *Iberoamérica – Una Historia naval...*, p. 164.
30.- *El Monitor* XII, Nº 103 (julio 1979), p. 21.

Laurence Mc Nair, manteniéndose este último en ambos cargos hasta enero de 1946. En ese contexto, por decreto supremo del 22 de febrero de 1941, se creó el cargo de subjefe de Estado Mayor General de Marina.

Antes de la implementación de la Inspección General de Marina, el gobierno de Prado creó la Junta Técnica Consultiva de Marina, por decreto supremo N° 7, del 9 de abril de 1940, con el fin de que estudiara y opinara en asuntos concernientes a la adquisición de elementos de guerra, establecimiento de nuevos servicios navales, su organización y reglamentación, y otros temas técnicos. Presidida por el ministro de Marina y Aviación, la conformaban el jefe de Estado Mayor General, el inspector general, el comandante general de la Escuadra, el director de la Escuela Naval, el comandante del Arsenal Naval del Callao y otros oficiales que el ministro juzgara necesarios. Posteriormente, por decreto supremo N° 10, del 21 de agosto del mismo año, se le cambió de nombre a Consejo Superior de Marina. Desde la creación del Consejo hasta el 28 de julio de 1956, es decir durante el lapso de dieciséis años, sólo tuvo siete sesiones,[31] lo que demostraría el poco interés que pusieron los sucesivos ministros del ramo por hacer uso de este instrumento de consulta.

Ante la inminencia de un enfrentamiento con Ecuador, el 11 de enero de 1941 el gobierno peruano creó el Agrupamiento Norte, una gran unidad militar encargada de repeler un eventual ataque ecuatoriano. Por otra parte, el 10 de febrero de 1941 se creó la Flotilla de Patrulleras, formada por tres divisiones, con dos patrulleras cada una. Basada inicialmente en varios puertos del norte, encontró su ubicación final en El Salto, Tumbes.[32]

Luego del conflicto con Ecuador, el país se vio involucrado indirectamente en la Segunda Guerra Mundial. El 24 de abril de 1942 se firmó un convenio bilateral de cooperación mutua con el gobierno norteamericano, adhiriendo a la Doctrina de Defensa del Hemisferio Occidental. En ese contexto, hubo que desplegar a la Escuadra para proteger la zona de Talara en coordinación con unidades aéreas norteamericanas que operaban desde la Base Aérea El Pato. En dicho puerto se ubicaban la refinería y los pozos petroleros que explotaba la empresa norteamericana International Petroleum Company (IPC). El mando naval peruano coordinaba sus operaciones con una Oficina de Enlace en la Zona del Canal de Panamá y otra en Talara, a cargo de personal naval norteamericano.

Durante casi tres años los dos cruceros y los dos destructores de que disponía el Perú, patrullaron un arco de cien millas hacia el oeste de Talara, en tanto que los cuatro submarinos hicieron lo propio en un arco de cincuenta millas, y las patrulleras y embarcaciones menores armadas cubrían el área cercana. En el canal de entrada del puerto se instaló una red antitorpedos, que se abría gracias a un sistema de coordinación de

31.- Guillermo Tirado Lamb, *Síntesis Expositiva de la Gestión Ministerial del Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb* (julio de 1962), p.1.

32.- Salvador Mariátegui y Cisneros, *Conflicto Peruano - Ecuatoriano 1941* (Lima, Librería Editorial Minerva, 1968), pp. 27-31.

señales visuales desde una estación en el sur del puerto. También se contaba con dos baterías de artillería de costa, equipadas con dos piezas cada una, puestos de comando, observación, señales y comunicaciones, así como con baterías de proyectores eléctricos, además de las instalaciones de servicios y logísticas para mantener una dotación de treinta oficiales y cuatrocientos subalternos. A esta unidad se le denominó Servicio Naval de Defensa de Costa, iniciando su funcionamiento el 25 de febrero de 1942, cambiando de nombre el 19 de diciembre de ese año a Defensa Naval de Costa de Talara. Tanto esta dependencia, como todas las que se encontraran en la zona, quedaban sujetas al mando del comandante general de la Escuadra cuando se encontrara en ese sector.[33]

Para que el personal de la Defensa de Costa fuese adiestrado en operaciones anfibias y de protección de los establecimientos navales, se creó por decreto supremo N° 11, del 9 de junio de 1943, la Fuerza de Comandos Navales, cuya sede se fijó en la Base Naval de San Lorenzo.[34] Casi un año más tarde, el 23 de mayo de 1944, se creó la Defensa Naval de Costa del Callao, integrada por la batería fija Alfonso Ugarte, una batería antiaérea de 90 mm y otras baterías que con posterioridad se le asignara. Se concebía un sistema de defensa costero que debía operar en tres zonas, la del norte (de la frontera con Ecuador al río Fortaleza, con base en Talara), la central (del río Fortaleza a Pisco, con base en el Callao), y la del sur (de Pisco a la frontera con Chile, con base en Matarani).[35] En abril de 1944, se estableció una guarnición naval en Matarani.

La dificultades generadas por la guerra mundial para el transporte de alimentos e insumos motivaron la creación de la Oficina del Coordinador General de Transporte Nacional, mediante decreto supremo N° 7, del 24 de abril de 1943. Dependiente del Ministerio de Marina, esta oficina debía establecer las normas, rutas y servicios para la movilización dentro de la República, distribuir la carga de productos nacionales de exportación, determinar prioridades para el transporte de carga marítima, fluvial y terrestre, revisar y formular tarifas, intervenir en la reparación y recorrido de unidades mercantes que implicaran la suspensión de sus actividades, así como controlar la venta y transferencia de vehículos motorizados.

La guerra también llevó a organizar el sistema de reservistas, creándose el 6 de noviembre de 1943 la Reserva Naval. Por otro lado, las dificultades para adquirir determinados productos e indumentaria, y la conveniencia de brindar al personal naval artículos básicos de consumo, así como el vestuario respectivo, llevó a establecer el Bazar y Sastrería Naval, con fecha 6 de abril de 1944.

33.- Juan Manuel Castro Hart, "Actividades y adquisiciones de la Marina de Guerra del Perú en el período 1930-1960", documento de trabajo fechado el 14/11/1979, p. 28.

34.- *Perú – Obra de Gobierno del presidente de la República Dr. Manuel Prado 1939-1945* (Buenos Aires, Talleres Gráficos de Guillermo Kraft Ltda.., 1945), p. 141.

35.- Manuel Prado, *Mensaje Presidencial, 28 de julio de 1945*, p. 108.

Las actividades llevadas a cabo en la zona de Talara "produjeron fuerte desgaste en nuestros buques, indudablemente no adecuados para una guerra moderna... (lo que) significó para las fuerzas aliadas economía en buques y hombres, puesto que le permitió emplear sus unidades en otros teatros de la guerra".[36] Años más tarde, un ministro de Marina señaló que "desde ese año (1942) se inicia un período de dificultades materiales para la Marina", debido a "el consecuente gasto de material ya anticuado y que cada día requería mayores reparaciones".[37] El gobierno de Prado sólo pudo lograr que Estados Unidos transfiriera seis cazasubmarinos,[38] mediante la Ley de Préstamo y Arriendo emitida por el Congreso norteamericano para facilitar el suministro de armamento a los países latinoamericanos. Dichas naves se incorporaron entre 1943 y 1944, y por decerto supremo del 3 de abril de 1944 se creó la Flotilla de Caza-Submarinos. También se incorporó cuatro remolcadores, dos de los cuales provenían de la Compañía Peruana de Vapores. En 1941, se tomó posesión de dos buques de transporte, uno de bandera danesa (*Irland*) y el otro alemana (*Monserrat*), cuyos países se encontraban inmersos en el conflicto mundial, siendo el segundo reconstruido después del incendio del que fue objeto por parte de sus tripulantes. Por último, se adquirió una lancha fluvial (*Fitzcarrald*) para operar en Madre de Dios.

En 1941 se establecieron las escuelas de Artillería, Óptica, Manejo Marinero, Señales, Aprendices de Maquinistas y Enfermeros, como parte de las Escuelas Técnicas. Dos años después se creó la Estación de Entrenamiento Naval, en la isla San Lorenzo, para preparar a los conscriptos, llevando a que en julio de 1944 sea reorganizada la Base Naval de San Lorenzo para integrar en ella a dicha estación con la de Explosivos, la de Comandos Navales y la Flotilla de Patrulleras, además de otros servicios presentes en la isla.

Por otro lado, el 21 de julio de 1941 se creó la clase de maestro técnico, elevando a seis los grados del Cuerpo de Maestros y Oficiales de Mar. Asimismo, el 25 de julio de 1944 se estableció una Escuela de Maestranza para capacitar a los obreros civiles que servían en el Arsenal Naval. En 1943 se redujo a cinco años la formación en la Escuela Naval; y al año siguiente se restableció la Escuela Superior de Guerra Naval.

Con fecha 31 de julio de 1943 se estableció la insignia de la Marina de Guerra, constituida por el Escudo del Perú, coronado por un sol radiante sobre dos anclas con cepo, cruzadas y con un calabrote entrelazado, con una banderola en la parte superior en la que se leía Armada Peruana. Esto último sería cambiado años más tarde por Marina de Guerra del Perú.

36.- Castro Hart, "Actividades y adquisiciones de la Marina...", pp. 29-30. El paréntesis es nuestro.

37.- *Memoria Anual – Presentada por el Señor Contralmirante Mariano H. Melgar Ministro de Marina al Señor Presidente Constitucional de la República 1947-1948* (Lima, Ministerio de Marina, 1948), p. 45.

38.- Melitón Carvajal Pareja, "Nuestra Fuerza de Superficie", *Revista de Marina*, Nº 379 (setiembre-octubre 1987), p. 152.

El gobierno de Prado construyó un varadero en la Base Fluvial de Iquitos y amplió la Escuela Naval, realizando también obras de defensa contra el mar. En el Hospital Naval se instaló una nueva clínica para oficiales, en Ancón se estableció el Depósito de Explosivos, y tanto la Base de San Lorenzo como el Arsenal Naval, fueron ampliados significativamente.[39] Para llevar a cabo estas obras en el Arsenal se tuvo que desmontar la batería Ladislao Espinar.

Por Ley N° 9416, del 27 de octubre de 1941 se creó el Ministerio de Aeronáutica, comenzando a funcionar el 3 de enero de 1943.

El 28 de julio de 1945 asumió la presidencia de la República José Luis Bustamante y Rivero, a quien le tocó vivir la crisis económica de los primeros años de la postguerra mundial, y una emergente participación de los sectores populares reclamando reivindicaciones largamente postergadas. A todo esto se sumaban enfrentamientos generados por posiciones políticas y económicas distintas, destacando los enfrentamientos entre el APRA, aliado del gobierno, y los principales representantes de la oligarquía.

Una de las primeras medidas de su gobierno respecto a la Marina fue establecer (8 de octubre de 1945) el Día de la Marina Nacional, en conmemoración del combate de Angamos y en homenaje al almirante Grau y a los tripulantes del *Huáscar*. Esta disposición tuvo como antecedentes la Ley N° 4360, del 10 de octubre de 1921, que declaró Día de la Marina Nacional el 8 de octubre; y la Ley N° 9126, del 3 de junio de 1940, que había declarado el 27 de julio, fecha de nacimiento del almirante Grau, el día de la Fiesta de la Marina.[40]

Otra norma de trascendencia para el país en general y la Marina en especial fue el decreto supremo N° 781, del 1° de agosto de 1947, que declaró la soberanía y jurisdicción sobre el zócalo continental e insular y sobre el mar adyacente a las costas del territorio nacional hasta una distancia de 200 millas, sin afectar el derecho de libre navegación de naves de todas las naciones.

El 26 de marzo de 1946 se creó la Oficina Técnica de Presupuesto de Marina y el Comando General de las Fuerzas Fluviales del Nor-Oriente. La primera fue suprimida el 16 de diciembre de 1947, habiendo sido el primer intento de contar con una oficina especializada de ese tipo.

Por decreto supremo N° 10, del 3 de abril de 1946, se organizó la Asesoría Jurídica del Ministerio de Marina. En esa misma fecha, se estableció el Comando General de la Defensa de Costa, sobre la base de la Fuerza de Comandos Navales y de las unidades de Defensa Naval de Costa de la Zona Norte y Centro. Esta comandancia general tendría a su cargo todo el personal naval, material y otras dependencias asignadas a la defensa litoral de la República. El 14 de mayo de aquel año se dispuso su organización, la misma que sería modificada por los decretos supremos N° 2 y N° 22, del 2 de enero y 5 de marzo de 1948, respectivamente, estableciendo que la Fuerza de Comandos Nava-

39.- *Perú – Obra de Gobierno...*, p. 141. Valdizán, "La Marina de Guerra del Perú...", p. 380.
40.- León Garaycochea, *Legislación Naval y de Aviación*, t. II, p. 237; t. XI, pp. 521-522.

les en lo sucesivo se denominaría Infantería de Marina. En julio de aquel año se fijó que dicha fuerza tendría dos batallones de infantería, un Grupo de Artillería Móvil de Defensa de Costa (formado por las baterías móviles de las unidades de Defensa Naval de Costa de la Zona Norte y Centro), una Batería Fija de Defensa de Costa (Batería Alfonso Ugarte) y una Flotilla de Barcazas.

Con fecha 15 de junio de 1946 se creó el Departamento de Transporte Terrestre, dependiente de la Dirección General de Administración de la Marina, teniendo a su cargo el control de todos los vehículos de la Marina. Por otro lado, mediante decreto supremo N° 18, del 5 de marzo de 1948, dicha dirección general retomó su primitiva denominación de Dirección de Administración de Marina, pasando a depender de la Jefatura del Estado Mayor General. En enero de 1948 fue creada la Dirección de Marina Mercante, la que tendría a su cargo todo lo relacionado con la organización, desarrollo y actividades de la marina mercante. Al mes siguiente se creó la Estación Naval de Ancón, donde funcionaba el Depósito de Explosivos. Por decreto supremo N° 26, del 7 de mayo del mismo año, se estableció el Servicio de Sanidad Naval, dependiendo del jefe de Estado Mayor General. Por otro lado, el 2 de agosto de ese año se creó la Estación Central de Comunicaciones Navales.

En esos años se planteó la necesidad de crear la Comandancia en Jefe de la Armada, bajo la inmediata dependencia del ministro de Marina, con las atribuciones y deberes prescritos en aquella época para el jefe del Estado Mayor General.[41] Dicho proyecto tuvo que esperar hasta 1956, cuando se reestableció la Comandancia General de la Marina.

Algunas dependencias cambiaron de denominación en aquellos años, entre ellas las bases fluviales de Punchana e Itaya, que pasaron a ser las estaciones fluviales Teniente Manuel Clavero y Vicealmirante Melitón Carvajal, respectivamente. La Base de Submarinos pasó a denominarse Estación de Submarinos; y la Zona Naval pasó a ser la Zona Judicial de la Marina. Por otro lado, la Oficina del Coordinador General de Transporte Nacional fue suprimida el 5 diciembre de 1947, al haber desaparecido las razones que motivaron su creación. En 1946 la Escuelas Técnicas pasaron a denominarse Escuelas Técnicas de la Armada, dependiendo directamente del Estado Mayor General e incorporando las escuelas de Servicios Especiales, Maestros de Armas, Técnica de Caldereros y Técnica de Ingeniería.

Los grados del personal subalterno fueron modificados por decreto supremo N° 33, del 3 de julio de 1948, aduciendo la conveniencia de homologarlos con los otros institutos armados. Así, el Cuerpo de Maestros y Oficiales de Mar pasó a denominarse Cuerpo de Sub-oficiales de la Armada del Perú, con las siguiente clases y categorías: sub-oficial ayudante (oficial de mar 3°), sub-oficial de cargo 2° (oficial de mar 2°), sub-oficial de cargo 1° (oficial de mar 1°), sub-oficial maestro de 2ª (maestro de segunda), sub-oficial maestro de 1ª (maestro de primera), sub-oficial técnico 2° (maestro técni-

41.- Melgar, *Memoria Anual...*, p. 2.

co) y sub-oficial técnico 1° (nueva categoría). Las nuevas denominaciones estuvieron vigentes por muy pocos meses, al ser suspendida su aplicación.

A las escuelas señaladas se sumó el establecimiento el 8 de enero de 1948 de la Escuela Náutica "Miguel Grau", destinada a la formación de oficiales de cubierta y de máquinas para la marina mercante.

En 1946 se compraron en Canadá dos fragatas y un petrolero; y en Estados Unidos se adquirieron una fragata, dos barreminas, cuatro barcazas de desembarco y tres remolcadores. Ello llevó a que el 10 de diciembre de 1947 se crease la División de Fragatas y se desactivara la División de Destructores, pasando el *Almirante Villar* a la División de Cruceros. Las barcazas de desembarco conformaron la Flotilla de Barcazas de la Fuerza de Defensa de Costa. Para 1947 se consideraba poner en marcha un plan de adquisiciones navales que incluía nueve unidades para la escuadra,[42] pero el golpe de estado de 1948 impidió que dicho plan se pusiera en marcha.

No se avanzó mucho en la infraestructura, siendo así que en esos años sólo se pudo pavimentar el Arsenal Naval.[43]

La crisis por la que atravesó el país no fue ajena a la Marina de Guerra. Los problemas del personal subalterno, vinculados a condiciones laborales y económicas, generaron una creciente tensión con la oficialidad, que se sustentaba no sólo en la diferencia de índole técnica o jerárquica, sino también en aspectos sociales, culturales y económicos.[44] En el orden remunerativo, los haberes del personal subalterno eran inferiores a los del personal equivalente de las otras instituciones militares. El gobierno de Bustamante intentó subsanar dicha situación expidiendo los decretos supremos N° 34 y 35, del 3 de julio de 1948, pero era ya demasiado tarde. Meses antes, en marzo, había designado una comisión para proponer un Servicio de Bienestar Social, el mismo que debía establecer un Centro de Recreo para Cabos y Marineros.[45] Pero este tipo de prestaciones tendrían que esperar varios años más.

A los problemas remunerativos y a la carencia de una política de bienestar se sumó un proceso de captación de simpatizantes e infiltración de militantes por parte del APRA desde inicios de la década del treinta.[46] Fue así que el 3 de octubre de 1948, cuatro oficiales, varios maestros y oficiales de mar, así como la marinería de los principales buques de la escuadra, se levantaron en armas para deponer al gobierno de Bustamante. El movimiento fue violentamente reprimido, con un saldo de dieciséis muertos y veinticinco heridos en la Marina.[47] Esta última se vio conmocionada en sus estructuras, al ser enjuiciados por el motín un grupo de oficiales y ser dado de baja un

42.- Valdizán, "La Marina de Guerra del Perú...", p. 382.
43.- Linares, "Apuntes Navales...", p. 276.
44.- Juan Manuel Ontaneda Meyer, *Vivencias Revolucionarias (testimonio sobre la rebelión del 3 de octubre de 1948)* (Lima, 1975), p. 16.
45.- Melgar, *Memoria Anual...*
46.- "El Negus", entrevista a Julio Cárdenas Ramírez, revolucionario aprista, por Alberto Bonilla, en *Caretas* N° 780 (febrero 1984), p. 32.
47.- Valdizán, "La Marina de Guerra del Perú...", p. 384.

gran número de miembros del personal subalterno. Más del 8% de su personal subalterno fue detenido y 189 fueron sentenciados a diversas penas.[48] El jefe de Estado Mayor General, así como el comandante general de la Escuadra y el director de la Escuela Naval, se sintieron obligados a pedir su pase a la situación de disponibilidad el 27 de octubre de aquel año.[49] El ministro de Marina, contralmirante Mariano H. Melgar Conde, fue mantenido en el cargo por el presidente Bustamante, teniendo en cuenta que en la fecha del suceso se encontraba en España, encabezando la delegación naval a las ceremonias conmemorativas de la fundación de la Marina de Castilla.[50]

Poco después de estos hechos, el 27 de octubre de 1948, el general Odría se levantó en Arequipa. El gobierno de Bustamante tuvo el inicial apoyo de la Policía, la Marina y la Aviación, pero la Escuadra estaba inhabilitada para llevar a cabo una acción eficaz por la reorganización de la que era objeto.[51] El movimiento se expandió rápidamente y finalmente Bustamante se vio obligado a dimitir el 29 de octubre, partiendo de inmediato al exilio en Argentina.

El general Manuel A. Odría asumió el poder al día siguiente, encabezando una junta militar durante dos años, siendo elegido después presidente constitucional. Su ministro de Marina hasta finales de 1955 fue el contralmirante, más tarde vicealmirante, Roque Saldías Maninat.[52] Su gestión ministerial fue la más larga durante toda la existencia de dicho ministerio (1919-1987). El gobierno anterior había dado de baja y enjuiciado a los principales cabecillas del movimiento del 3 de octubre, y varios comandantes de las unidades navales y dependencias, cuyo personal se había sublevado, habían sido removidos de sus cargos.[53]

Poco después de asumir el Ministerio, el 6 de noviembre de 1948, Saldías dispuso el nombramiento de una junta que evaluara la necesidad de reorganizar la Marina para incrementar su eficiencia, eliminando las actividades innecesarias y modernizando las existentes en relación con las fuerzas a flote y al establecimiento de tierra. La Junta era presidida por el jefe de la Misión Naval Norteamericana, e integrada por el comandante general de la Escuadra, el director de la Escuela Naval, el director de Material y otros cuatro oficiales más.

48.- Según Melgar, *Memoria Anual...*, en 1948 la Marina tenía 1,610 maestros y oficiales de mar, y 3,827 hombres de marinería. Según Ortiz, "Las Rebeliones Navales del Callao...", p. 90, el 5 de octubre se abrió instrucción contra los 450 marinos detenidos, siendo 189 sentenciados a diversas penas.

49.- *Orden General de la Armada* Nº 24, 30 de octubre de 1948.

50.- José Luis Bustamante y Rivero, *Tres Años de lucha por la Democracia en el Perú* (Buenos Aires, Artes Gráficas Chiesino, 1949), pp. 178, 179 y 256.

51.- Ídem, pp. 255 y 258.

52.- Roque Saldías Maninat fue ministro de Marina en dos oportunidades previas: 1937 y 1939 durante el gobierno del general Benavides; y de octubre de 1947 a febrero de 1948. Del 27 de febrero al 17 de junio de 1948 fue presidente del Consejo de Ministros y ministro de Hacienda y Comercio. En total, fue ministro de Marina durante casi una década.

53.- *Orden General de la Armada* Nº 23 y 24, del 18 y 30 de octubre de 1948.

En diciembre de 1948 la Junta emitió su informe recomendando el reajuste administrativo de las dependencias de la Marina, así como la organización de las fuerzas navales, señalando nuevas plantas de efectivos, reducción temporal de las actividades y efectivos de las Fuerzas de Defensa de Costa, clausura temporal de algunas escuelas técnicas y la adquisición de nuevas unidades en el plazo más breve posible para reemplazar a las que se encontraban en servicio. Saldías aprobó el informe y lo puso en vigencia de inmediato, iniciándose una profunda reorganización de la institución naval. Cuatro cazasubmarinos, tres remolcadores y tres patrulleras fueron pasados a la condición de inactividad, y el crucero *Coronel Bolognesi* pasó a la situación de reserva[54]. La Escuela Naval y las Escuelas Técnicas pasaron a tener un mismo jefe. Los miembros de la Misión Naval Norteamericana volvieron a ocupar puestos de mando, siendo así que el jefe de la misma, capitán de navío Walter E. Zimmermann, fue nombrado inspector general, el capitán de navío Gordon A. Mc Lean pasó a dirigir la Escuela Naval y las Escuelas Técnicas, el capitán de fragata Harry M. Linsay fue designado jefe de Estado Mayor de la Escuadra y el oficial del mismo grado Robert T. Sutherland asumió la Jefatura del Departamento Industrial del Arsenal Naval del Callao.[55]

Odría no generó rechazo en la Marina, como sí lo había hecho Sánchez Cerro. Más bien buscó ganarse el apoyo de los institutos armados, pues carecía de una base de apoyo popular para gobernar el país. En ese contexto, mejoró las condiciones remunerativas de las fuerzas militares, elevando la propina de la marinería y de los cadetes, que percibían montos menores a los de la Escuela Militar y de la de Aeronáutica[56].

Además de derogar la norma sobre los grados del personal subalterno, como ya hemos señalado, en noviembre de 1948 estableció los grados de maestro técnico de primera y de segunda.

Durante los ocho años del gobierno de Odría la estructura organizacional de la Marina experimentó algunos cambios, es así que el comandante general de las Fuerzas Fluviales del Nor-Oriente pasó a denominarse, desde el 29 de julio de 1949, comandante general de la Fuerza Fluvial del Amazonas. El Departamento Industrial del Arsenal Naval del Callao pasó a ser el Servicio Industrial de la Marina por decreto supremo N° 13, del 14 de febrero de 1950, ampliando sus actividades para atender tanto a las unidades navales como a las mercantes. El Estado Mayor General de Marina fue reorganizado por decreto supremo N° 33, del 19 de noviembre de 1952, en cuatro secciones: Comunicaciones y Publicaciones Navales; Inteligencia y Seguridad; Operaciones e Instrucción; y Logística y Movilización. Por decreto supremo N° 3, del 16 de agosto de 1954, se dispuso que la Dirección de Capitanías asumiera las funciones asignadas a la Dirección de la Marina Mercante Nacional, que no había llegado a

54.- Ídem, N° 26, 28 y 29, del 15 de noviembre, 16 y 31 de diciembre de 1948.
55.- Ibídem, N° 27 del 30 de noviembre de 1948.
56.- Ibídem, N° 28 del 28 de diciembre de 1948.

activarse. La necesidad de programar, normar, dirigir y controlar las actividades de entrenamiento del personal de la Marina, llevó a crear, por decreto supremo N° 12, del 6 de mayo de 1955, la Dirección de Entrenamiento Naval, teniendo a su mando las escuelas y centros de entrenamiento, con excepción de la Escuela Naval, la Escuela Superior de Guerra Naval y la Escuela de Enfermeros. Por otro lado, el 1° de febrero de 1956 se dispuso que la Dirección de Sanidad Naval, creada el 31 de mayo de 1915, pasara a denominarse Dirección de Sanidad de la Marina. El Centro Médico Naval fue inaugurado el 4 de julio de 1956, reemplazando al antiguo Hospital Naval, ubicado también en Bellavista.

Por decreto supremo N° 14, del 13 de julio de 1956, Odría restableció la Comandancia General de la Marina, que asumió las atribuciones y deberes que hasta ese momento había ejercido la jefatura de Estado Mayor General de Marina, pasando su titular a depender del comandante general. Todo hace pensar que el cargo fue creado para mantener la equivalencia con similar cargo jerárquico que ya existía desde 1950 en el Ejército y en la Fuerza Aérea. El primer oficial en ocupar dicho cargo fue el contralmirante Francisco Tudela Salmón.

En relación al entrenamiento y formación del personal naval, en 1950 se creó la Escuela de Carpinteros de Rivera, y en 1953 el Centro de Entrenamiento Naval de Armas Electrónicas (CENAE), integrado por tres escuelas: C.I.C. y Operadores de Radar; de Guerra Antisubmarina y Operadores de Sonar; y de Electrónica. En 1955 dicho centro pasó a denominarse Centro de Entrenamiento Naval del Callao, habiéndose creado el año anterior la Escuela de Guerra Contra Incendios. Igualmente, la Estación Naval de Entrenamiento de San Lorenzo pasó en 1955 a denominarse Escuela de Reclutas, dependiendo de la Dirección de Entrenamiento Naval.

La incorporación de dos nuevas cañoneras fluviales (*Marañon* y *Ucayali*), mandadas construir en 1949, motivaron una nueva organización de la Fuerza Fluvial del Amazonas. Por decreto supremo N° 19, del 5 de octubre de 1951, ésta quedó organizada en dos divisiones, pasando las dos nuevas cañoneras a conformar junto con las adquiridas en 1934 (*Amazonas* y *Loreto*) la Primera División.

En el plano internacional, al Ochenio le tocó experimentar la Guerra Fría, que se polarizo más aún con el inicio de la guerra de Corea, a mediados de 1950. El Perú se alineó con Estados Unidos, siendo uno de los primeros gobiernos latinoamericanos en firmar un convenio bilateral de ayuda militar con ese país, en 1952. Un año antes, en Estados Unidos se había promulgado la Ley de Seguridad Mutua, mediante la cual se autorizaba la ayuda militar, económica y técnica a los países amigos. Mediante este convenio, el Perú logró la transferencia en 1952 de tres destructores escolta, llevando a modificar la organización de la escuadra en cinco divisiones: Destructores, Fragatas, Submarinos, Caza-Submarinos y Transportes, quedando el barreminas *San Martín* como buque suelto. La División de Cruceros fue desactivada al pasar a la reserva las dos unidades que la integraban (*Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*), siendo utilizados para la instrucción marinera del contingente naval, mientras el destructor *Almirante Villar* fue destinado a la instrucción práctica de los cadetes.

El lanzamiento de dos submarinos construidos en Estados Unidos, y su pronta incorporación a la Escuadra, llevó a que el 30 de octubre de 1953 se creara la Flotilla de Submarinos, conformada por dos divisiones, la primera integrada por los antiguos submarinos *R*,[57] y la segunda por los dos nuevos submarinos. Al incorporarse dichas unidades, la Fuerza del Pacífico volvió a ser reorganizada, conformando una Flotilla Antisubmarina con la División de Destructores y la División de Fragatas, la ya mencionada Flotilla de Submarinos y la División de Transportes. Al parecer, la División de Caza-submarinos quedó desactivada; mientras que la Comandancia General de la Fuerza de Defensa de Costa quedó limitada al Grupo de Artillería Móvil, desactivándose el Batallón de Infantería de Marina y la Batería fija Alfonso Ugarte.

El gobierno de Odría también adquirió un buque de desembarco, dos petroleros, una draga, un dique flotante para Iquitos y un remolcador; y dio inicio a la construcción del petrolero *Zorritos* en las instalaciones del Servicio Industrial de la Marina, y de dos submarinos más en astilleros norteamericanos.

A las adquisiciones navales se sumó el interés del Ochenio por mejorar la infraestructura de la Marina, construyéndose locales para las diversas escuelas y dependencias, así como el Muelle de Armado, Salas de Diseños y Gálibos, Taller y Gradas de Construcción Navales, y la Base Fluvial de Santa Clotilde, en Iquitos. Por decreto supremo N° 18, del 16 de agosto de 1951, se dictaron normas sobre la denominación de las unidades y bases navales, complementando la resolución suprema del 16 de agosto de 1923, que establecía que el nombre de las unidades navales fuera precedido por las siglas BAP, correspondientes a buques de la Armada Peruana.

Durante el gobierno de Odría se produjo un serio incidente internacional:[58]

> *cuando la flota del armador Aristóteles Onassis, al ser detenida dentro de la zona de 200 millas peruanas, fue objeto de una multa de tres millones de dólares. Hubo además varios incidentes con embarcaciones atuneras ("tuna clippers"), en su mayoría de matrícula norteamericana, a las que también se impuso las correspondientes sanciones. Pese a las protestas de las potencias marítimas y de las represalias económicas del gobierno norteamericano, el Perú hizo respetar sus propias leyes y reglamentos.*

Tras recibirse la orden de detener dicha flota, el 23 de agosto de 1954 los destructores *Aguirre* y *Rodríguez* apresaron a los balleneros *Olympic Victor* y *Olympic Lightning*, a unas 180 millas frente a Punta Aguja. Otros dos balleneros fueron capturados por los mismos destructores 40 millas más al sur, frente al puerto petrolero de Talara. Un quinto ballenero fue obligado a entrar al puerto citado por un avión peruano. Las tripulaciones de los cuatro primeros balleneros apresados fueron transbordadas a unidades navales y substituidas por tripulantes de los destructores, poniendo proa al puerto de Paita. Otro destructor, el *Castilla*, y tres fragatas se hicieron a la mar desde el Callao, para llevar a cabo operaciones contra los balleneros "piratas". Ante la creencia

57.- Carvajal Pareja, "Nuestra Fuerza de Superficie"..., p. 153.

58.- *Compendio de Historia Marítima y Naval del Perú* (Lima, Dirección de Intereses Marítimos, 1998), pp. 11-12.

de que uno de los balleneros de Onassis estaba dotado de artillería, la Marina recibió órdenes de abrir fuego contra cualquiera de esos barcos que intentase entablar combate o presentar resistencia a su captura. La Marina y la Fuerza Aérea buscaron también al buque nodriza, el *Olympic Challenger*, para determinar el número total de ballenas cazadas en aguas peruanas. Panamá, cuya bandera enarbolaban los pesqueros apresados, ordenó que se abriera una investigación. La embajada británica en Lima hizo conocer al gobierno peruano su preocupación por los daños que se podía ocasionar a los intereses británicos, pues la flota ballenera estaba asegurada por la firma Lloyd's, de Londres, a lo que se sumaba que Inglaterra no reconocía el citado límite de las 200 millas. La respuesta de Odría precisó que "los procedimientos y actitudes asumidos por el Perú, en relación con la flota ballenera del citado Onassis, son actos de soberanía, en cuyo respecto mi Gobierno no puede aceptar reservas o reclamaciones". Poco después, el 2 de diciembre, la firma Lloyd's estuvo de acuerdo con pagar la multa de tres millones de dólares impuesta por el gobierno peruano a Aristóteles Onassis, considerando que la flota del mencionado armador estaba asegurada en más de cuatro millones de libras esterlinas. Días después, el 14 de diciembre, los cinco balleneros fueron puestos en libertad y zarparon rumbo al sur.[59]

Manuel Prado inició su segundo gobierno el 28 de julio de 1956, culminando el periodo que hemos denominado del resurgimiento e iniciándose el de la regulación. Al asumir su nuevo mandato, Prado se encontraba en una coyuntura distinta a la de su gestión anterior. El Perú estaba plenamente inmerso en el área de influencia norteamericana y las condiciones políticas y económicas del país eran diferentes. Las Fuerzas Armadas presentaban desniveles en su alistamiento, y para mejorar esto Prado modernizó y potenció los buques, liquidando las deudas pendientes, dando de baja más de veinte unidades que por su antigüedad y obsolescencia no era posible mantener en servicio, y estableciendo un plan de renovación.

En relación con la organización de la Marina, el gobierno de Prado emitió diversas normas, entre las que se encuentra el decreto supremo N° 15, del 14 de agosto de 1956, que modifica el Consejo Superior de Marina. Dicha entidad, presidida por el ministro de Marina, estaría formada por todos los oficiales vicealmirantes y contralmirantes en servicio activo, tomando creciente importancia desde junio de 1958, al sesionar cada veinte días.[60] Con el objeto de descentralizar las funciones del Comando de la Fuerza Fluvial del Amazonas y delegar en otra autoridad dependiente de éste el mando de las dos divisiones que la integraban, por decreto supremo N° 16 se constituyó la Comandancia de la Flotilla Fluvial. Dos decretos supremos del 5 de octubre de 1956 crearon el Servicio de Bienestar de la Marina –el primero de ese género en nuestras Fuerzas Armadas– y la Base Naval del Callao, en reemplazo del Arsenal Naval.

59.- *Enciclopedia Universal Ilustrada Europea Americana* (Barcelona, Espasa-Calpe S.A. Editores, 1957), Suplemento 1953-1954, pp. 1054-1055.

60.- Tirado Lamb, *Síntesis Expositiva...*

Con la misma fecha, el decreto supremo N° 19 aprobó una nueva organización general de la Marina de Guerra, dando orden a un conjunto de decretos y resoluciones supremas emitidas en los últimos 35 años. Las secciones del Estado Mayor General de Marina fueron reordenadas, pasando a ser las de Personal y Movilización; Inteligencia y Seguridad; Operaciones y Comunicaciones; y Logística. Se reactivaba la Comandancia General de la Escuadra, precisándose que las fuerzas navales en tierra estaban constituidas por la Fuerza Naval de Defensa de Costa, las que tendrían como elementos componentes organizados en grupos de artillería, batallones de Infantería de Marina y unidades a flote asignadas. Esa norma también definía las funciones de las bases navales y las atribuciones que correspondían a sus comandantes respecto a otras dependencias. Este decreto fue el precedente inmediato de la ley orgánica que se aprobó en 1961.

Hasta 1958, como señala el vicealmirante Mario Castro de Mendoza, la administración y explotación de los buques auxiliares de la Marina de Guerra correspondía a la Dirección General de Administración, sin que esta tuviera una política definida en relación con la actividad naviera y sin una organización apropiada para este tipo de administración comercial. Muestra de ello era que empleaba los servicios de agentes privados para que operaran sus buques cargueros en el tráfico internacional, con resultados pobres cuando no negativos. Por tal razón, en 1957 se contrató a la empresa Naviera Andes Peruana S.A. para que efectuara un estudio técnico administrativo de la operación comercial de los buques auxiliares de la Marina y formulara las recomendaciones para una mejor explotación de los mismos. El informe que presentó meses después la referida empresa proponía la creación de la Oficina Naviera Comercial, con asesoramiento especializado y cierta autonomía para la formulación de planes y programas de fomento y desarrollo de la Marina Mercante Nacional en conjunto; y también recomendaba un estudio para determinar las condiciones de los buques auxiliares en operaciones comerciales. Atendiendo a esa recomendación, el 8 de abril de 1958 fue creada la Oficina Naviera Comercial, para administrar todas las actividades y la explotación de los buques auxiliares de la Armada en época de paz, quedando integradas sus unidades a las fuerzas militares en casos de emergencia nacional o bajo otras circunstancias. La Oficina quedó subordinada al comandante general en el aspecto operativo y al director general de Administración en lo administrativo.[61] El 22 de setiembre de ese mismo año, con el fin de llevar un mejor control de los ingresos y egresos por concepto de las Leyes Especiales de la Marina de Guerra, se creó la Oficina de Control de Cuentas Especiales.

Por decreto supremo N° 12, del 30 de marzo de 1957, se transfirió una batería de artillería móvil al Ministerio de Guerra, a cambio de armamento ligero para organizar un batallón de infantería de marina. La recepción del armamento señalado permitió que dos años después nuevamente se crease la Infantería de Marina como parte de la

61.- Castro de Mendoza, *La Marina Mercante...*, II, pp. 141-144.

Fuerza Naval de Defensa de Costa, quedando bajo control militar del comandante general de la Base Naval del Callao mientras se organizaba dicha fuerza. Por disposición del 12 de agosto de 1960, el Batallón de Infantería de Marina N° 1 pasó a denominarse Guarnición de Marina, como homenaje a la unidad del mismo nombre que combatió en la batalla de Miraflores. En relación a las bases navales, el decreto supremo N° 20, del 5 de octubre de 1956, dispuso que su denominación corresponda al de la región en que se encuentren ubicadas.

El 3 de marzo de 1959 se creó la Escuela de Enfermeras de la Armada, la que debía dotar de personal femenino especializado al Centro Médico y a otros hospitales navales. Por otro lado, en diciembre de 1958 egresó la primera promoción de la Escuela Náutica Miguel Grau, formada por oficiales de cubierta y máquinas.[62] Asimismo, el 19 de julio de 1957 se creó el Cuerpo de Oficiales de Administración.

A partir de 1959 las unidades navales peruanas participaron en ejercicios combinados con unidades norteamericanas, primero con la Fuerza de Tarea 86 y luego en las operaciones Unitas, que desde 1960 se realizan anualmente. También se efectuaron ejercicios combinados con unidades venezolanas y británicas.[63]

En 1957 se incorporaron los submarinos *Angamos* e *Iquique*, y se adquirió el buque de desembarco *Paita*. Al año siguiente se hizo lo propio con el petrolero *Los Órganos*, y en 1959 se incorporó otro petrolero, el *Zorritos*, construido en el SIMA, el carguero *Ilo*, los buques de desembarco medianos *Lomas* y *Atico*, un dique flotante (*ADF 106*), dos barcazas cisternas y el crucero *Almirante Grau*. Al año siguiente arribó al Callao el crucero *Coronel Bolognesi*, se adquirió en Italia cuatro patrulleras, y se logró la transferencia de dos corbetas norteamericanas (*Gálvez* y *Diez Canseco*). Con estas nuevas unidades, el 19 de febrero de 1958 se aprobó una nueva organización de la Fuerza Naval del Pacífico, constituida por la Escuadra, que a su vez estaba formada por las ya existentes flotillas Antisubmarina y Submarina, y por la División de Auxiliares, formada por dos secciones: la de Petroleros y la de Transportes. Por otro lado, a la Flotilla Fluvial del Amazonas se le adicionaba una Sección de Petroleros, integrada por dos unidades. Posteriormente, por decreto supremo N° 47, del 18 de diciembre de 1959, se creó la División de Cruceros y la Flotilla de Auxiliares, la segunda de las cuales tenía tres divisiones: Transportes, Petroleros y Buques de Desembarco. Por otro lado, se creó la División de Auxiliares Fluviales de la Flotilla Fluvial del Amazonas, integrada por un remolcador y dos buques petroleros; y se asignó embarcaciones auxiliares a diversas dependencias, entre ellas a la Estación Naval El Salto.

En cuanto a infraestructura, se construyó un nuevo edificio para el alojamiento de cadetes, una carretera que unía Iquitos con el embarcadero para la Base Fluvial de Nanay, y la carretera interna de esa base. También se construyó o adquirió locales para algunas capitanías de puerto, como Pisco y Chimbote.

62.- Prado, *Mensaje presentado al Congreso el 28 de julio de 1960* (Lima 1960), p. 97.
63.- Ídem, p. 94.

Por decreto supremo N° 23, del 10 de julio de 1958, se fijó la Política Naval como un sistema de principios que debía regir el desarrollo, organización, mantenimiento, entrenamiento y operación de la Marina de Guerra en los años venideros. Por otro lado, la creación de nuevas dependencias y el incremento de la escuadra habían elevado la capacidad operacional de la Armada, reduciendo su diferencia con su rival histórico (la marina chilena). Además, la estabilidad institucional se había visto reforzada debido a la despolitización de su personal, al entrenamiento permanente, a las mejoras salariales y a los servicios de salud y bienestar que recibía. Esto marcó el fin de la etapa del Resurgimiento, para dar inicio a una nueva época en la historia de la Marina de Guerra del Perú.

La etapa de la Regularización (1961-1968)

El 6 de febrero de 1961 el presidente Manuel Prado promulgó la Ley Orgánica de la Marina de Guerra del Perú, aprobada por el Congreso el 30 de diciembre de 1960. Se trató de una ley reservada, que al igual que la del Ejército, aprobada un año antes, no había sido publicada en el diario *El Peruano*. En ocho títulos, incluyendo uno transitorio, veintitrés capítulos y ciento veintiún artículos, la ley consolidaba en una sola norma un conjunto de decretos y resoluciones supremas expedidas desde la década del veinte. Enuncia en sus primeros artículos la Política Naval Fundamental y las tareas que ella implica para la Marina, definiendo luego la composición, clasificación y grados del personal naval, excluyendo la posibilidad de que oficiales extranjeros ocupen cargos que no sean los de asesores, profesores o técnicos. En términos generales, la ley recoge lo estipulado en el ya mencionado Decreto Supremo N° 19, del 5 de octubre de 1956, en relación a las unidades y dependencias que constituyen la Marina de Guerra, así como a las responsabilidades y atribuciones de sus principales autoridades. También establece la finalidad, constitución, propósito, composición, deberes y derechos de las reservas navales; y regula la organización que tendría la Marina en tiempo de guerra o emergencia nacional.

Poco antes de que esta ley entrara en vigencia, el 11 de enero de 1961, se creó el Servicio de Inteligencia Naval. Según el general Jorge Fernández Maldonado (oficial de inteligencia del Ejército antes de vincularse a la política), el Servicio de Inteligencia Naval fue apoyado por la Agencia Central de Inteligencia norteamericana, habiéndole donado equipos electrónicos y entretejido una vinculación profunda.[64] Meses después de aprobada la Ley, por decreto supremo N° 23, del 5 de mayo de 1962, se creó la Dirección de Armas Navales, encargada del Armamento Naval y responsable de su adquisición, manufactura, suministro, mantenimiento, reparación e introducción de las alteraciones necesarias que se requieran. Era equivalente al Servicio de Material de Guerra del Ejército, con algunas diferencias particulares propias de la Institución. El mantenimiento de los equipos de comunicaciones y el estudio e investigación relacionados con el campo de la electrónica motivaron la creación con fecha 10 de marzo de

64.- Dirk Kruijt, *La revolución por decreto* (Lima, Mosca Azul Editores, 1989), p. 84.

1961 de los Laboratorios Navales de Comunicaciones y Electrónica; y el 3 de mayo de 1962 del Laboratorio Fotográfico.

Como parte del proceso de organización territorial para fines de Seguridad, y estando ya establecidas las regiones militares y aéreas, el 10 de enero de 1962 fueron creadas cinco zonas navales, que coincidían parcialmente con las regiones militares. La 1ª Zona Naval abarcaba Tumbes, Piura, Lambayeque, Cajamarca, La Libertad y Amazonas; la 2ª Zona Naval cubría Ancash, Huánuco, Pasco, Lima, Junín, Huancavelica, Ica, Ayacucho y la provincia de Coronel Portillo (actual departamento de Ucayali); la 3ª Zona Naval correspondía a Arequipa, Moquegua y Tacna; la 4ª Zona Naval abarcaba Cusco, Puno, Apurímac y Madre de Dios; y la 5ª Zona Naval correspondía a Loreto (excepto la provincia de Coronel Portillo) y San Martín.

En 1961 se creó la Escuela Básica de Pañoleros y al año siguiente la Escuela de Armamento. El 28 de agosto de ese año se aprobó un nuevo reglamento de ascensos para oficiales, que reemplazó al de 1934, estableciendo porcentajes para los oficiales especialistas y de servicios auxiliares con relación a los de Comando General, modificando los tiempos de permanencia en algunos grados y estableciendo normas para los ascensos.

En 1960 se incorporaron a la Marina las corbetas *Gálvez* y *Diez Canseco*, y al año siguiente lo hicieron los destructores de línea *Villar* y *Guise*, transferidos por Estados Unidos a través del Convenio de Asistencia Militar, y un taller flotante (*Pisco*). En 1962 arribó al Callao el buque de investigación oceanográfica *Unanue*. Además, se adquirió dos remolcadores (*Guardián Ríos* y *Robles*), dos lanchas patrulleras, dos diques flotantes, diez embarcaciones de desembarco, y otras unidades menores. El 18 de abril de 1961 se desactivó la División de Auxiliares de la Flotilla Fluvial del Amazonas, al quedar una sola unidad en servicio; y el 10 de noviembre de ese mismo se creó la División de Destructores de Línea, la División de Destructores Escolta y la División de Corbetas, integrando todas ellas la Flotilla Antisubmarina; mientras que se desactivó la División de Fragatas, al pasar las unidades de su tipo a la reserva.

La Base Naval del Callao fue ampliada y se reconstruyó el muelle de la Estación Naval de San Lorenzo. A la Escuela Naval se le dotó de un nuevo edificio de aulas y gabinetes, así como de un muelle; realizándose también algunas obras en la Estación Naval El Salto, la Estación Alfonso Ugarte y las capitanías de puerto de Paita, Pimentel, Ilo y Pucallpa. También se adquirieron locales para las capitanías de puerto de Pacasmayo e Iquitos. El Ministerio se mudó a un nuevo local, al habilitar para ese fin las instalaciones del área sur del ex-Hipódromo de San Felipe. El 9 de julio de 1961 se creó la Base Naval de Chimbote, en el extremo sur de la bahía Ferrol, donde tiempo después se establecería uno de los centros de producción del SIMA.

En 1960 se suscribió un contrato con los astilleros holandeses Verolme para impulsar la industria de construcciones navales en el país, pero este fue cancelado tras una campaña periodística en su contra.[65] Esta experiencia sirvió de antecedente para que

65.- Cobas, *Fuerza Armada...*, p. 201.

por ley N° 13836, del 9 de enero de 1962, "se declarara de utilidad pública y de preferente interés nacional las industrias de construcción, rehabilitación y reparación de buques mayores de 100 toneladas y faculta al Estado a formar sociedades mixtas, con esta finalidad".[66]

Durante el año de la Junta Militar de Gobierno se modificaron y adicionaron nuevos órganos a la estructura de la Marina, siendo así que por decreto ley N° 14240, del 16 de noviembre de 1962, se creó la Dirección de Material, mientras que la Dirección de Personal fue elevada a la categoría de dirección general. Posteriormente, en febrero de 1963, se suprimió la Contraloría, siendo asumidas esas funciones por el director general de Administración; es decir, pasaba a ser juez y parte del manejo financiero de la Marina. Un mes antes, el 14 de enero, se había creado la Oficina de Relaciones Públicas e Informaciones, con la finalidad de contar con un organismo que mantenga relaciones con la comunidad y difunda información a nivel público e interno. Por decreto supremo N° 18, del 24 de julio de 1963, se creó el Servicio Aeronaval, contando con algunos helicópteros.

Con el fin de equiparar al personal subalterno de la Armada con las otras instituciones, el 17 de agosto de 1962 se estableció la clase de maestro técnico supervisor, elevando a ocho los grados en el Cuerpo de Maestros y Oficiales de Mar. Igualmente, en julio de 1963 se crearon las especialidades de Instrumentos de Precisión y Mecánico de Helicópteros.

Poco antes que el presidente Prado fuese derrocado, se culminaron las gestiones para que Estados Unidos transfiera dos destructores similares a los anteriormente recibidos, así como un transporte de ataque, el mismo que fue destinado a servir como buque escuela de los cadetes.[67] El golpe de Estado del 18 de julio de 1962 trastocó las relaciones peruano-norteamericanas, llevando a que se cancelara la transferencia de los dos destructores acordados. La Junta Militar de Gobierno que reemplazó a Prado sólo pudo desbloquear la transferencia del transporte de ataque, que con el nombre de *Independencia* fue incorporado en 1963. Además, logró que se transfiriera un buque cisterna (*Mantilla*), y dos lanchas de rescate de torpedos (APT-191 y APT-192).[68] El Servicio Aeronaval fue dotado con dos helicópteros, empleados para misiones de apoyo e instrucción de los nuevos pilotos.[69]

En cuanto a infraestructura, la Junta Militar sólo pudo poner en funcionamiento el local de la Capitanía de Puerto de Supe e inaugurar el Club de Cabos y Marineros, creado para el esparcimiento de ese personal en el Callao.

Fernando Belaúnde Terry asumió la presidencia el 28 de julio de 1963, siendo apoyado desde un primer momento por el alto mando de la Marina, que encontraba plausible su propuesta desarrollista moderada. Cuatro oficiales desempeñaron la cartera

66.- Prado, *Mensaje Presidencial 1962...*, p. 101.
67.- Ídem..., p. 90.
68.- Linares, "Apuntes Navales...", p. 321.
69.- Alberto Fernández Prada Effio, *La Aviación en el Perú* (Lima, Editorial Universo, 1975) III, pp. 45-46.

de Marina durante su gobierno, otros dos cumplieron igual función en Gobierno y Policía (capitán de navío Miguel Rotalde y contralmirante Luis Ponce Arenas). En el marco de la doctrina de defensa interna, auspiciada por los Estados Unidos, las fuerzas armadas peruanas aumentaron su capacidad antisubversiva. En relación a la Marina, salvo los operativos Unitas, el apoyo norteamericano se limitó a transferir naves ligeras y equipos apropiados para contrarrestar brotes de la guerrilla comunista.

La estructura interna de la Marina sufrió algunos cambios, entre ellos la creación de la Dirección de Hidrografía y Faros, el 25 de junio de 1964; y la Oficina de Investigación y Desarrollo, el 1º de octubre de 1965. Esta última tenía a su cargo los asuntos relacionados con la investigación científica y el desarrollo de la institución, para lo cual debía centralizar y coordinar todas las actividades de dicha naturaleza que se efectuaran por la Marina o que fueran de interés para ella. Ese mismo mes y año se creó el Centro de Investigación Científica y Tecnológica (CICYTEC), con el objeto de investigar y producir determinados materiales y equipos requeridos por la Marina. La necesidad de integrar en el orden administrativo el Departamento de Almacenes de la Dirección General de Economía, y el Departamento de Suministros de la Dirección de Material, para mejorar el abastecimiento a las unidades y dependencias, motivó la creación el 11 de marzo de 1966, de la Central de Abastecimientos de la Marina. Asimismo, como parte del Servicio Industrial de la Marina, y bajo el control técnico de la Dirección de Armas Navales, el 12 de agosto de 1966 se creó el Departamento de Sistema de Armas (DESA), encargado de reparar y contribuir al mantenimiento preventivo del armamento naval. Para atender los asuntos jurídicos relativos al portafolio, el 6 de octubre de 1966 fue establecida la Procuraduría General de la Marina.

Con la finalidad de prestar asistencia médica y técnica, y proporcionar la ayuda necesaria para elevar el nivel socio-económico y cultural de la población que habitaba en la Hoya Amazónica, promoviendo su desarrollo integral, el 22 de noviembre de 1963 se estableció el Servicio Cívico Fluvial del Amazonas, que debía coordinar las actividades de los ministerios de Marina, Salud Pública, Educación, Agricultura, Fomento, Guerra, Aeronáutica, y Gobierno y Policía, además de los gobiernos locales, las entidades privadas y las comunidades nativas. La Marina participó en dicha actividad con el objeto de promover, cohesionar y afirmar las partes débiles del frente interno para contrarrestar la influencia que pudieran tener sobre dichas poblaciones los grupos subversivos. Es decir, con una misión preventiva en el campo de la seguridad interior.[70]

Para optimizar la preparación del personal naval, el 2 de mayo de 1964 fue creada la Junta de Coordinación de Instrucción, que en cierta manera reemplazaba a la Dirección de Entrenamiento Naval, creada en 1955. Al parecer funcionó poco tiempo. También fueron creadas las escuelas de Mantenimiento de Teletipos, Básica de Infantería de Marina y Básica de Prácticos; y las siguientes especialidades para el personal

70.- Luis Valdez Pallete, "Antecedentes de la nueva orientación de las Fuerzas Armadas en el Perú", en *Fuerzas armadas. Poder y Cambio* (Caracas, Editorial Tiempo Nuevo S.A., 1971), pp. 174 -176.

subalterno: mecánico de faros (10/8/63), control de tiro (17/09/63), fotógrafo de armas (25/6/64), infantería de marina (3/11/64) e hidrografía (3/12/65). Para los oficiales se crearon las calificaciones de hidrografía (3/12/65), electricidad (1/9/64) e infantería de marina (2/11/64).

En cuanto al material a flote, Estados Unidos transfirió dos lanchas patrulleras lacustres en 1964 (PA-11 y PA-12), y una patrullera de costa (*Río Sama*) en 1966. Por otro lado, se construyeron seis cañoneras-torpederas en Inglaterra, las que fueron incorporadas en 1965; dos petroleros (*Lobitos* y *Pariñas*) en el SIMA, puestos en servicio en 1966 y 1968, respectivamente; y dos remolcadores (*Olaya* y *Selendón*) en Alemania, que llegaron en 1968. También se adquirió el petrolero *Mollendo*, construido en el Japón; y se incorporó otras embarcaciones menores, como la patrullera de puerto *La Punta* (1965), y diez lanchas de desembarco (LCVP) construidas en el SIMA en 1967.

La Flotilla de Auxiliares fue reestructurada al separarse de ella la División de Buques de Desembarco, que el 17 de setiembre de 1963 pasó a ser una flotilla al incorporar al *Independencia*. El 13 de agosto de 1965 se creó la Flotilla de Cañoneras-Torpederas, con tres divisiones de dos unidades cada una. El 17 de setiembre de ese mismo año se crearon dos nuevas divisiones en la Flotilla Fluvial del Amazonas, la tercera, integrada por la cañonera *América*, y la cuarta, destinada a brindar apoyo logístico. Por otro lado, se crearon dos escuadrones aeronavales, uno de ala fija y el otro de ala rotatoria; y se estableció la Fuerza de Infantería de Marina, anulándose la Fuerza de Defensa de Costa y disolviéndose el Grupo de Artillería Móvil.

La Flotilla de Patrulleras de Costa fue creada el 23 de agosto de 1968, tras la incorporación de la patrullera *Río Sama*, con la misión de efectuar policía marítima en el litoral, siendo organizada en dos divisiones el 6 del siguiente mes. En esa misma fecha se redujo a dos las divisiones de esa flotilla y a tres las divisiones de la Flotilla Fluvial; adicionando una división más a la Flotilla de Desembarco. La Flotilla Antisubmarina también fue objeto de cambio pasando a denominarse Flotilla de Destructores, contando también con una División de Corbetas.

Bajo el gobierno de Belaúnde se inició la construcción de la Escuela de Armamento y de la Estación Aeronaval del Callao, y se ampliaron las instalaciones de la Escuela Naval. También se autorizó la construcción de un nuevo dique seco para buques de hasta 30,000 toneladas, y de un muelle de montaje.

En la madrugada del 3 de octubre de 1968 Belaúnde fue derrocado por un golpe de estado encabezado por el general Velasco Alvarado, presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y comandante general del Ejército. El alto mando naval fue ajeno al golpe, salvo el jefe de la Inteligencia Naval,[71] que fue informado y comprometido pocas horas antes del operativo. Imposibilitado de oponerse al golpe, el comandante general de la Marina, vicealmirante Mario Castro de Mendoza, se negó a participar

71.- María del Pilar Tello, *¿Golpe o Revolución? - Hablan los Militares del 68* (Lima, Ediciones Sagsa, 1983), II, p. 71.

en el nuevo gobierno, solicitando su pase al retiro. Su reemplazo, el contralmirante Raúl Ríos Pardo de Zela, terminó por aceptar los hechos consumados y se plegó al movimiento golpista, previo acuerdo del cuerpo de almirantes. A la Marina sólo se le dio dos carteras ministeriales, con el compromiso de acordarle una más con posterioridad.[72] El Ministerio de Marina lo asumió el contralmirante Ríos Pardo de Zela, con retención de la Comandancia General; y el contralmirante Alfonso Navarro Romero fue nombrado ministro de Justicia.

En los primeros tres meses del Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, presidido por el general Velasco Alvarado, que corresponden a la última etapa del presente estudio, la Marina de Guerra no experimentó ningún cambio en su estructura, salvo el cambio de denominación del Centro de Entrenamiento Naval del Callao, que por disposición del 24 de diciembre de 1968 pasó a llamarse Centro de Instrucción Técnica y Entrenamiento Naval (CITEN). A algunas unidades patrulleras también se les cambio su denominación el 25 de octubre de aquel año. No se incrementaron las unidades navales, pero se tuvo que dar de baja al petrolero *Talara*. También se adquirió unos terrenos rústicos para ampliar las instalaciones del Servicio Aeronaval.[73]

A mediados de la década del sesenta la Marina de Guerra del Perú había reducido las diferencias con su principal rival, la Armada Chilena. Ambas contaban con fuerzas de superficie que correspondían a los estándares de la Segunda Guerra Mundial (salvo dos destructores chilenos puestos en servicio en 1960). El número de unidades de combate chilenas era ligeramente superior; en cambio el calibre de la artillería de ambas marinas era similar, con piezas principales de 155 mm y piezas de menor calibre y de doble propósito. La diferencia estaba en el número de las primeras, pues mientras los dos cruceros chilenos, clase *Brooklyn*, estaban equipados con quince cañones de 155 mm cada uno, los peruanos de la clase *Colony* contaban con nueve; es decir treinta cañones chilenos contra dieciocho peruanos. En las otras naves se mantenía cierta equivalencia en relación al número y calibre de los cañones. En cuanto a submarinos, el Perú superaba a Chile, contando con cuatro unidades puestas en servicio entre 1954 y 1957; versus dos submarinos chilenos construidos en 1944 y transferidos en 1961. Pese a ello, cada uno de estos últimos tenía diez tubos lanzatorpedos, podía desarrollar veinte nudos en superficie y tenían una autonomía de doce mil millas; mientras que las naves peruanas tenían seis tubos lanzatorpedos, una velocidad en superficie de dieciséis nudos y un radio de acción de cinco mil millas. No obstante estas diferencias, "en 1962 una publicación de inteligencia de los Estados Unidos clasificó a Perú como la nación iberoamericana con la mejor fuerza submarina".[74] Tendría que pasar una década para que dichas diferencias a nivel de fuerzas de superficie se reviertan, pero eso no es tema del presente trabajo.

72.- Ídem, (declaraciones del general Rolando Gilardi Rodríguez), I, p. 193.
73.- Linares, "Apuntes Navales...", p. 337.
74.- Scheina, *Iberoamérica – Una Historia naval...*, p. 403.

A fines de 1968 la Marina de Guerra estaba constituida por la Fuerza Naval del Pacífico, integrada por una división de cruceros y seis flotillas de destructores, submarinos, cañoneras-torpederas, patrulleras de costa, desembarco y auxiliares, totalizando treinta y dos unidades. Además, la Fuerza Fluvial del Amazonas contaba con cinco cañoneras fluviales; y la Flotilla de Patrulleras de Esteros tenía tres naves, existiendo otras siete patrulleras en el Callao y Puno. A ello se sumaban tres buques hidrográficos, un buque hospital y siete remolcadores, lo que daba un gran total de cincuenta y ocho unidades. En dicha cifra no se consideran veinticuatro embarcaciones logísticas (doce de desembarco, tres diques flotantes, tres buques cisterna, dos lanchas de rescate de torpedos, una draga, una grúa, un taller flotante y un yate de instrucción). Además, se contaba con la Fuerza de Infantería de Marina, constituida por un batallón; y con el Servicio Aeronaval, integrado por dos escuadrones, uno con seis aviones y el otro con cinco helicópteros.[75] Complementaban estas fuerzas diversas dependencias en tierra, entre las que se encontraban las escuelas y centros de instrucción, las bases y estaciones navales, el Servicio Industrial de la Marina (SIMA) y otros órganos de apoyo.

En el lapso comprendido entre 1930 y 1968, ejercieron el mando de la Marina treinta y dos oficiales, primero como jefes de Estado Mayor General y desde 1956 como comandantes generales. Tres de ellos fueron norteamericanos, ejerciendo esa función por más de seis años en total. De los veintinueve oficiales peruanos que detentaron dicho comando, uno lo hizo en cuatro oportunidades y para igual número de gobiernos (vicealmirante Carlos Rotalde Gonzáles del Valle), dos lo hicieron en dos ocasiones, para igual número de gobiernos (capitán de navío Juan Althaus Dartnell y vicealmirante Guillermo Tirado Lamb). Cinco de los comandantes generales fueron previamente jefes de Estado Mayor General (Tudela, Tirado, Monge, Kruger y Martínez); tres ocuparon la Comandancia General habiendo sido inspectores generales (Chávez, Luna Ferreccio y Navarro). Es decir, el alto mando institucional no implicó el desempeño sucesivo de escalón en escalón como se dio en el Ejército. Al parecer, la designación del oficial a cargo del mando de la Marina estaba supeditada a la confianza política que inspirara al gobierno de turno. Muestra de ello es que dos fueron simultáneamente ministros y comandantes generales (Ríos Pardo de Zela y Navarro Romero). En cuanto a la procedencia de clase de los personajes citados, estos por lo general pertenecían a la clase media de Lima-Callao o de otros departamentos de la costa, ninguno de ellos procedía de la oligarquía pero, por sus vinculaciones sociales más que por su condición económica, mantenían relaciones con los grupos de poder, por lo que equivocadamente algunos analistas o periodistas los vinculaban familiarmente con estos. En todo caso, algunos oficiales se identificaban con la defensa de los intereses de dichos grupos.

75.- Ver decreto supremo Nº 017-68/MA, del 6 de setiembre de 1968.

La expedición del obispo de Plasencia IV parte: el testamento y sus personajes

Pedro José Dermit Martínez*

He repasado en tres artículos anteriores todo lo que he podido encontrar de la expedición del obispo de Plasencia al Estrecho de Magallanes, la preparación y contracción de las naos, los sucesos conocidos y las crónicas, los mapas y "relaciones" del buque que consiguió llegar a Perú, y los intentos de terceros para ocupar el territorio de Don Gutierre, sobre todo el prometedor Arauco.

Para poner punto final a esta serie quiero dar un repaso por las últimas voluntades de nuestro obispo y tratar de recuperar las singladuras del buque de Quilca por la Mar del Sur. La doctrina general es que la nao quedó muy dañada por la travesía patagónica y fue desguazada, aprovechándose algunos tablones de roble en la construcción de las puertas del palacio de Pizarro en Lima.

Cieza ya se atrevió a reseñar un viaje a Panamá y creo que hubo más. Si mi tesis está fundada, podemos imaginarnos a los diversos candidatos a replicar a Don Gutierre interesados en hacerse con ese buque, ya que era un símbolo del viaje descubridor. Además, los tripulantes podrían seguir el destino de la nao y esos sí que conocían muchos detalles de la navegación hasta Arauco.

Las últimas líneas las voy a emplear en aclarar quienes eran aquellos marinos que fueron capaces no sólo de superar el temible paso del Estrecho (o quizás del Cabo de Hornos) sino de levantar cartas y hacer reseñas de los descubrimientos, bien apreciadas por expertos como Alonso de Santa Cruz. Pero antes repasemos dos temas interesantes relacionados con las últimas voluntades de Don Gutierre.

Alvar Núñez Cabeza de Vaca

Don Gutierre era un hombre ordenado y riguroso con su contabilidad, con sus archivos bien estructurados y dotados de libros de registro e índices. Desgraciadamente, conocemos esto por unos inventarios levantados por su hermana y heredera, pero no por que tengamos acceso a ellos.[1]

* Miembro de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, sección española.

1.- Ver Archivo de Protocolos de Madrid, escribanía de Gaspar Testa, Tomo 254, folios 546-561, 561-562 y también 523 y 518 a 520.

Desde nuestro punto de vista, extraña que no quedara ni una caja con papeles de la expedición al Estrecho. Por el contrario, hay varias menciones a sus relaciones con Alvar Núñez Cabeza de Vaca, e incluso archivó diversos originales de su correspondencia.

Poco se sabe del alcance de estos "negocios", si bien consta que Don Gutierre le prestó algún dinero y que hubo un embargo de bienes del "náufrago" en la gobernación del Río de la Plata para cubrir el impago, como lo señala el documento que sigue.[2]

Presidentes y Oidores de nuestras Audiencias y Chancillerías reales de nuestras Yndias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano, Gobernadores Jueces de residencia e otras cualquier nuestras justicias y cada uno y cualquier de vos a quien esta mi real cédula fuera mostrada, Martín de Orue, procurador general del Río de la Plata, en nombre del reverendo yn Cristo padre Don Gutierre de Caravajal, obispo de Plasençia, del nuestro Consejo, me ha hecho relaçion que el en nombre del dicho obispo pidió cierta execucion en bienes de Alvar Nunnez Cabeça antel Doctor Ortiz, alcalde de nuestra Casa y Corte, por quantia de tres mill ducados la que se siguió hasta el trance y remate como constava y pareçia por cierta carta requisitoria suya firmada de su nombre e signada de çiertos escribanos de que ante nos en el nuestro Consejo de Yndias hizo presentación y porque el dicho obispo su parte quería enviar la dicha requisitoria a esas provinçias del Río de la Plata e otras partes desas nuestras Yndias para le executar en cualquier bienes que en ellas se hallaren del dicho Alvar Nunnez, me suplico que en el dicho nombre vos mandase que cumpliesedes y executaxedes e hizieses guardar e complir y executar según y como en ella se contenía o como la mii merçed fuese lo qual visto por los del dicho nuestro Consejo juntamente con la dicha riquisitoria que de suso se hace minçion fue acordado que se devia mandar dar esta carta requisitoria que de suso se hace minçion y la guardeys y cumplays y executeys y hagays guardar, cumplir y executar en todo y por todo como en ella se contiene tanto quanto commo derecho devays e los unos ni los otros no fagades ni fagan ende al por alguna manera.

Fecha en la villa de Valladolid a diez dias del mes de noviembre de I Mil DL annos La Reyna; refrendada de Francisco de Ledesma, sennalada del marques Gutierre Velázquez; Grigorio López; Sandoval, Hernán Pérez, Briviesca.

Al margen: El obispo de Plazencia para que se pueda executar una riquisitoria.

Presumimos que el préstamo sirvió a Alvar Núñez para financiar su expedición al Río de la Plata para tomar posesión de la gobernación, ya que no tiene sentido que le financiara cuando volvió cargado de cadenas. Por ello nos remontamos a una deuda de 1541 o antes.

¿Esta fue la vía que tomó Don Gutierre para volver al Estrecho? ¿Gentileza entre vecinos? ¿Recuerdan que Vaca de Castro quería enviar a "ciertas islas en la Mar del Sur a Lorenzo de Estopiñán",[3] primo de Alvar Núñez? Consta que hubo trato y negocio, pero no podemos adentrarnos más en este atractivo enigma por carecer de bases documentales.

2.- AGI, Indiferente 424, L 22, f. 233 vuelto.

3.- Carta de Vaca de Castro al Rey 22/11/1542. Cartas de Indias III.

El testamento postrero de Don Gutierre

En el testamento postrero[4] de nuestro obispo se hace mención a la expedición pero sólo para perdonar ciertas deudas que reclamaba a Francisco Falero, de quien guardaba buena impresión. Parece que hubo algunos fraudes en las cuentas y que el cosmógrafo fue responsabilizado por ellos.

En aquel trance, como política general, don Gutierre dejó instrucciones para saldar las cuentas y dejar contentos a cuantos acreedores pudieran encontrase. Así que, más bien tarde, estas cuitas se cerraron.

Otro dato que tiene relación con mi trabajo es la relación con Alonso Ruiz de Albornoz, que sí que llegó a hacerse con el Señorío de Madroñera a través de Don Gutierre, pero no como legatario, tal como aseveró Julián Hoyas. La relación fue mucho más intensa de lo que yo suponía. Quiero hacer mención al trabajo de Rocío Sánchez Rubio y su hermana Ángeles, de la Universidad de Extremadura, quienes ganaron el premio de los Encuentros Históricos de Extremadura de Trujillo 2006, dedicado precisamente a la memoria de nuestro prelado.

El obispo trataba de constituir un señorío, aprovechando la estrechez crematística de la Corona, con fundos situados en las cercanías de Trujillo, aldeas o lugares como Madroñera o el villorrio donde falleció Fernando El Católico, Madrigalejo.

Voy a dejar que las hermanas Sánchez Rubio refieran la historia:

> *Cuando don Gutierre adquiere Madroñera en junio de 1558 junto a Velilla (en tierra de Madrid) a través de su hermano, el oidor don Juan de Vargas, tiene la intención de traspasar dicho lugar a Alonso Ruiz pese a que tome inicialmente posesión del lugar a través de su apoderado el doctor Juan de Ayora.*
>
> *Así lo confirma el propio Alonso Ruiz en alguna de las sesiones del Concejo de Trujillo (había adquirido uno de los regimientos de la ciudad y diversas posesiones en el lugar de Madroñera con el que sabemos que estaba relacionado Lucas y su hermana por línea materna) en la que se le invita a abandonar la sesión por tratarse el tema de la venta del lugar al obispo.*
>
> *Posteriormente, pocos días antes de su muerte, el 9 de abril de 1559, se concierta escritura de venta del mencionado lugar (y no donación) entre don Gutierre y Alonso pagando éste al obispo lo que había costado la compra inicial a la Corona. La rápida muerte del obispo supondrá un verdadero quebradero de cabeza para Ruiz pues insistentemente le reclama la Hacienda Real el pago del lugar y sólo tras acreditar la entrega de la cantidad acordada a don Gutierre se pasará a trasladar tal reclamación a los herederos y testamentarios del ya fallecido obispo.*

Del testamento que amablemente me hicieron llegar estas historiadoras se puede deducir que Ruiz se ocupaba tanto de la explotación de los rebaños de cabras de Don Gutierre, muy numerosos, como de algunas operaciones financieras. En mi opinión, la relación fluida entre Ruiz y Don Gutierre confirma que la reclamación judicial a Lucas Martínez, que anuncia la carta dirigida a Pedro de la Gasca, era más un capote que una estocada. Asimismo, me confirma en la línea de que la expedición no murió exacta-

4.- Archivo de la Catedral de Plasencia (Legajo 282, Expediente 12).

mente, sino que se trasformó en colaboración con peruleros, probablemente pizarristas, como Vegaso o su cuñado Mendoza.

El buque

Pecio o imponente galeón, no cabe la menor duda que debía ser un goloso banderín de enganche para legitimarse frente a otros pretendientes; quizás evocase, además, la concordia con los indios que trashuma el episodio de la playa del Carnero. Creo que se puede seguir la traza de esta nao varios años después, tal como sugiere una escritura fechada en Arequipa en enero de 1541,[5] en la que se adjudica una embarcación a un tal Diego García, sin duda Diego García de Alfaro.

> *En Villa Hermosa de Arequipa a primero dia del mes de enero de mil e quinientos e quarenta y un años en presencia de mi el escribano publico e de los testigos de yuso escritos e siendo presente el señor alcalde Juan de la Torre paresció Diego Nuñez vecino desta villa e dixo que por cuanto en el se remató en almoneda publica una nave con cierta carga e parejos según se contiene en el dicho remate en precio de quotrocientos e cinquenta pesos de oro quel agora hace traspaso e cesión en Diego García maestre ques presente e que le cede e traspasa el derecho e acción que al dicho navío tiene le pertenece por cuanto el ha dado e pagado los dichos pesos de oro que así le costa para que sea suyo para que haga della como cosa suya propia por todo lo susodicho e no lo contradecir e para ello obliga su persona e bienes e da poder a las justicias e renuncia las leyes en su favor e otorgó la presente e lo firmó de su nombre siendo testigos, Pedro Godinez e Luis de León e Juan de la Torre vecinos desta dicha villa -Diego Nuñez-Alonso de Luque-Escribano Publico-(Rubricado)*

Pocos meses después, Diego García de Alfaro transportaba la primera plata de las minas de Porco por el litoral de Arequipa a la altura de Nazca, cuando el navío de su propiedad fue objeto de un intento de abordaje por parte de un reducido grupo de almagristas comandados por dos vascos: Bartolomé de Arbolancha y "el cura vizcaíno" Domingo Ruiz de Durana. Era a primeros de julio y la muerte de Pizarro aún no era conocida. Esa pequeña columna trataba de hacerse con los buques que suponían iban a encontrar por el camino a Arequipa, pero les faltó pericia, valor o suerte, permitiendo que Alfaro se dirigiese a Panamá y pusiera en conocimiento de la Audiencia y del resto del mundo aquel inesperado crimen.

Hay al menos una probanza que refiere el acontecimiento, levantada por los oidores Villalobos y Paz, en Panamá.[6] El buque se llamaba *San Nicolás*, pero nadie hace la menor referencia al obispo de Plasencia. Como esta travesía cumple con la descripción de Pedro Cieza de León, podemos preguntarnos ¿qué fue de ese buque?

Tres hipótesis

Afortunadamente existe bastante documentación de la que se pueden deducir los

5.- Víctor Barriga, *Documentos para la historia de Arequipa* (Arequipa 1940), II, p. 104, de Protocolo Luque, f. 127.

6.- AGI, Patronato 193, $ 29, ff. 19 y siguientes.

movimientos de buques llamados *San Nicolás* en los años inmediatos, y los protocolos notariales aclaran los nombres del maestre que despachó esa nao, ya que Alfaro o su maestre Lorenzo no volvieron a figurar vinculados con esa nave en ninguna liquidación de impuestos o escritura posterior a 1541. Quiero puntualizar que hay datos de que al menos existieron dos maestres diferentes al mando de buques con ese nombre, navegando por similares singladuras, lo que puede llevar a equívocos. No obstante, tampoco se puede descartar que hubiera dos maestres compartiendo la titularidad.

Por agosto de 1542, según Vaca de Castro, había un buque de Diego García Alfaro defendiendo el puerto de Lima, con otro de Juan Bautista (Pastene).[7] En el juicio de residencia del oidor Álvaro de Paz[8] hay diversos testigos que acreditan que el maestre Diego García de Alfaro tuvo pleitos importantes en la Audiencia de Panamá por los años 1542 y 1543. Uno de ellos fue con Pero Núñez de Elías, quien mencionó que el bachiller Biedma era el abogado de Lucas Martínez.

Puede ser que el buque de Alfaro quedara retenido en el Callao, como otros varios, y por esa causa no hubiera despachos ni tasas que recaudar. Desde Jerónimo de Vivar los historiadores chilenos han insistido en afirmar que el buque del obispo se había hundido en el Callao y que se habían aprovechado sus materiales para confeccionar las puertas del palacio de Francisco Pizarro.

Tengo una pista que podría abonar a esta tesis: Diego García de Alfaro reclamó a Jerónimo de Zurbano trescientos pesos por un buque que le había hundido en Lima durante los episodios de la prisión del Virrey por los oidores, en septiembre de 1544, tal como figura en un testamento que el bilbaíno otorgó en Sanlúcar de Barrameda diez años después, cuando partía hacia las Indias.[9] No consta que Alfaro tuviese alguna otra embarcación, por lo que la reclamación encajaría con los relatos chilenos.

Las cuentas del tesorero Alonso Riquelme

Para el periodo posterior, entre 1543 a 1544, podemos orientarnos por un documento muy interesante, las cuentas del tesorero Alonso Riquelme,[10] que si bien no son las originales, son un traslado en limpio efectuado con el contador Agustín de Zarate en 1545.

A- Folio 1030, 15 de abril del 43, llega el *San Nicolás* con Gaspar Fernández desde Panamá.

B- Folio 1031, el *San Nicolás* con el maestre Cristóbal Rodríguez, el 10 de julio del 43, viniendo de Panamá.

7.- AGI, Patronato 122, N 2, R 6, f. 79; Patronato 93, N 6, R 4, f. 28, probanza de Diego García de Alfaro, 1542.

8.- AGI, Justicia 370, P 4 y 5.

9.- Testamento de Jerónimo Zurbano, Archivo de la Chancillería de Valladolid, 90-14, f. 36 y siguientes.

10. AGI, Contaduría 1679, 2º Cuaderno.

C- Folio 1034, 28 de julio del 1544, llega el *San Nicolás* a cargo del maestre Gaspar Hernández, desde Tierra Firme, Panamá.

Según esas cuentas, en 1543 y 1544 hubo dos buques llamados *San Nicolás*. Los maestres Cristóbal Rodríguez y Gaspar Hernández pueden encajar en nuestra historia de la nao del obispo. El nombre del primero aparece mencionado en setiembre de 1544, cuando la revuelta de los oidores contra el virrey Blasco Núñez de Vela. En la pregunta XIX de la probanza de los oidores,[11] tratando de justificar el apresamiento del representante del Rey en el Perú, aparece mencionado un maestre con ese nombre, que "vino de Arequipa (a Lima) en pos de su navío, que le habían traído sin su licencia al puerto de esta ciudad y le pidió que se lo diese y (el Virrey) lo sentenció ahorcar syn le admitir ninguna defensa ni consultarlo con los Oidores".

Aunque algunos de los testigos llaman a este maestre Baltasar y no Cristóbal, todos coinciden en declarar que ese buque era de Gonzalo Pizarro, y que había sido arrebatado por el capitán Jerónimo de la Serna mancomunado con Alonso de Cáceres.[12] El referido buque se llamaba *San Salvador* y recibía el sobrenombre de "la Zavala", siendo la nave de gran tamaño que Muñoz de Ávila había vendido a Gonzalo Pizarro, por medio de Diego Martín y Ampuero.[13] En él permanecía Vaca de Castro arrestado desde su encuentro con el Virrey; y en él escaparía Gonzalo Pizarro rumbo a Panamá, confabulado con la tripulación.

Pedro Gutiérrez de Santa Clara calificó este buque como bergantín, lo que choca con que fuera una "nao gruesa". Por el contrario, lo habían artillado con los cañones "chilenos" de Chupas, que bien pudieran ser aquellos que trajo nuestra nave o una copia fundida por Pedro de Candia. ¿Y si fuera la *San Salvador* de Juan Rodríguez Cabrillo, rematada en almoneda por aquellas mismas fechas?

Gaspar Hernández

En cuanto a Gaspar Fernández o Hernández hay algunas escrituras en la Colección Harkness, de la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos de América. La número 476, del 28 de marzo de 1543, hace referencia a 835 pesos de mercancías para un maestre Gaspar Hernández, suma que Cristóbal Sánchez de Sepúlveda promete pagar a Pedro de Medina. El maestre lo debe comprar a expensas de Cristóbal Sánchez.

Eso nos da una pista para continuar la búsqueda, Cristóbal Sánchez de Sepúlveda, hermano del doctor Sepúlveda. En la Colección Harkness encontramos numerosas escrituras en las que ambos o alguno de ellos intervienen o son mencionados, y siguiendo esta pista podemos levantar una hipótesis razonable sobre lo que aconteció con el

11.- AGI, Patronato 186, R11,

12.- Cieza de León, *Guerra de Quito* (Madrid, CSIC Instituto Gonzalo de Oviedo, 1985), capítulo XLIII, p. 333.

13.- Juan Pérez de Tudela Bueso, *Documentos relativos a don Pedro de La Gasca y a Gonzalo Pizarro* (Madrid, Real Academia de la Historia, 1964), II, pp. 171 y 198.

San Nicolás en el Perú. En la número 469 se señala que el 13 de marzo de 1543 Pedro Navarro y Joan Franco, tenedores de bienes de difuntos de Lima, dan poder a Cristóbal Sánchez para pleitos. Esto es sólo quince días después del acta de deuda de 835 pesos ya mencionada, por lo que podría haber relación entre ambos instrumentos. En la escritura número 543 se indica que el 30 de marzo se firma otra acta de deuda por otros 460 pesos, la misma que es revocada el 22 de mayo por Pedro Navarro, Francisco de Ampuero y Joan Franco.

En varias de estas escrituras comparece como testigo un Gaspar de Cuellar, que bien puede ser Gaspar Hernández de Cuellar. Por ejemplo en la número 512, del 5 de mayo, Francisco de Ampuero promete pagarle 850 pesos por el contador Joan de Cáceres y por el vecino de Panamá Andrés de Areilza.

En este punto quiero recordar una carta que Gonzalo Pizarro escribe a Alonso de Villacorta[14] el 5 de enero del 1545, en la que dice: "Gaspar de Cuellar me pidió una Cédula para que le pagase mil y tantos pesos que se le deben de la deuda del doctor Sepúlveda. Si pudiere pagueselos sin que haya pesadumbre y si no, vuelva acá, que yo los libraré en los Charcas porqué acá no hay disposición".

¿A qué deuda del doctor Sepúlveda se refería? Creo que no se trata de antiguas cuentas con este médico, albacea de Diego de Almagro, el Viejo, que fue a España a reclamar contra la familia Pizarro en 1539. Se trata de otra cosa.

Cuando Vaca de Castro embargó a los herederos del Marqués por 24,000 pesos, la forma que encontraron los apoderados de los Pizarro en Lima para hacerse con liquidez fue tirar de los depósitos que quedaban en los bienes de difuntos, entre ellos los del doctor Sepúlveda, administrados por Ampuero, Pedro Navarro y el escribano Franco. Creo que esa es la pista correcta y hay que examinar quiénes participaron en este asunto, y cuál era el destino que dieron a los fondos que detrajeron de los bienes de difuntos. Ese Gaspar de Cuellar da mucho juego, sea o no sea Gaspar Hernández.

Sigo en esto el magnifico resumen del Protocolo de Pedro de Salinas, guardado en el Archivo General de la Nación, en Lima, que fue revisado para este trabajo por Lorena Toledo.

Poder de fecha 29 de julio de 1542, ff. 302v-303.
Firma un apoderamiento como maestre de buque.
Otorgantes: Ruy Díaz de Gibraleón, Gaspar de Cuellar, Gonzalo Sánchez, Luis Suárez, Blas de Cisneros, Juan de Sigura, Cristóbal de Losa, Juan Sánchez, Martín de Navarro, Juan Barcia, Benito de la Feria, Martín Pérez de Esquivel y Juan de Betanzos.
Receptores: Pedro de Valladolid y Damián Sánchez.
Asunto: Valladolid es procurador de causas.
Testigos: Juan de Salinas, Juan García y Diego Sedeño.
Escribano actuante: Pedro de Salinas.

14.- Ídem, II, p. 191.

Poder de fecha 3 de octubre de 1542, ff. 472-473.
Otorgantes: Gaspar de Cuellar, Gonzalo Sánchez Dalvo, Diego Díaz, Juan Suárez, Francisco de Torres, Juan de Betanzos, Diego Dalvo?, Pedro Ramos, Benito de la Feria, Luis Suárez, Juan de Arreche, J. Juan Sigura?, Blas de Cisneros y Francisco Mostrenco,
Receptores: Ruy Díaz de Gibraleón y Juan de Barcia,
Asunto: Los mercaderes que suscriben, en su nombre y en el de otros mercaderes residentes en Los Reyes, ratificando todos los actos y negocios realizados en sus nombres por Ruy Díaz de Gibraleón y Juan de Barcia.
Testigos: Francisco Rodríguez de Fernández, Álvaro Marín y Beltrán Boscán.
Escribano actuante: Joan Franco.

Poder de fecha 14 de noviembre de 1542, ff. 594v-595v.
Otorgante: Gaspar de Cuellar
Receptores: Baltasar de Armenta y Luis Suárez.
Asunto: Cuellar es calificado de mercader.
Testigos: Joan Franco, Pedro de Avendaño y Juan García.
Observaciones: La escritura aparece sin firma del escribano.
Escribano actuante: Pedro de Salinas.

Constitución de compañía, de fecha 14 de noviembre de 1542, ff. 596-605.
Otorgante: Gaspar de Cuellar y Baltasar de Armenta.
Asunto: Forman compañía poniendo 10,000 pesos (Armenta pone 2,500 pesos en oro y ropa, y 2,500 por una obligación a Cuellar). Cuellar celebra la compañía en nombre propio y de Andrés de Areilza y Juan de Zavala, estantes en Tierra Firme. Incluye una memoria de ropa para llevar a Arequipa, presentada por Luis de Salcedo.
Testigos: Joan Franco, Juan de Salinas y Francisco Velásquez.
Observaciones: La escritura aparece sin firma del escribano.
Escribano actuante: Pedro de Salinas.

Pero sin duda el más importante es un reconocimiento de deuda otorgado por Diego de Aguilar el 9 de diciembre de 1542, a favor de Gaspar de Cuellar, su hermano, y de Diego Rojas. El monto adeudado asciende a ciento cuarenta pesos (cien por un caballo y cuarenta por ropa).[15] Tambien hay un bautizo, de fecha 13 de abril de 1543, en el que Gaspar de Cuellar es padrino de Diego, hijo de Diego de Rojas y de una india de la tierra. ¿Era el mismo Diego de Rojas?[16]

Por si fuera poco, hay en los protocolos de Arequipa una interesantísima escritura en la que se apodera a Gaspar de Cuellar para comprar un barco (¿en Panamá?), otorgado por el hijo del "Trece del Gallo" Juan de la Torre, quien precisamente fue el alcalde de Arequipa que movió todos los remates efectuados en esa ciudad.[17]

15.- AGN, Pedro de Salinas, ff. 675-675v.
16.- *Revista del Archivo Nacional de Perú* XII (Lima), entrega I, p. 103.
17.- Poder de Hernando de Torres para que Gaspar de Cuellar le compre un navío, Arequipa, 25/8/1543. Barriga, *Documentos para la historia de Arequipa...*, II, p. 126.

Hay otro personaje que en mi opinión se mueve en el mismo círculo, el procurador de causas Nicolás Núñez. En los documentos de la Colección Harkness figura recibiendo poderes de Francisco de Ampuero (nº 570), Ventura Beltrán y Pedro de Balboa (nº 565), Pedro Bustinza (secretario de Gonzalo Pizarro), Cristóbal de Burgos y Nicolás de Ribera (nº 621), entre el 26 de febrero de 1543 y el 28 de agosto de 1544.

Me llama la atención la escritura número 544, del 26 de mayo del 1543, en la que afianza a un escribano del Cuzco, Diego de Escalante, y al comendador de San Antón Lucas Hernández (De Almenara) ante la Audiencia de Panamá, siendo testigo Cristóbal Sánchez de Sepúlveda. En dicho documento también consta un apoderamiento a Arias de Azevedo y Diego López de Toledo.

Lucas Hernández Almenara figura también en algunos tempranos documentos arequipeños, con el encargo de tomar ciertas cuentas en Chile al padre Pero Yánez, Alonso de Galiano y Diego García de Villalón. Entre los testigos figura un Rodrigo Rojo, vecino y estante en Arequipa.[18]

Entre 1543 y 1544 estos personajes vinculados al pizarrismo se movían en torno al Callao, teniendo también cuitas con la Audiencia de Panamá. Muy bien podían ser los responsables del *San Nicolás*, pues precisamente hubo un maestre llamado Gaspar Hernández, según las cuentas del Tesorero Real. Para mí es una más que respetable opción. Cuellar era maestre, se interesaba por la compra de barcos y se relacionaba con los Sepúlveda y con Diego de Rojas. Creo que la Audiencia de Panamá intervino en estos asuntos, tal como relatamos en los artículos anteriores

No tengo datos posteriores del *San Nicolás* hasta 1549, cuando el maestre Gaspar Hernández lo despachó en Chule, caleta de Arequipa, tal como me hizo saber la historiadora Carmen Cornejo, que había hecho estudios en los archivos notariales de esa ciudad.

Si Gaspar Hernández siguió navegando con el *San Nicolás* hasta 1549 pudiera ser la nao que confiscaron los Contreras en el puerto de Posesión, que llamaban galeón de Chile y venía cargado de Nueva España. Hay un dato que pudiera hacerlo inteligible y que encontré en la Colección Somoza, Tomo 11, en el Juicio de Residencia de Pedro de los Ríos, tesorero de Nicaragua. El testigo Cristóbal García (página 155) afirma que Pedro de los Ríos era señor de varios navíos, entre ellos uno llamado *San Pedro* y otro *San Nicolás*, dato que ratifica Diego Sánchez, escribano.

La conjunción de los dos nombres de buque más importantes de la conquista de Chile me intrigó ¿Y si el Tesorero tenía algo que ver con Chile? Yo no he encontrado más datos, pero hay una fácil explicación, ya que los Contreras se atribuyeron la propiedad de ese "galeón de Chile": Pedro de los Ríos había casado con una hermana de los Contreras y en el asunto de los bienes de difuntos aparece Arias de Acevedo, casado con una pariente cercana, hija del gobernador de Panamá, del mismo nombre y tío del Tesorero. Podría ser el *San Pedro* o el *San Nicolás*, pero algo debió haber.

18.- Barriga, *Documentos para la historia de Arequipa...*, II, p. 124

En síntesis, creo que no es aventurado afirmar que se puede seguir las pistas de Gaspar de Cuellar o Gaspar Hernández, Cristóbal Sánchez de Sepúlveda y Nicolás Núñez, pues todos estos personajes se vincularían con el *San Nicolás*, siendo parte del entorno de Gonzalo Pizarro y de la Audiencia de Panamá.

Los portugueses

Como el mapa de la Academia de la Historia estaba en portugués, no será descabellado pensar que esa fuese la procedencia del piloto. Se me ocurre que una buena alternativa pudiera ser la de un Luis Hernández, piloto del bergantín, que Jerónimo de Vivar refiere que estaba en Valparaíso en 1544 y que salió huyendo de Valdivia "Con tres compañeros todos tres lusitanos y se fueron a los reinos del Perú", en los días de la llegada de Juan Calderón de la Barca con el *San Pedro*.[19] Es un nombre muy común, que no da mucho juego en los documentos.

La segunda opción la extraigo de una probanza hecha en 1589 por el capitán Hernán Mejía Miraval,[20] quien buscó la tribu perdida del Estrecho desde Tucumán. En la declaración del testigo Juan de Espinosa se menciona a un Juan Enríquez, que bien pudiera ser portugués. Había por Perú un maestre de ese nombre y parece que se movía en el entorno de los Pizarro. En el repertorio de La Gasca quedó una carta suya a Gonzalo Pizarro en la que elogia a Lorenzo de Aldana y denigra a Cristóbal de Burgos.[21] Curiosamente menciona que su amo era Don Felipe ¿Boscán?

Otro Juan Enríquez figura en Panamá en octubre de 1544, cuando llega Zurbano, nuevamente de embajador a España, esta vez del virrey Blasco Núñez. Es uno de los tres maestres (con Juan de Aguirre y Nicolás de Ibarra) que son enviados por el Cabildo de Panamá a revisar la nave y su carga.[22]

Un Juan Enríquez fue verdugo y decapitó a Gonzalo Pizarro y a varios más, como Francisco de Carvajal, y aparece nombrado varias veces en el cartulario de Pedro de la Gasca. Estaba en las balsas que llevaban al Virrey y a Francisco Martín a la isla de los Lobos.[23]

Por último, hay otro nombre que posiblemente sea portugués, Riveros.[24] Figura en una probanza que también hace referencia a la tribu perdida de la Patagonia y a la leyenda del capitán Sebastián Arruelo, que quedó abandonado con ciento cincuenta soldados, treinta aventureros y cuarenta y ocho marineros y artilleros, y trece mujeres. Podría tratarse de Diego Lorenzo Riberos, maestre de la nao de Diego García de

19.- Jerónimo de Vivar, *Crónica del Reino de Chile* (Madrid, Historia 16, 1984), p. 179 .
20.- AGI, Patronato 128, R 6.
21.- Pérez de Tudela, *Documentos...*, I, p. 572. En el mismo texto hay menciones en las pp. 403, 406 y 544, siempre al servicio de la causa pizarrista.
22.- AGI Justicia 752, N 2, folio 434.
23.- Diego Fernández, *Historia del Perú* (Madrid, BAE, 1963), capítulo 12, Libro 1º.
24.- José Toribio Medina, *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile* (Santiago, 1888-1902), III, pp. 465 y siguientes.

Alfaro en el episodio de Nazca, lo que confirmaría nuestra teoría. O Francisco Riberos, encomendero de Quillota, que sin duda vino con Valdivia, pero vía Nicaragua, a donde llegó en 1534.[25] Durante la rebelión de Hernández Girón, un portugués Lorenzo Riberos es propietario o maestre de un navío.[26] Finalmente, en 1537 aparece en León, Guatemala, un Gaspar Rodríguez Riberos como copropietario con Diego de Rojas del navío *San Jorge*, con el que ambos pretendían ir al Perú.[27]

Los Arauco

Parece el huevo de Colón, tan obvio. Había un maestre llamado Martín o Machín de Arauco que se movía por el Callao y Panamá por aquellos procelosos años. Figura en varias referencias, relacionado con Juan Bautista Pastene y con Juan de Illanes.

Me he fijado mucho en él porque nos une el paisanaje y hasta un lejanísimo parentesco, pero no he encontrado el documento irrefutable que lo vincule con Don Gutierre. Hay un par de referencias datadas en las mismas fechas de la travesía del *San Nicolás* que podrían contener errores, pero ante la apabullante batería de indicios me inclino por dos opciones. O bien el piloto era pariente suyo (hay un hermano cierto y dos más posibles) o Machín de Arauco encabezaba una expedición de réplica o apoyo desde Perú, quizás desde los tiempos de Almagro "El Mozo", y su apellido bautizó al territorio. Esto había sucedido en otras ocasiones, como en el caso de la Tierra de Ayllón, que el no descubrió; o la isla del Marqués, que tampoco descubrió Cortés; siendo en ambos casos una denominación derivada del montaje de la segunda expedición, dotada de medios adecuados para tratar de colonizar el descubrimiento ajeno. No creo que Machín de Arauco hubiese estado implicado con Almagro "El Viejo" o con Pero Sancho de la Hoz, ni mucho menos, con Valdivia.

Si se consulta el diccionario de José Antonio Del Busto[28] sólo se encontrará una mención a Martín de Arauco, al tratar sobre Pedro de Aranguren, quien avisó a los tripulantes de los buques del Callao que el virrey Núñez de Vela había sido apresado por los oidores. Creo que merece más de un párrafo.

Martín de Arauco, bilbaíno con ascendientes en Santa María de Erandio, tiene un papel de primer orden, como maestre y a la vez como armador, en tres acontecimientos relevantes: la muerte de Francisco Pizarro, la escapada de Vaca de Castro de las garras de Gonzalo Pizarro, y los tiempos del virrey Blasco Núñez de Vela, cuando fue nombrado capitán y se enfrentó a los rebeldes con las armas en lugares tan distantes como Panamá y el Cuzco.

25.- Luis Thayer Ojeda, *La Formación de la Sociedad Chilena* (Santiago, Universidad de Chile, 1941), III, p. 122; o Luis de Roa y Urzua, *El Reino de Chile* (Valladolid 1941), Nº 241.
26.- Diego Fernández, *Historia del Perú...*, I, p. 354.
27.- Colección Somoza, Documentos de la Historia de Nicaragua, V, p. 22.
28.- *Diccionario Histórico Biográfico de los Conquistadores del Perú* (Lima, Ediciones Studium, 1986), I, p. 146.

Aparece mencionado por primera vez en 1533, en Santo Domingo, al mando de una brigada de calafates que estaba trabajando en la llamada nao imperial. Dicha nave formaba en la Armada Guardacostas del Reino de Granada y en 1529 había sido destinada a llevar al Emperador de Barcelona a Génova, pero a última hora se eligió una galera de Andrea Doria. Cumpliendo un nuevo destino, la nao imperial llevó de Sevilla a La Española a una abigarrada tropa destinada a castigar al cacique rebelde Henriquillo, siendo más que probable que al joven Machín le hubiera enrolado el maestre Juan Pérez de Ercilla, bermeano y tío del poeta Alonso de Ercilla. Como el capitán general era Francisco Barrionuevo, gobernador *in pectore* de Panamá, es de creer que se unió a él y pasó a Tierra Firme.

En 1537 residía en la casa panameña del "Trece del Gallo" Domingo de Soraluce, muñidor de la expedición de Pedro de Alvarado al Perú, que estaba asociado a Machín de Bermeo, también conocido como Martín Sánchez. Arauco, primero marinero y después maestre, testificó en la residencia del juez Pero Vázquez, acusándole de haber sobreseído una denuncia que había puesto contra Juan Bautista Pastene por contravenir una real cédula que prohibía a los extranjeros mandar barcos en Las Indias. Una rivalidad que volveremos a encontrar.

En 1538 Machín era maestre del *Nuestra Señora de Guadalupe*, del que era copropietario con Diego Montesinos, apoderado del secretario de la Audiencia de Santo Domingo y luego factor de la Casa de Contratación, Diego Caballero de la Rosa. En octubre de ese año fletó el buque a Cristóbal de Burgos para ir a Panamá por la enorme suma de 550 pesos, y cuando partieron desapareció de Lima por una larga temporada. El buque pasó a ser propiedad de Juan de Illanes.

Aquí está la principal dificultad, ya que en febrero de 1539 estaba en Lima y la expedición del obispo partió a finales de agosto, seis meses después. Sólo cabría que hubiera sido contratado expresamente, por alguna razón. ¿Acaso Don Gutierre decidió llevar en su flota a un marino con experiencia en la Mar del Sur? ¿Le habrían recomendado en Bilbao?

Extraña la concatenación de singladuras, pero es posible porque gente que estuvo con Machín en febrero en Lima llegó a Sevilla a primeros de agosto de ese año, como Cristóbal de Burgos o Pero Mato.[29]

El momento de gloria de Martín o Machín de Arauco llegó en 1541, cuando mandaba un buque de nombre desconocido, seguramente el *San Juan*. Estaba en Lima cuando un grupo de almagristas se rebeló y al grito de "mueran los traidores" invadió

29.- AGI, Indiferente General 1801, f. 410, Nao *Sª Maria del Rosario*, Pero Mato; o f. 420, Nao *San Salvador* con Jerónimo Zurbano o Domingo de la Presa, escribano. Francisco de Carvajal estafó a Cristóbal de Burgos haciéndole creer que tenía una casa en Castillejo de Alcántara, a una legua de Sevilla, y consiguió que le adelantara más de 2,000 pesos, que se acrecentarían en 500 si alguien ofrecía un precio mejor en Sevilla [AGI, Indiferente General 1963, L 7, ff. 33 y 34, 8/11/1539].

el palacio del Marqués, y finalmente lo asesinó. Al saberse en Lima que el buque de García de Alfaro había enfilado hacia Panamá, los nuevos dueños de la situación decidieron enviar a Jerónimo Zurbano como procurador ante la Audiencia de Panamá y ante la Corte, con despachos y dádivas, solicitando que se reconociera a Almagro hijo como gobernador, al menos de Nueva Toledo.

Como testimonio añadieron varias cartas, siendo la primera la de nuestro Martín o Machín de Arauco, que entró a formar parte de la probanza que levantó la Audiencia de Panamá.[30] No fue casualidad que figurase su carta entre las recomendaciones de Almagro, ya que decía ser "criado" del oidor Pedro de Villalobos y denotaba una gran familiaridad al saludar a la esposa. Este magistrado era uno de los árbitros inmediatos de la situación, ya que se pensaba que Vaca de Castro había muerto. Por si fuera poco, Martín era el "señor" de la carabela *Santa Cruz*, que habían empleado en el viaje de Zurbano.

Su antiguo socio, Diego Montesinos, lo acusó de connivencia con Juan Balza y otros vizcaínos que rodeaban al Mozo Almagro, y al parecer esto era cierto, pues los dos buques que enviaron con oro y correspondencia eran de Machín: la *Santa Cruz*, con el maestre Machín de Deva, anteriormente reseñada; y en octubre del 1541, otra de nombre desconocido que bien podría ser la *San Juan*, una vez desbloqueado el puerto del Callao, al mando del mismo Machín. Ningún otro señor de nave ni maestre hizo tanto por los rebeldes, con la excepción de Diego de Fresnedo, otro vizcaíno, que comandó el galeón *San Cristobal*, enviado "de armada" a someter la comarca de Trujillo.

Arauco debiera haber quedado muy tocado por su colaboración con "los chilenos"; sin embargo, no fue así. El 8 de enero de 1543, cuatro meses después de la victoria de Chupas y ya ajusticiados los capitostes "chilenos", Vaca de Castro escribía desde el Cuzco a Juan Pérez de Guevara, su teniente del puerto del Callao, rogándole que "a Machín de Arauco me encomiende", que bien sabía cómo había trabajado por Su Majestad. Parecía tener más interés en este maestre que en ningún otro, pero confiaba el control del Callao a los buques de Pastene y de Alfaro.

Machín de Arauco había vuelto de Tierra Firme con el *San Juan* en mayo del 1542, y hay constancia de numerosos registros de mercancía y del quintado de partidas de oro y plata, pero no de nuevas singladuras. Pese al interés del juez, Machín quedó empantanado en una nueva inmovilización de sus dos navíos, que debió ser larga.

En 1544 la situación dio un vuelco, ya que llegó a Lima el virrey Núñez de Vela, acompañado del bilbaíno Zurbano, y Arauco fue encargado de los aspectos técnicos de la guarda del puerto del Callao, subordinado a la autoridad de un cuñado de Blasco, llamado Diego Álvarez de Cueto, y a su paisano Zurbano.

30.- AGI, Patronato 193, R 29; Colección Muñoz (A-111). En la historia de la conquista del Perú de Prescott, se confunde maestre con maestro (de escuela).

Con el apresamiento del Visorrey, Machín tomó un papel relevante, ya que los navíos pasaron a ser el escenario de las trifulcas; y como Zurbano volvió a esfumarse fue Martín de Arauco quien tomó el mando de la flota que no había caído en poder de los oidores y la dirigió a Huaura, donde fueron asaltados por Diego García de Alfaro.

Extrañamente, Arauco no fue hecho prisionero, sino que se movía con libertad por Lima, interviniendo en varias probanzas. Es el marino que facilitó la huida de Vaca de Castro hacia Panamá en la nao *San Salvador*. Le había prometido 2,000 pesos en compensación por la inmovilización de sus dos navíos en tiempos de la rebelión almagrista, pagaderos en cuanto llegasen a Tierra Firme o al primer pueblo de españoles. En 1545, Machín cedió su deuda a Nicolás de Aramburu, socio de los Zabala, quien a su vez la endosó al tesorero de Aragón y de Felipe II, Nicolás Martínez de Orbea. Este último entabló una demanda civil contra el juez. Para el fiscal Villalobos el pleito no era otra cosa que un montaje de Vaca de Castro, porque Arauco había cobrado en Panamá, y lo que pretendía el juez era presentar acreedores ficticios que pudieran anteponerse a sus responsabilidades con la caja del Rey.[31]

Desde Panamá Machín se reincorporó al bando del Virrey, volviendo luego al Perú, donde protagonizó un episodio poco conocido pero muy importante.[32] Con el "Padre Bizcaíno", aquel que pretendió tomar el *San Nicolás* en Nazca, y algún otro vascongado, intentó sublevar el Cuzco. La sagaz intervención del teniente pizarrista Alonso de Toro evitó que se consumase el motín, forzando a la mayoría de los conjurados a tomar el camino del Alto Perú para unirse a Diego Centeno, que a su vez confluirá con los rescoldos de la "Entrada" de Diego de Rojas. De Panamá a Cuzco y vuelta, ¿por qué eligió el Virrey a este marino?

Extrañamente, una vez mas, Machín volvió a pasar por Lima sin ser apresado, embarcándose hacia Panamá, parece ser que enfermo, con el tesorero y cronista Agustín de Zárate. Cuando llegan surge otra amenaza, se presenta Pedro de Hinojosa con la flota que había rapaceado para Gonzalo Pizarro aquel desmedido corsario llamado Hernando Bachicao. Si bien Arauco y Juan de Illanes formaron una compañía para la defensa de la ciudad, no pudieron evitar que ésta se pasase a los rebeldes, debiendo salir corriendo para unirse a Blasco en Quito. Después de Añaquito, Arauco volvió a España y reapareció en Madrid, a finales de 1546; y en Aranda de Duero, en el verano de 1547, testificando en diversos procedimientos judiciales, sobre todo contra Vaca de Castro (Le tengo que abonar, anotó el fiscal Villalobos, clarificando que le consideraba leal) y Agustín de Zarate, así como en Valladolid en 1548 y 1549, siempre siguiendo a la Corte.

Por último, obtuvo el permiso para pasar a Nueva España (¿donde Mendoza?) en 1550 y no se volvió a saber de él. Su familia dijo que murió en el mar, viniendo con la cabeza del capitán Pizarro. Además de lo ya mencionado, he encontrado documentos

31.- Pueden consultar todo este pleito en AGI, Justicia 1176, N2, R 4.

32.- Pérez de Tudela, *Documentos...*, I, p. 338, carta de Alonso de Toro a Gonzalo Pizarro, Cuzco 7/5/1545; también en una probanza de Domingo Ruiz de Durana.

en los que comparece por una u otra razón con Juan Ladrillero, el rebelde Lope de Aguirre, Ampuero, Barbarán, Lope de Idiáquez, Álvaro de Yllescas, el escribano de la nao imperial Pedro de Anda, Luis Suárez, Nicolás Núñez, Felipe Boscán y Melchor Verdugo. Sin embargo, en ninguno de ellos se le menciona en algo que se refiera a Chile o al obispo. Quizás el nexo más cercano con mi historia sea una probanza de tachas que Vaca de Castro presentó contra Machín de Arauco, otorgada en Deleitosa, villa cercana a Trujillo, por Juan Pulido o Polido, mayordomo de Hernando Pizarro, que estaba en las minas de Tarapacá con Lucas Vegaso.[33] Juan Pulido pasó a Perú en 1543, seguramente con el Virrey y Diego Martín.[34]

Su hermano, Santiago de Arauco, en cambio, marinero al fin y al cabo, participó con Vaca de Castro en la batalla de Chupas y otorgó testamento ese día nombrando apoderado a Juan Alonso de Badajoz, a su hermano Martín y a Pedro Navarro, el tenedor de bienes de difuntos. Entre los testigos estaba el fiel Ampuero. El fiscal Villalobos le imputó de rebelde[35] y parece estar en los mismos lugares que Mazo de Alderete, Diego Centeno y su buen amigo Domingo Ruiz de Durana, fugándose en alguno de los navíos que fueron a México con el capitán Ribera, seguramente el mismo de Alonso de Montemayor.

En una probanza efectuada en Sevilla a finales de 1549 ante el consejero de Indias Hernán Pérez de la Fuente (¿se acuerdan de Sicilia?, pues bien, coinciden las fechas y el lugar, y se trata del mismo consejero de Indias de aquel episodio), elogiando al "Padre Bizcaíno", testificó que ambos se escondían en las montañas de Arequipa cuando Centeno estaba en la cueva, dedicado a hostigar a los pizarristas. Se movía bien en los negocios y bien pudiera haber sido piloto, pero no hay ninguna constancia de ello, y no volví a encontrar referencias de él.

Por último, hay dos Arauco más en los índices de bautismos publicado por la Revista del Archivo Nacional de Perú,[36] Francisco y Manuel, pero no he encontrado información alguna sobre ellos. Quiero aprovechar para impugnar las fechas de estos registros, ya que hay uno del 29 de febrero de 1540 en el que interviene Machín, apadrinando a una hija de Simón Rodríguez y Catalina, india de Nicaragua. Creo que es un año antes, debido a la diferencia entre la cronología eclesial y la civil que despista mucho en las dataciones. Por ejemplo, en el tomo XII, entrega II de dicha revista aparece como padrino de bautizo el teniente Lorenzo de Aldana, que ya estaba en Panamá desde el 12 de noviembre de 1546, según confirmó expresamente Pedro de la Gasca.[37]

33.- AGI, Patronato 185, R 21, f. 76. Ver Pérez de Tudela, *Documentos...*, I, p. 211; II, p. 84. En el primero consta que tenía facultades para revocar poderes a Pedro de Soria, el mayordomo de Hernando en Porco.

34.- AGI, Indiferente 423, L 20, f. 563.

35.- AGI, Patronato 185, R 21, f. 75, Santiago de Araoz parece decir, pero lo sitúa en Santa María de Erandia, lo que despeja la duda.

36.- Tomo VIII, Entrega 1, pp. 94 y siguientes.

37.- Pérez de Tudela, *Documentos...*, I, p. 326, carta a Fray Francisco Barahona, del 4/12/1546.

Hay muchos indicios de que los Arauco, marinos, brujuleaban entre los continuadores de la aventura del *San Nicolás*. Voy a poner un ejemplo de esos indicios. Cuando los rebeldes almagristas decidieron enviar a Zurbano a Panamá, con cartas para diversos personajes relevantes de Tierra Firme, la segunda misiva, después de la de Machín, fue escrita por un tal Lucas Hernández, que debía ser el comendador de San Antón, Lucas Hernández de Almenara.[38] En su carta a un alguacil panameño de la época de Pero Vázquez, apellidado Estrada, relata que había estado en varias "entradas" que habían salido en blanco, pero que ahora si había dado con algo que le permitiría descansar. Ese Lucas Hernández, alguien que iba a un jugoso descubrimiento y que iba a implicarse en Chile, participó en los enjuagues de la Audiencia de Panamá y estaba, tal como él mismo afirma, en el puerto del Callao y en la nao de Machín de Arauco.

En el testamento de Juan de Barbarán (quizás el más fiel amigo de los Pizarro, al punto de atreverse a levantar de la plaza de Lima el cadáver del Marqués, vejado por los "chilenos", y llevarlo a enterrar) aparece una deuda con este comendador de San Antón, Almenara, así como otra con Felipe Gutiérrez, el socio de Diego de Rojas.[39] Barbarán era testigo del ya mencionado fletamento del *Guadalupe* a Cristóbal de Burgos.

Otra pista la encontré buscando una explicación a un notable error zoológico contenido en el párrafo de la *Historia del Descubrimiento* de Agustín de Zárate que asevera que en nuestra nao vinieron los primeros ratones que hubo en la tierra. Existían roedores en América similares a los de Europa, al punto que las huestes de Valdivia decían alimentarse de ellos. ¿Se refería a la rata negra? Cincuenta años después de Colón debía haberlas por todos los buques, puertos y fondeaderos.

Quizás fuera un mensaje críptico, más inteligible para nosotros si hubiera empleado el sustantivo rata, en su acepción de cobarde o traidor. Pero incluso ratón está recogido en el diccionario de la Real Academia de la Lengua como una germanía que significa traidor. Pensé que pudiera tener algo que ver con el encarcelamiento del tesorero y revisé los diferentes sumarios abiertos por sus actuaciones en Perú, encontrando que la primera declaración contra Zárate la evacuó precisamente Martín de Arauco en Aranda de Duero, por octubre del 1547, a instancias del fiscal Villalobos. No es que fuera particularmente incriminatoria, pero si abrió el camino que acabó en el presidio. El siguiente párrafo de la historia podría tener, asimismo, su explicación, ya que "ococha" puede ser perfectamente el apodo que recibiese entre vascoparlantes un joven –o un menudo– Arauco. Algo así como Arauquito.

38.- Puede haber una explicación a la intervención de ese clérigo: Diego López Gallo, regidor de Castrogeriz se hizo principal protector de esta Orden, que tenía su sede central en España, en esa localidad, y era acreedor de Don Gutierre de los tiempos de la construcción de las naos; ver primer artículo de la serie.

30.- *Revista del Archivo Nacional de Perú*, IV, entrega II, p. 199.

Otro indicio. Cuando Vaca de Castro escapó hacia Panamá, salió en su persecución Hernando de Bachicao, que escribió una misiva a Gonzalo Pizarro en la que afirmaba que no temía que viniera una flota por el Estrecho (de Magallanes). Sabiendo que el que llevaba la nao de Vaca de Castro era Machín, uno se explica aquella extraña mención, ya que nunca había venido ningún navío por aquella ruta a Perú, salvo la nao que nos ocupa.

Ha habido diferentes teorías sobre el nombre de Arauco,[40] haciéndole derivar del quechua o del mapuche, sin que llegaran a ponerse de acuerdo. Yo pienso que proviene de alguno de esos marinos de Santa María de Erandio vinculados a la expedición del obispo de Plasencia. Sería una casualidad extraordinaria que unos marinos que estaban implicados en los grupos que se interesaban por la navegación a Arauco, en aquellos mismos años, no tuvieran nada que ver con ese nombre, llamándose exactamente igual. En todo caso, también es cierto que no hay ninguna constancia, hasta ahora, de que llegaran a la playa del Carnero, la isla Quiriquina o al río de su nombre.

Estos cuatro artículos contienen, si no todo, lo esencial de lo que podemos aportar a una historia hasta ahora muy corta y torticera. Queda aún mucho por investigar. Yo pienso seguir, sobre todo, en la línea de la relación de Don Gutierre con su cuñado, el virrey Antonio de Mendoza. Espero aclarar la existencia de un gran proyecto de exploración del Mar del Sur, con objetivos míticos como Cipango y otros más tangibles como Australia o China. Me daría por satisfecho si algún otro investigador continúa tratando de clarificar con estas incógnitas, aunque sea para desmentirme.

La Patagonia, el Arauco y la Tierra de Fuego, fueron mucho mejor conocidas gracias a los dineros y esfuerzos de Don Gutierre y sus huestes. No parece justificado que sus logros queden en el olvido o el ninguneo. Frente a la versión derrotista debiera quedar el reconocimiento de la Historia, que sólo llegará a través de un estudio sistemático de las fuentes documentales que aún subsisten, y de un examen desapasionado de las aportaciones de los historiadores coetáneos.

40.- *Enciclopedia Hispano Americana*: Arauco proviene de Auca (belicoso), pero no era una palabra que entendieran los indios. Otra versión, de un libro de geografía: Arauco viene de Rayco, palabra que significa greda, material que configura el suelo del territorio mapuche.

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

Publicaciones

Desde 1993 la Asociación ha publicado trece números de su revista anual *Derroteros de la Mar del Sur*, que también puede ser consultada en http://derroteros.perucultural.org.pe. A la fecha se cuenta con algunas copias de los números 1 al 4, y 9 al 13.

Asimismo, ha editado los siguientes libros:

1. Frederick D. Wihelmsen, *La Omega, la última barca* (1995), traducido por Carlos López Urrutia. US$ 8
2. Jorge Ortiz Sotelo, *El Almirante Miguel Grau (1934- 1879), una aproximación biográfica* (1999). Agotado
3. Jorge Ortiz Sotelo, *Apuntes para la historia de los submarinos peruanos* (2001). Agotado
4. William L. Lofstrom, *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano 1832-1865* (2002); traducido por Lorena Toledo Valdez. US $ 15
5. Jorge Ortiz Sotelo, *Perú y Gran Bretaña (1808-1839): política y economía, a través de los informes navales británicos* (2005). US $ 25
6. Carlos López Urrutia y Jorge Ortiz Sotelo, *El monitor Huáscar al servicio del Perú y al servicio de Chile* (2005). US $ 15
7. Jorge Ortiz Sotelo, *La cañonera América, cien años en la Amazonía* (2005). US $ 10
8. Lawrence Clayton, *W.R.Grace & Co., los años formativos 1850-1930*; traducido por Lorena Toledo Valdez (en preparación)

Los interesados en adquirir ejemplares de *Derroteros de la Mar del Sur* o de los títulos publicados o por publicar, contactar al suscrito. A los precios indicados se deberán añadir los costos de envío.

Jorge Ortiz Sotelo
Secretario General
thalassa@terra.com.pe

Buques donados a la Armada Española

José Ramón Garcia Martínez*

Pero, podremos quizás preguntarnos, ¿ésto que el título nos indica ha acaecido en alguna ocasión?; y, de ser así, supondremos asimismo, aquello será una mera anécdota, carente de cualquier interés salvo el recién apuntado, pues o se tratará de algún bajel más o menos ignoto y harto rebuscado como, por ejemplo, el habanero *Conde de Regla*, o bien se nos señalará alguna o varias embarcaciones menores como, por ejemplo, la también habanera balandra *Donación* (un cañón en 1832; desarmada 1851).

Defraudando posibles pareceres opuestos, hemos de manifestar que, por el contrario, las citadas y altruistas entregas de buques a la Armada, contrayéndonos en este trabajo al último tercio del siglo XIX (1870-1898), se convirtieron en una arraigada costumbre que facilitó un significativo número de vapores a nuestra marina de guerra cuando, siempre respetando el tan subjetivo como patriótico criterio de sus respectivos donantes, aquellos útiles bélicos más parecían necesitarse por parte del Gobierno de la Nación para con ellos afrontar necesidades estratégicas en principio y, en su caso, más tarde bélicas, presupuestamente perentorias.

Expuesto lo que precede, que podríamos calificar de introducción, afirmaremos en el párrafo que iniciamos que aunque en la época que nos ha tocado vivir el patriotismo es entendido por un tan característico como representativo sector de nuestras sociedades avanzadas no como un valor sino, incluso, como un lastre retrógrado y retórico, encubridor siempre de alguna miseria, conceptuado como una rémora antisolidaria y antagónica al anhelado cosmopolitismo, superador –dícennos– de estos anticuados complejos o desviaciones pequeño-burguesas;[1] en aquella centuria se le elevaba a la categoría de tinte distintivo de orgullo. Este orgullo era mayor aún cuando se materializaba no sobre palabras voladoras o encendidos discursos conmemorativos o de ocasión, sino sobre trabajosas colectas, continuadas recaudaciones de fondos y otros medios de subvención pecuniaria destinados a munirse sus promotores de las cantidades económicas precisas para encargar, entregar y alistar una nave de combate que reci-

* Director del Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez.

1.- Resulta difícil de comprender cómo es posible que quienes reniegan de lo propio, de una parte, puedan ensimismarse en la complacencia de lo ajeno, del total, pero... ésa es otra no menos enrevesada cuestión.

biría la Armada Real o Nacional sin, generalmente, asumir esta institución del Estado ni el Tesoro Público coste alguno. Debe incidir el autor en la obviedad que nos advierte que el precio de un buque de guerra no es materia baladí.

Por último, antes de gobernarnos hacia lo prometido, hemos de incluir un preventivo aviso a los navegantes, aludiendo esa cautela a que en las subsiguientes páginas no se considerarán ni los historiales o la vida activa –por operativa– de los buques donados, ni la oportunidad política o el intrínseco o verdadero valor militar y marinero de todas las naves que comparecerán, que no serán todas las que fueron, evitando cualquier tentación en pro de lo que no nos atañe. Por contra, nos corresponde mostrar primero y demostrar después cómo aquella suerte de ofrendas respondió a intereses que hemos de presumir nobles y a actitudes desprendidas, constituyendo la asociación de todas las donaciones que trataremos una minúscula armada que, si pudiese reunirse y homologarse en su tiempo y en su espacio –permítaseme esta alucinación ahistórica–, se habría erigido en un poder naval propio de algunos pequeños países.

¿Cuál ha de ser el primer buque o, lo que es igual, dónde radicar el antecedente? No lo hay, habiendo optado el autor por elegir el precitado título y navío *Conde de Regla*, hacia el que dirigiremos nuestra mirada y atención, sirviéndonos de las palabras que el 22 de enero de 1852 dirigió desde Madrid:[2]

> *Don Juan Romero de Terreros y Villamil, Conde de Jala,*[3] *Marqués de Villahermosa de Alfaro, Caballero de la Orden Militar de Santiago, Gentil-hombre de Camara de V.M.*[4] *con ejercicio, Maestrante de Sevilla &. ... expone respetuosamente: Que entre los distinguidos servicios que tuvo la honra de prestar á la Corona de V.M. su abuelo paterno Don Pedro Romero de Terreros, Primer Conde de Santa María de Regla,*[5] *fue sin duda el primero, la donación que hizo al Señor Don Carlos III de un navío de guerra, todo de caoba de tres puentes y ochenta cañones, construido en la Habana, en el año 1777 á sus propias expensas...*

Sentado el precedente que, previniendo la natural curiosidad de los posibles lectores, se contrae con el cambio de nombre del vapor de ruedas de transporte trasatlántico *Caledonia* de la Real Armada de Su Majestad Católica doña Isabel II, reina de las Españas, en favor del título del abuelo del proponente, denominándose aquél desde entonces (por real orden del 8/7/1852) *Conde de Regla*,[6] pasaremos a describir con mucha mayor fidelidad los subsiguientes nueve buques que han de conformar el pre-

2.- AAB, legajos 1176-110 y 1176-160.

3.- San Bartolomé de Jala; en Méjico o México San Bartolomé de Xala.

4.- Isabel II, nacida en Madrid el 10/10/1830, fue proclamada reina el 29/9/1833 y destronada el 30/9/1868, abdicó el 25/6//1870, falleció en París el 9/4/1904.

5.- Virreinato de la Nueva España; Méjico, Hidalgo.

6.- Véase, por ejemplo: "Estado que manifiesta en el que sale de este Puerto el Vapor de S.M. Correo Trasatlántico nombrado *Conde de Regla* del porte de 2 cañones de á 24 y fuerza de 450 caballos, al mando del Teniente de Navío de la Armada Nacional D. Francisco de Paula Navarro / (...) A bordo del expresado. Bahía de Cádiz 7 de Diciembre de 1852 / Firmado: Francisco de Paula Navarro".

tendido objeto de nuestra monografía, presentándolos por su orden cronológico, preocupándonos, como advertí, de especificar quién o quiénes fueron sus donantes, para qué o con qué motivo fue el vapor obsequiado y cuáles fueron sus principales características técnicas y tácticas, olvidándonos de toda otra disquisición que enturbiaría los fines que nos hemos marcado alcanzar y que, además, convertiría esta mínima memoria en, hasta, un libro capaz de mayores y más altos vuelos cuyas dimensiones escapan a los fines de la revista de la cual nos estamos sirviendo. Hago esta salvedad pues esta investigación no es más que una parte muy resumida de un dilatado trabajo aún sin concluir en el cual se contabilizarán muchas más unidades donadas que las que aquí recogeremos... en calidad de anticipo.

I) Cañonera cubana de hélices *Cuba Española*

Donada por los influyentes propietarios habaneros Ramón Herrera y Sanciprián, y Pedro de Sotolongo y Alcántara, ofreciendo los antedichos al comandante general del Apostadero de La Habana reponer para la Armada y de su propio peculio el flamante cañonero recién naufragado nombrado *Rápido*,[7] aceptándose su propuesta y levantándose la nueva unidad en el Astillero de la Casa Blanca (La Habana), aprovechándose en la obra la salvada planta motriz del *Rápido* y todo su armamento, enmarcándose la aquí considerada ofrenda en el contexto de la iniciada Guerra Grande o Guerra de los Diez Años.[8] La referida contienda había forzado al Comandante General del Apostadero de La Habana, contralmirante José Rudesindo Malcampo y Monge,[9] a encargar la construcción en diversos astilleros de los Estados Unidos de América de treinta cañoneras de casco de madera y fondo plano que tendrían a su cargo la impermeabilización de las costas de la isla de Cuba, impidiendo, al proyectarse su despliegue, la recepción por parte de las fuerzas alzadas en armas (mambisas) de los imprescindibles suministros y hombres que aquellas precisaban. Se coloca la quilla de la primera unidad o *Número 1* el 19 de mayo de 1869 y como el 19 de diciembre de 1869 y el 7 de enero siguiente zarpan para La Habana todos los buques, primero diecisiete y luego los trece restante, completamente terminados, así sincerándose Carlos Manuel de Céspedes y Borja del Castillo,[10] promotor de la sublevación de La Demajagua, señala en agosto de 1872: "¡un año [hace] que no recibimos un grano de pólvora, ni un fusil, ni un hombre!"

Tras los hechos, las características esenciales del buque objeto de nuestra detención, antes notificando, como resultará evidente, que el preferido nombre de *Cuba Española* respondía al indubitable deseo de los donantes que, de esta manera, manifestaban, dando inequívoca fe, sus convicciones e inquietudes soberanistas de la Siempre Fiel Isla de Cuba, cuya españolidad, a través de ese vapor, proclamaban.

7.- Cuba, Bajo de los Colorados, 21/1/1870.
8.- Del Grito de La Demajagua, 10/10/1868, y se prolongó hasta la Paz de El Zanjón, 10/2/1878.
9.- Ejerció ese cargo del 19/1/1868 al 8/3/1871, ascendiendo a contralmirante el 14/9/1869.
10.- Nacido en Bayazo el 18/4/1819; muerto en San Lorenzo el 27/2/1874.

* Entrega del cañonero *Cuba Española* a la Armada: 10 de agosto de 1870.
* Eslora, manga, puntal y calado medio en carga, al 1º de setiembre de 1880: 35,063 x 6,694 x 2,58 x 1,52 metros.
* Marcha máxima en pruebas y andar real, a máquina y a máquina ayudándose con el aparejo, con viento fresco y poca mar: 8,5 nudos y 6 y 8,5 nudos.
* Planta motriz: dos máquinas dobles independientes, de cilindros inclinados, de doble émbolo o de cuatro cilindros anulares, de baja presión, alimentadas por una caldera de tres hornillos, capaz de quemar indistintamente carbón de piedra y leña, manufacturada por la entidad De-Lamater [Cornelius H. De-Lamater], Nueva York, Estados Unidos de América.
* Fuerza nominal y efectiva: 42,29/46,87 y 136,69/199,43 caballos de vapor nominales e indicados o desarrollados.
* Capacidad de carboneras (2) y autonomía, en campaña, según cargos: 37 toneladas y 25 días.
* Hélices y chimenea: dos de 4 alas o palas y una.
* Aparejo de pailebote contando con 507 metros cuadrados de despliegue vélico.
* Artillería: sobre el eje de la crujía una pieza de Parrot de hierro reforzado o de a 100 libras inglesas de peso [45,36 kilogramos] su proyectil normal, granada [162,5 milímetros], sobre cureña de nuevo modelo Ericsson en disposición de colisa giratoria a las bandas y contando con el mayor ángulo factible de depresión proel y, sobre cubierta, para los primeros botes (1º y 2º, de 4), dos cañones cortos de bronce [0,96 metros; 100 kilogramos], rayados [6 estrías], de 8 centímetros de calibre (Sevilla).
* Dotación: 59 hombres.
* Causando baja en la Armada por Real Orden de 13 de abril de 1898, a raíz de la guerra de España con Estados Unidos de América.[11]

Obvio ha de ser que con el *Cuba Española* hemos hecho una excepción inaugural que no se materializará con las demás unidades que comparecerán, puesto que de así hacerlo acrecentaríamos el número de páginas sin necesidad alguna pues, insisto, no es ése el propósito aquí pretendido.

II) Torpedero de primera clase *Habana*

Entregado en virtud de la colecta iniciada con ese fin por el Casino Español de La Habana para contribuir a las posibles necesidades de guerra naval frente al expansivo Imperio Alemán a causa de la denominada Crisis de las Carolinas, incidente diplomático aquel que enfrentó al gobierno de Alfonso XII (Cánovas del Castillo) con el gabinete de Guillermo I (Bismarck) por la posesión de las hispanas islas Carolinas y Palaos, al considerar Alemania a estos dos archipiélagos carentes de propietario, habiendo procedido el 25 de abril de 1885 el cañonero *Iltis* a proclamar el protectorado alemán sobre las islas Carolinas y las Palaos mientras se encontraban en ellas, en Puerto Tomil

11.- AAB, legajo 1176-193.

(Yap), los transportes de guerra *San Quintín* y *Manila* (21 y 22 de agosto de 1885) que procedían a cumplimentar la real orden de 19 de enero de 1885 que exigía se hiciese efectiva la ocupación del territorio que habían solicitado reiteradamente los habitantes de Yap, desembarcándose entonces los útiles e implementos pertinentes para el establecimiento fijo de la solicitada administración colonial, habiéndose convenido por parte española con los poderes locales representativos que el solemne acto oficial de reocupación tendría lugar el día 26 de agosto del antes citado 1885.

Ese litigio quedó solventado por el arbitraje del Pontífice León XIII quien, en su Laudo Pontificio del 22 de octubre de 1885, concedía la razón a España, ratificándose lo anterior por el Protocolo de Roma (17 de diciembre de 1885) que otorgaba al Imperio Alemán derechos preferenciales de bandera y el establecimiento en aquellas islas de dos estaciones navales para carboneo y aguada.

El *Habana*, así denominado por real orden del 15 de agosto de 1886 para honrar a la ciudad de nacimiento o residencia de los promotores de la considerada dádiva, fue facturado en acero en la Gran Bretaña por Thornycroft, siendo botado el 27 de octubre de ese año, montando a su bordo una máquina vertical compuesta (*compound*) de alta y de baja presión, con condensador de superficie, y una caldera de locomotora, produciendo 700 (779,50) caballos de vapor indicados e impulsando una hélice Dundonald de tres alas.

* Eslora, manga, puntal y calados popel y proel, al 1º de diciembre de 1894: 38,55 x 3,85 x 2,4 x 1,85 x 0,5 metros.
* Desplazamiento: 60 toneladas.
* Aparejo: dos guairas, dos redondas y una de foque (138,182 metros cuadrados).
* Marcha máxima en pruebas, actual y económica: 21, 14 y 11,61 nudos.
* Compartimientos estancos: nueve.
* Armamento: dos tubos lanzatorpedos con cuatro torpedos Whitehead números 1435, 1436, 1437 y 1438 y una ametralladora Nordenfelt de 25 milímetros número 3686.
* Dotación: 20 hombres.[12]

III) Torpedero de segunda clase *Ejército*

Regalado a la Armada por sus compañeros del Ejército que, motivados por la antedicha Crisis de las Carolinas, iniciaron una colecta en el madrileño Centro del Ejército y de la Armada, produciendo esa referida cuestación caudales suficientes y a la que, después, se sumó el capitalino diario *El Liberal* quien, a su vez, también recolectaba fondos con idéntico fin para un buque que habría de denominarse *Patria*.

El *Ejército*, forrado de acero en fondos y torre, fue levantado en los astilleros ferrolanos de La Graña, de Gil, Otero y Compañía, botándose el 30 de noviembre de 1887 y siendo recibido el 23 de febrero siguiente, obteniendo en la prueba de velocidad

12.- AAB, legajos 1176-335, 2580-35, 2233-108 y 2235-19.

de la milla una marcha media de 18,167 nudos, conseguida con una máquina de triple expansión, generadora de una potencia de 600 caballos de vapor indicados que proporcionaba una caldera de locomotora, propulsándose con una sola hélice, habiéndose instalado en la cara proel de su torre una placa de reconocimiento que así decía: "En Ferrol el día 7 de marzo de 1888, entregó el Ejército á la Marina este torpedero como símbolo perenne de unión y compañerismo de los dos institutos armados".

* Eslora, manga, puntal alto y bajo y calado medio al 1º de diciembre de 1894: 33 x 4,1 x 2,3 x 1,9 x 1 metros.
* Desplazamiento: 60 toneladas.
* Aparejo: un trinquete-gavia y un foque (33,55 metros cuadrados).
* Marcha máxima en pruebas, actual y económica: 18,167, 14 y 11 nudos.
* Armamento: dos tubos lanzatorpedos con cuatro torpedos Schwartzkopff y un cañón revólver Hotchkiss de 37 milímetros.
* Dotación: 20 hombres.[13]

IV) Cañonero-torpedero de segunda clase *Nueva España*

Ofrendado con motivo de la referida Crisis de las Carolinas por la colonia española de Méjico, agrupada con aquel objeto en la Junta Patriótica Española, que, entregándolo, solicitó en contrapartida del gobierno receptor fuese nombrado como *Nueva España* en homenaje al lugar de residencia de los donantes (Méjico, antiguo Virreinato de la Nueva España).

Este buque, de casco de acero, con veinte compartimientos estancos, para el cual presentaron proposiciones los astilleros de F. Gil y Compañía, Constructores de Buques (La Graña), el Arsenal Civil de Barcelona (A. Wollguemuth) y la Société des Ateliers & Chantiers de la Loire, fue finalmente levantado, a requerimiento de la Junta Patriótica Española, por el Arsenal de La Carraca, mutándose el nombre del *Veloz* (real orden de 21 de diciembre de 1888) que allí se construía por el de *Nueva España* (real orden del 2 de abril de 1889), botándose el 8 de noviembre de 1889 e instalando a su bordo dos máquinas de triple expansión con cilindros verticales R. Napier & Sons, generadoras de 600 caballos de vapor indicados, alimentadas por dos calderas ordinarias y por otras dos de locomotora, impulsando 2 hélices Griffith que, en pruebas, consiguieron un andar de 18,6 nudos.

* Eslora, manga, puntal y calado popel y proel, al 1º de diciembre de 1899: 58 x 7 x 4,22 x 3,67 x 2,77 metros.
* Desplazamiento: 630/633 toneladas.
* Aparejo: pailebote (410,5 metros cuadrados).
* Armamento: dos tubos lanzatorpedos fijos proeles con cuatro torpedos automóviles Whitehead, con veinte kilogramos de carga explosiva, números 1840, 1841, 1842 y 1843 en dirección a la quilla, dos cañones González Hontoria de 12 centímetros, modelo 1879, al centro, cuatro cañones Nordenfelt de 42 y 57 mi-

13.- AAB, legajo 2580-27, y *RGM* V 1984, pp. 779-783.

límetros (2 y 2), en los extremos, y una ametralladora Hotchkiss de 11 milímetros, a popa.

* Dotación existente y reglamentaria: 38 y 81 hombres.[14]

V) Cañonero de primera clase *Filipinas*

Producto, como los anteriores vapores, de la suscripción iniciada en el archipiélago de las Filipinas para subvenir a las necesidades navales de la Armada ante la Crisis de las Carolinas, habiéndose encargado este nuevo buque a la entidad británica de Hong-Kong and Whampoa Docks que se había comprometido con los contratantes, representados por el arzobispo de Manila, a construir en sus antedichas instalaciones un vapor de acero (*Hallside*), del tipo del *Elcano*, de 165 pies ingleses de eslora [50,290 m.] por 23 pies y 6 pulgadas [7,162 m.] de manga por 12 pies [3,660 m.] de puntal y con un calado máximo en carga no superior a 10 pies [3,050 m.], dividido en seis compartimientos estancos, provisto de dos máquinas verticales de alta y baja presión y de cilindros invertidos, alimentadas por dos calderas cilíndricas, propulsoras de un par de hélices gemelas que deberían de impulsar al cañonero hasta hacerle alcanzar un andar sostenido de 14 nudos, siendo las subsiguientes sus primordiales características técnicas:

* Eslora y manga a la botadura, el 5 de febrero de 1887: 53,34 x 7,17 metros.
* Aparejo: goleta, con trinquete, velacho y juanete.
* Armamento previsto: tres (un proel y dos popeles) cañones González Hontoria, montaje Vavasseur, de 12 centímetros, modelo 1879, dos cañones de tiro rápido de 6 libras, dos ametralladoras Nordenfelt de cuatro cañones de 25 milímetros y dos ametralladoras Nordenfelt de cinco cañones de 11 milímetros (agregándose después un tubo lanzatorpedos proel).
* Botes: seis, siendo el primero de vapor.
* Dotación prevista: 100 hombres.

Ese cañonero fue declarado por la Junta Inspectora encargada de su recepción inadmisible por carecer de la estabilidad metacéntrica suficiente, habiendo ésta accedido a presenciar los ensayos de marcha en los cuales la nave demostró no ser capaz de superar los estipulados 12/12,5 nudos durante seis horas, no alcanzando, tampoco, el bote de vapor más que 7,5 nudos de 8 exigidos, entre otras condiciones menores, rechazándose, consecuentemente, el cañonero referido.[15]

Tras la decepcionante experiencia británica se determina que el nuevo *Filipinas*, cuyo nombre, como el del rehusado anterior, respondía, como podemos presuponer, al afán de honrar a los donantes, nominando su archipiélago en el que habría de ser su buque, fuese levantado en el gaditano Astillero, Dique y Talleres de Vea-Murguía Hermanos, allí contratándose con las siguientes especificaciones: casco de acero Siemens-

14.- AAB, legajos 1176-500, 2580-48, 2233-182 y 2235-28.
15.- AAB, legajo 1176-285; y RGM XII (1887), pp. 767-773.

Martin, La Felguera; máquinas de triple expansión con tres cilindros y cuatro calderas de locomotora con dos hornos cada una, desarrollando 4.600 caballos de vapor indicados; desplazamiento de 750 toneladas; dotación de 110 hombres; armamento de dos cañones de 12 centímetros González Hontoria de carga simultánea, cuatro cañones Nordenfelt de 42 milímetros, cuatro ametralladoras Nordenfelt de 11 milímetros y cuatro tubos lanzatorpedos. Aceptada la propuesta el cañonero resultante ofrece a su entrega las particularidades que ahora describimos:

* Quilla y botadura: 6 de octubre de 1891 y 24 de agosto de 1892.
* Eslora, manga, puntal y calado medio: 71 x 8,25 x 4,2 x 2,49 metros.
* Desplazamiento: 780 toneladas.
* Máquinas: Humphrys y Cª (Portilla y White, Sevilla).
* Aparejo: 212 metros cuadrados.
* Armamento: 1 cañón González Hontoria de 12 centímetros (modelo 1883, Portilla y Cª, en toldilla), un cañón González Hontoria de 12 centímetros (modelo 1883, transformado, Portilla y Cª, en el castillo), cuatro cañones de 42 milímetros Nordenfelt, Placencia, y dos ametralladoras de 11 milímetros Nordenfelt, Placencia, más cuatro tubos lanzatorpedos.
* Botes: cuatro, una canoa y una lanchita.[16]

VI) Cañonero de tercera clase *El Dependiente*

Donado a la Comandancia General del Apostadero de La Habana por la Asociación de Dependientes del Comercio de La Habana, encargándose su erección a la entidad londinense de Forrest & Sons, solicitándose a la Armada que accediese a nominar el buque ofrecido como *El Dependiente*, asumiéndose la propuesta hecha mediante real orden del 11 de agosto de 1896, y ordenándose a Forrest & Sons que el cañonero de tercera clase de casco de acero que allí se levantaba y que habría de denominarse *El Fulminante* mutase su nombre por el de *El Dependiente*, trasladándose hasta La Habana en el vapor de pabellón británico *Cayo Romano*, que lo recogió en el puerto de Amberes.

¿Con qué motivo fue este otro buque ofrendado a la Armada por la antedicha Asociación de Dependientes del Comercio de La Habana? Por haberse declarado la Guerra de Cuba merced al llamado Grito de Baire (24 de febrero de 1895), representando esa nueva contienda intestina la reanudación de las hostilidades que habían finalizado tras el término de la conocida como Guerra Grande o Guerra de los Diez Años, y de la posterior Guerra Chiquita (del 24 de agosto al 1º de diciembre de 1879), recogiendo el anterior Grito de Baire el testigo que supuso el inaugural Grito de Yara,[17] habiendo sido la figura más significativa del primer levantamiento Carlos Manuel de Céspedes y Borja del Castillo, muerto en San Lorenzo el 27 de febrero de 1874, y la del

16.- AAB, legajos 1176-285, 2580-30 y 2233-90.
17.- Ingenio El Rosario, 2/10/1868.

renacido, el segundo, la del mayor general del Ejército Libertador de Cuba José Julián Martí Pérez Navarro Cabrera o, resumiendo, José Martí.[18]

Ahora, tras las pertinentes explicaciones, la consecuente reseña del buque a considerar:

* Eslora, manga y calado popel y proel, al 1º de mayo de 1898: 23,25 x 3,72 x 1,4 x 1,25 metros.
* Compartimientos estancos: cuatro.
* Máquina: una de alta y de baja presión, con una caldera de llama en retorno.
* Aparejo: un foque.
* Artillado: un cañón de 42 milímetros Nordenfelt y un cañón de 37 milímetros Maxim.
* Dotación, real y reglamentaria: 18 y 20 hombres.
* Botes: uno de remos.[19]

VII) Yate, después aviso, *Urania*

Ofrecido a la Real Armada con motivo del clima prebélico desatado por la antes mencionada Guerra de Cuba (1895), siendo su donante Francisco Recur y Solá, antiguo alférez de navío español, habiendo sido entregado el flamante yate de 9/10 nudos de marcha (James George Thomson, Clydebank, botado el 7/6/1895) de casco de acero (Siemens-Martin) en Cartagena durante los tres últimos días del año 1896, sustituyendo, sin mutar su nombre (*Urania*, musa helénica, protectora de la astronomía) casi de inmediato, como buque aviso, al veterano vapor de ruedas *Vulcano*[20] en las tareas de la Comisión Hidrográfica.[21]

* Eslora, manga, puntal y calado popel y proel: 60 x 8 x 5 x 3,1 x 2,7 metros.
* Desplazamiento: 600 toneladas.
* Máquina: una de triple expansión (alta, media y baja presión) contando con tres cilindros de pilón verticales Ross & Duncan, alimentándose de una caldera del mismo fabricante de acero cilíndrica de llama directa de dos hornos, impulsando una hélice ordinaria, desarrollando 352 caballos de vapor efectivos o indicados.
* Aparejo: goleta, con 410 metros cuadrados.
* Artillado: dos cañones de tiro rápido Nordenfelt de 57 milímetros.
* Dotación, real y reglamentaria: 90 y 92 hombres.
* Botes: uno de vapor y seis de remos.[22]

18.- Nacido en La Habana el 28/1/1853 y muerto en Boca de Dos Ríos [Cauto y Contramaestre] el 19/5/1895.
19.- AAB, legajos 1176-238 y 2235-12.
20.- Botado el 5/10/1845.
21.- Del 4 de enero al 11 de abril de 1897.
22.- AAB, legajos 1176-752, 2580-67, 2233-262 y 2235-47.

VIII) Crucero protegido de tercera clase *Río de la Plata*

Encargado con idénticas miras previsoras, Guerra de Cuba, por la Asociación Patriótica del Río de la Plata [Comisión Patriótica Española de Buenos Aires y Comisión Patriótica Española de Montevideo], solicitándose por esta junta el levantamiento de un crucero torpedero de casco de acero de 1.775 toneladas de desplazamiento que se denominaría *Río de la Plata* y que habría se concertarse con la firma francesa de las Forges et Chantiers de la Mediterranée (Granville), erigiéndose en Le Havre,[23] habiéndose introducido en su proyecto algunas variaciones derivadas de los funestos resultados advertidos en el Combate de Cavite, del 1º de mayo de 1898, y, sobre todo, en el Combate de Santiago de Cuba, del 3 de julio del mismo año, concretándose las mencionadas en la desaparición de la madera de la obra muerta y en la eliminación de los dos tubos lanzatorpedos que debería de haber instalado a su bordo,[24] siendo las que siguen las principales peculiaridades del *Río de la Plata*, adquiriéndolas nosotros de cuando aquel se desempeñaba como Escuela de Aeronáutica Naval:

* Eslora, manga, puntal y calado máximo al 1º de diciembre de 1927: 76,85 x 10,8 x 5,86 x 4,39 metros.
* Desplazamiento, calado máximo: 1.957 toneladas.
* Protección: cubierta protectora de 10 a 20 milímetros y torres de mando de 20 milímetros.
* Compartimientos estancos: trece.
* Máquina: dos de triple expansión A. Singaud, alimentándose de cuatro calderas ordinarias A. Singaud, impulsando dos hélices de tres palas, desarrollando 3.837 caballos de vapor a tiro normal y 6.931 a tiro forzado, habiendo mostrado una marcha media sostenida, en pruebas, de 18,76 nudos.
* Artillado: dos cañones de 14 centímetros Scheneider-Canet, dos cañones de tiro rápido Krupp[25] de 10,54 centímetros y de 32 calibres; un cañón de 57 milímetros Nordendelt y cuatro ametralladoras.[26]

IX) Crucero protegido de tercera clase *Extremadura*

Sufragado mayoritariamente por la Junta Central de las Colonias Españolas de América (Méjico), habiéndose autorizado su contratación por real orden del 20 de abril de 1898 en la gaditana Sociedad Astilleros de Vea-Murguía y Cía.,[27] haciéndola firme

23.- Se le colocó quilla el 1/10/1897; se le botó, "sin ostentación", el 17/9/1898; se le entregó el 30/6/1899 y se le terminó el 18/8/1899.

24.- Con ello se eliminaban ocho torpedos de 450 milímetros de diámetro y de cinco metros de longitud, cargados con noventa kilogramos por cabeza de fulmicotón, debiéndose de facturar estos últimos artilugios por la Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft Vormals L. Schawartzkopff.

25.- Esta entidad, uniéndose al sentir de los españoles del Plata, donó cien granadas de este calibre, 1897-1898.

26.- AAB, legajos 1176-642 y 643, 2580-56, 2233-231 y 2235-3; y *RGM* 1900, pp. 185-192.

27.- Después se llamó La Constructora Naval Española. Sociedad Anónima domiciliada en Madrid, con astillero y talleres en Cádiz.

el 27 de ese mes, determinándose por real orden del 12 de abril de 1899 que el buque nombrado *General Liniers*[28] tomase en honor de los donantes el de *Extremadura*,[29] aludiendo con esta denominación al vínculo que unía a esa provincia española con la generalizada procedencia de los conquistadores que habían descubierto y colonizado el antiguo Virreinato de la Nueva España (Méjico), siendo las más significativas especificaciones solicitadas aquellas que, seguidamente, relacionamos: eslora entre perpendiculares, manga máxima, puntal hasta la cubierta alta y calado medio de 88 x 11 x 6,3 x 4,3 metros; desplazamiento normal de 2.030 toneladas; casco de acero Siemens-Martin; armamento cuatro cañones de 14 centímetros, cuatro de 10 centímetros, cuatro de 57 milímetros, dos de 37 milímetros, un tubo lanzatorpedos proel con tres cargas y uno a popa con otras tres; radio de acción de 6.000 millas; andar de 17,5 nudos a tiro natural y de 20 a tiro forzado; máquinas dos verticales de tres cilindros de triple expansión con condensadores de superficie, generando 4.500 caballos de vapor a tiro natural y 7.000 a tiro forzado.

Y siendo las subsiguientes las advertidas casi una treintena de años después, cuando faltaban poco más de dos años para causar baja en las listas de la Armada:

* Eslora, manga, puntal y calado popel y proel al 1º de enero de 1929: 88 x 11,04 x 5,55 x 4,72 x 4,28 metros.
* Protección: partes inclinadas 20 milímetros, partes no inclinadas 15 milímetros, torres de mando 39 milímetros y conducción de municiones 20 milímetros.
* Máquina: dos de triple expansión, vertical, de barra directa (La Maquinista Terrestre y Marítima), alimentándose de ocho calderas acuatubulares Thornycroft, impulsando dos hélices, desarrollando 4.500 [4.699,55] caballos de vapor a tiro normal y 7.500 [6.717,31] a tiro forzado, habiendo mostrado una marcha media sostenida, en pruebas, de 17,6 y de 19 nudos a tiro normal y forzado, siendo su andar económico de 11,1 nudos y el real de 14,28 nudos.
* Artillado: ocho cañones de 101,6 milímetros Vickers, cuatro en cubierta dos en toldilla y dos en castillo; cuatro cañones de 57 milímetros Nordenfelt y un cañón de 37 milímetros Vickers.[30]

Tras el *Extremadura* deberíamos de recapitular, haciéndonos algunas preguntas que pueden resultar no sólo impertinentes sino, hasta, hirientes, como podrían ser, para comenzarlas, la inmediata inicial que, erigiéndose en excepción, introduce a las dos siguientes que nos haremos de inmediato:

Primera. ¿Por qué la donación inaugural corresponde con La Gloriosa o La Septembrina (17 de setiembre de 1868: *Sexenio Revolucionario*, desde 30 de ese mes hasta el 11 de febrero de 1873)? No hay un motivo incierto o nebuloso, salvo el solidario, salvo el patriótico o emulador.

28.- En construcción, gemelo del *Río de la Plata*, suspendida su erección.
29.- Se le puso quilla el 2/2/1899; se le botó el 29/4/1900 y entró en servicio el 4/8/1902.
30.- AAB, legajos 1176-267 y 268, 2580-27, 2233-84 y 2235-2.

Segunda ¿Por qué todas las demás ofrendas se fechan en la Regencia de María Cristina de Habsburgo-Lorena (desde el 27 de diciembre de 1885 hasta el 17 de mayo de 1902), debiéndose la mitad de ellas (cuatro buques) a la Crisis de las Carolinas y la otra mitad adjudicándose a la Guerra de Cuba? Por haber percibido los estamentos cívicos o militares (Ejército; vid torpedero *Ejército*) interesados que la Nación carecía del poder naval suficiente para afrontar y enfrentar con expectativas ciertas de éxito los dos antedichos lances o no esperadas vicisitudes que parecían haberla colocado en el punto de mira de dos potencias emergentes (Imperio Alemán y los Estados Unidos de América). Éstas, para lograr sus fines imperiales o imperialistas, tendrían que batallar, diplomática o militarmente, con o contra quien a sus objetivos se opusiese, resultando no sorprendente sino vergonzante que esto, que había sido previsto por incontables intelectos lúcidos,[31] que todo aquello que había dado muestras inequívocas en el régimen isabelino (desde el 29 de setiembre de 1833 hasta el 19 de setiembre de 1868), conteniéndose entonces,[32] no fuese tenido en cuenta por una clase dirigente que, con razón o sin ella –no es éste el tribunal competente para juzgar la era isabelina–, se decidió a poner fin a un sistema que había conseguido elevar a España a la calidad de potencia hegemónica con intereses mundialistas. Ese régimen, que había levantado con el mayor esfuerzo y mérito una Armada que competía por sus esferas de influencia, disputándoselas con éxito[33] a quienes por ellas porfiaban (Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos de América) y que, había logrado, en fin, la necesaria y respetuosa afirmación de su rol en el Orbe, preservando la paz, fue obviado durante años, aun y a pesar del polémico toque de atención que supuso durante el borrascoso ciclo de la I República Española (desde el 11 de febrero de 1873 hasta el 3 de setiembre de 1874) el conocido como Incidente *Virginius* (1873).

Dicha controversia podía haber servido de revulsivo a nuestros dirigentes quienes, ignorando las avanzadas previsiones y optando por la lucha política partidista, no quisieron ver o no supieron interpretar ni Sadowa (1866), ni Sedán (1870), ni siquiera Cartagena (1873), y que así se encontraron, un cuarto de siglo después, sin plan y sin escuadra, con el revivido Incidente *Virginius*, ahora por unos conocido como La explosión del *Maine* y por los otros como La voladura del *Maine* (1898) y, entonces, al igual que antes le ocurrió a la Francia del Segundo Imperio (Napoleón III) en Sedán y ahora en Fashoda (1898) nos ocurrió a nosotros con respecto a los que querían para sí la reunión de las islas Carolinas y de las Palaos y a los que querían –casi desde su independencia– la isla de Cuba, hallándose los segundos, los Estados Unidos de América, merced a una para ellos pequeña gran guerra, con la obtención no sólo de la ambicionada isla de Cuba, sino, también, como inesperados premios o despojos de su

31.- Salazar y Mazarredo, Palanca, Méndez Núñez, Antequera, Lobo, Prim, Cánovas del Castillo...

32.- Cuba, África, península de Samaná, Islas Chafarinas, Guinea Ecuatorial, Río de la Plata, Basilán, Joló, Borneo, Valparaíso...

33.- Con la salvedad de la Cochinchina, donde ayudamos a conquistarla para los franceses.

feliz cacería, con la de Puerto Rico, con las Filipinas completas y, además, con la isla de Guam.[34] Y los primeros, el Imperio Alemán, con lo que también anhelaban, saldándoseles a los germanos por veinticinco millones de pesetas las Carolinas, las Palaos y las Marianas, con la excepción de la ya norteamericana Guam,[35] aunque, eso sí, obtuvimos de los centroeuropeos, además del dinerario ya referido, un poco más de lo que ellos consiguieron del ya mencionado Laudo Pontificio de León XIII, es decir, concretando, derechos preferenciales de bandera, respeto a nuestros colonos, agricultores y órdenes religiosas allí radicadas y el establecimiento, tanto en tiempo de guerra como de paz, de tres estaciones navales (Carolinas, Marianas y Palaos, una por archipiélago) para carboneo y aguada.

Tercera. ¿Por qué no se advierten donaciones de buques ni en la aludida era isabelina ni, tampoco, en el curso de la I República Española? Respondiendo a la última cuestión diremos que el país en ese aproximado año y medio republicano, con sus sucesivos cuatro presidentes (Figueras, Pi i Margall, Salmerón y Castelar), ocho gabinetes ministeriales y nueve gobiernos, con sus sublevaciones populares (Alcoy), con su intermitente indisciplina cívica (Cantón de Cartagena y Cantones) y militar (Alpens), con la declarada Tercera Guerra Carlista (del 8 de abril de 1872 al 28 de febrero de 1876), con el Incidente *Virginius* y, por fin, para concluir, con la victoria carlista de Montejurra (7 al 9/11/1873) ni hay tiempo ni, asimismo, existe pulso vital ninguno que aconseje impulsos generosos a medio o largo plazo puesto que todo parece dilucidarse y resolverse, con mayor o menor fortuna, en lapsos de días o, todo lo más, de semanas. Contestando ahora a la interrogante inicial diremos que la España isabelina, hasta que no empezó a ser, a sentirse una nación con responsabilidades ultramarinas que debería de conservarlas y acrecentarlas, no cuenta con dádiva naval trascendente ninguna, con la excepción tan infrecuente como irrelevante, de mil pesos fuertes que donan los habitantes de San Juan de Puerto Rico una hora antes de la botadura de la goleta *Villavicencio*, el 19 de noviembre de 1846, previamente bautizada como *Evangelista San Juan* o, lo que es igual, *Evangelista San Juan Bautista*, por San Juan Bautista de Puerto Rico.[36] Al principio, decíamos de la era isabelina, porque nada era y por ello a nadie molestaba y después, sobre todo, desde la constitución en 1845 en Montevideo de la Estación Naval del Río de la Plata y desde el quinquenio de 1857-1862, cuando se consigue la casi total independencia tecnológica en el ámbito de las construcciones navales militares, porque ya nadie pudo ni obtener ni tampoco arrancar concesión humillante alguna por parte de los sucesivos gobiernos moderados, progresistas o liberales que ocuparon las preponderantes carteras ministeriales de Estado, Guerra y Marina, resultando no menos curioso comprobar, al igual que hicimos con respecto al Imperio

34.- Tratado de París, 10/12/1898, en vigor desde 1/1/1899.

35.- Vendidas, entregadas y evacuadas el 30 de junio, 12 de setiembre y 17 de noviembre de 1899.

36.- AAB, legajo 1176-785.

Alemán y a los Estados Unidos de América, como nada más producirse el fin de la monarquía constitucional de Isabel II, reina de las Españas, data ésta que podemos fechar entre el gaditano levantamiento de La Gloriosa o La Septembrina (17/9/1868), la Junta Provisional de Gobierno (30/9/1868) y primer gobierno del llamado Sexenio Revolucionario (8/10/1868), tiene lugar el casi inmediato y cubano levantamiento de La Demajagua. Se inició con esto último la Guerra Grande en esta precisa fecha en la cual la recién destronada reina conmemoraba, que no celebraba, su treinta y ocho cumpleaños, precipitándose el país, desde entonces, en una sima, honda y profunda, que, quizás, precisó de las ordalías o juicios de Dios de 1898 para ser capaz de despertarse de ese sueño americano primero, ultramarino después y solar por último que se había iniciado un 12 de octubre de 1492 y que finalizaba entre sangre y recriminaciones 406 años más tarde, irrumpiendo en su lugar quien en 1898, sintiéndose ser, inició su particular sueño o Manifiesto Destino.

Por último, en calidad de moraleja o corolario, no he de ocultar por un mal entendido criterio de pudor que quien estas líneas signa también ha sido y es donante de la Armada. Obviamente no de buques, que no se descubren a su alcance, ni siquiera de esos que se han llamado de bolsillo, pero sí, entre otros útiles, armas u objetos diversos entregados, del completo contenido de la vitrina número 61 de armas portátiles reglamentarias en el Ejército y la Armada del siglo XIX (números 6015-6039) que se ubica en la Sala de la Campaña del Pacífico (1862-1866) de nuestro madrileño Museo Naval, pretendiendo el autor, desde esta alta tribuna de los *Derroteros de la Mar del Sur*, interesar a otros en lo que él en su momento hizo (12/10/1997) y sigue haciendo pues ningún mejor destino pueden tener las piezas de valía que el que una institución cultural proporciona, promocionándolas al compartirlas y, también, así devolviendo el signante en alguna medida a la sociedad lo positivo que de ella puede haber recibido.

La revalidación de una propuesta para construir un paso interoceánico Atlántico-Pacífico en la *Aurora de Chile*, 1812

Cristián Guerrero Lira*

Cuando en 1878 la Compañía Francesa del Canal de Panamá obtuvo los derechos para iniciar la construcción de un paso interoceánico que uniera al Atlántico y el Pacífico, labor en la que, a pesar del rotundo fracaso experimentado, se distinguió Ferdinand de Lesseps, el mismo constructor del canal de Suez, la idea no era nueva.

De hecho, en 1850 los gobiernos de Estados Unidos y Gran Bretaña habían suscrito el tratado Clayton-Bulwers para intentar aquella obra en conjunto, y aunque cinco años después los norteamericanos inauguraron un ferrocarril que atravesaba el istmo, la necesidad de aquella obra seguía siendo patente.

Sin embargo, existen antecedentes más antiguos que permiten afirmar que desde fines del siglo XVIII ya se estudiaba la posibilidad de construirla, pero en otro emplazamiento. Es más, a inicios del siglo siguiente, y en medio del proceso de revolución que condujo a la independencia hispanoamericana, esta idea fue revitalizada, formando parte del ímpetu de renovación y reforma que caracterizó esa época. El documento que presentamos en esta oportunidad se encuadra dentro de ese espíritu de progreso tan característico de aquellos años.

La revolución de independencia, tanto en Chile como en otras partes de América, se caracterizó, entre otras cosas, por ser considerada como una oportunidad para llevar a cabo una infinidad de reformas que, abarcando ámbitos tan disímiles como la política, la educación, la economía, entre otras, hicieron que dicho proceso se transformara en algo más que un mero cambio de sistema político, adquiriendo un verdadero carácter refundacional de las sociedades involucradas en él.

Esto es fácilmente perceptible al revisar los periódicos de la época, los que dan cuenta del verdadero catálogo de beneficios que la revolución traería consigo. Uno de ellos era el fortalecimiento del comercio marítimo, instrumento que ayudaría a generar un gran adelanto al disponerse de elementos promotores del progreso. Activarlo era una necesidad vital que no solamente implicaba una serie de modificaciones legales y

* Profesor en la Universidad de Chile.

tributarias, sino también varias consideraciones relativas a obras portuarias, rutas y otros aspectos.

En el caso chileno, la preocupación por estos tópicos se inició juntamente con el mismo proceso. De hecho, a menos de un mes de conformada la Junta Gubernativa (18 de septiembre de 1810), Juan Egaña, uno de los más destacados hombres de la generación revolucionaria, presentó a ella una serie de propuestas reformistas, entre las que destacaba la urgencia de fomentar la marina mercante y contar con naves propias. Poco tiempo después, a inicios de 1811, se dictó el decreto que estableció la libertad de comercio, una curiosa mixtura de ideas económicamente proteccionistas y liberales, que pretendía resolver los problemas de abastecimiento generados por las complicaciones que producía la guerra en Europa. En él se establecía un régimen tributario especial que beneficiaba a los chilenos, o avecindados en Chile, que realizaran transacciones en embarcaciones propias y construidas en el territorio nacional.

Fue gracias a esas disposiciones que llegó la moderna imprenta que permitió la edición del primer periódico chileno, la *Aurora de Chile*, en el que también es posible encontrar innumerables referencias a la importancia del comercio marítimo. Así, en uno de sus primeros números, al comentarse la ocupación de Jakarta por las tropas inglesas, su editor, fray Camilo Henríquez señaló lo siguiente:[1]

> *Se conoce fácilmente que la ocupación de Batavia por los ingleses pone al reino de Chile en disposición de hacer un comercio ventajoso con aquel establecimiento, abriéndose así un nuevo camino para la exportación de sus producciones. Antes se llevaban allí harinas de Norteamérica, y aún de Europa, a precios subidos; pero es cierto que no hay país en el mundo en que se vendan los trigos y harinas más baratas que en Chile. Serán allí de mucho aprecio los cáñamos y jarcias que necesitan para la gran escuadra que allí mantienen siempre, y para sus muchos buques de comercio. Tendrán también fácil salida los vinos, aceites, carnes saladas, almendras, y otras frutas secas, igualmente que los quesos, de que hacen un gran consumo los holandeses, y también la cerveza, de la cual se podrán preparar dentro de poco tiempo grandes porciones. Ello es cierto que la agricultura y la industria de este reino no pueden prosperar sin un comercio externo y activo el cual le es necesario y de suma utilidad, por otras razones que expondremos en una memoria sobre las ventajas del comercio asiático.*

En la edición correspondiente al 14 de enero de 1813 se definía al comercio como:[2]

> *alma moral del mundo, este gran vínculo con que el Autor de la Naturaleza ha ligado los pueblos dándoles producciones, genios, climas diferentes, es un bien cuyo incremento es proporcionado, o a su extensión, o a su rapidez, a la manera del ejercicio corporal que puede hacerse, o andando un largo espacio de terreno, o recorriendo muchas veces una habitación reducida.*

1.- *Aurora de Chile*, I, Nº 2 (20/2/1812). Utilizamos la versión electrónica inserta en Fuentes Documentales y Bibliográficas para el Estudio de la Historia de Chile (www.historia.uchile.cl).

2.- *Aurora de Chile*, II, Nº 2 (14/2/1813).

Sin embargo, una activación del tráfico comercial no se lograría solamente a través de medidas administrativas, tales como la reducción de impuestos, sino que también era necesario contar con rutas que, al ser utilizadas, redujeran los tiempos empleados en el traslado de mercaderías.

Como es sabido, ya en el siglo XVIII la corona española había autorizado la navegación por el Cabo de Hornos, lo que implicó un repunte en la actividad de puertos como Valparaíso. En esa misma época también se consideraba la necesidad de unir artificialmente al Atlántico con el Pacífico por otra ruta mediante la construcción de un canal que aprovechara la existencia de determinadas condiciones orográficas y la presencia de ríos y lagos en diversas partes de América.

En un interesante estudio, el investigador Luis Fernando González entrega noticias respecto a este anhelo. Según los datos proporcionados por este autor, se había considerado la posibilidad de construir este paso artificial por cuatro rutas, a saber, Panamá, Darién, Nicaragua y Tehuantepec, interesándose en este tema hombres como el almirante Nelson y Francisco de Miranda. Agrega el autor que sólo en el siglo XVIII se presentaron dos iniciativas para construirlo en la región del Chocó, parte de la actual Colombia. La primera de ellas data de 1789 y fue presentada por el virrey Caballero y Góngora, quien propuso unir los ríos San Juan y Atrato; mientras que la segunda, de 1793, lo fue por "un general vizcaíno de apellido Goyeneche", quien propuso la ruta río Napipí-Bahía Cupica. Estos proyectos adquirieron un carácter más científico –señala González– cuando Humboldt:[3]

> *expresó sus ideas sobre los canales en* Anschten der Natur *(Aspectos de la Naturaleza). En uno de sus apuntes adicionales figura un artículo denominado 'El Altiplano de Caxamarca. Primera Vista del Mar del Sur', donde menciona que los estados libres de la América española le habían pedido hacer estudios hipsométricos 'por todo el largo del Istmo, sobre todo en la parte donde a través del Darién y de la antigua e inhospitalaria provincia de Biruquete, queda unida a tierra firme de Suramérica y donde, entre el Atrato y la Bahía de Cupica (en el litoral del Mar del Sur) la cadena de montañas del Istmo desaparece por completo".*

En Chile, en 1812 se escribía sobre este tema y, más específicamente, sobre la ruta que se proyectaba uniría el río Atrato con la bahía de Cupica, lo que formaba parte de ese interés por potenciar el comercio.

En dos ediciones consecutivas de la *Aurora de Chile*, las correspondientes al 17 y 24 de septiembre de 1812, el editor incluyó un artículo que intituló "Extracto del Español" (el periódico de Blanco White), en el que, siguiendo a Humboldt, se realiza un análisis bastante completo de la realidad económica de la Nueva España, de los ade-

3.- Luis Fernando González Escobar, "Chocó en la Cartografía Histórica: de Territorio Incierto a Departamento de un País llamado Colombia", en *Boletín Cultural y Bibliográfico*, Nº 43, volumen XXXIII, 1996. Este texto también se encuentra disponible en versión electrónica en la página web de la Biblioteca Luis Ángel Arango del Banco de la República, Colombia. www.lablaa.org/blaavirtual/publicacionesbanrep/boletin/boleti1/bol43/bol43.htm

4.- Nota del original: "Sobre 125,000 libras esterlinas; sobre 600,000 duros".

lantos que en ella era posible encontrar en varias órdenes distintas de cosas, y del mejoramiento que el comercio entre Europa y Asia experimentaría de contarse con una ruta artificial y alternativa a las del extremo austral del continente.

Sin embargo, desde el punto de vista de las condiciones geográficas, México no era la región adecuada para construir un paso interoceánico, aunque contara con excelentes puertos en la costa del Pacífico –San Francisco, San Blas y Acapulco. A este último se le califica como el mejor de la Mar del Sur, exceptuándose el de Coquimbo–.

Luego, el autor pasa revista a la posibilidad de emplazar aquella vía artificial en otros lugares. En el istmo de Tehuantepec sería factible construirla aprovechando los ríos Huasacualco y Chimilapa, siendo necesario construir un canal de unas seis a siete leguas de largo. Señala que cuando esta vía era considerada, se construyó un camino terrestre.

La alternativa de Nicaragua es descartada porque sus costas presentan problemas de accesibilidad prácticamente durante la mitad del año, ya sea por temporales o fuertes vientos. Finalmente, respecto de la ruta de Panamá, se indica que ella no está estudiada y que la existencia de montañas, en cualquier caso, dificultaría las obras. Curiosamente, estas dos últimas vías fueron consideradas a inicios del siglo siguiente, optándose finalmente por la última.

Para el autor, quien sigue la opinión de Humboldt, el territorio más apropiado era el Chocó colombiano, en el que se aprovecharían los ríos Atrato y Naipipí, debiendo construirse un canal entre este último y la bahía de Cupica.

El texto en cuestión es el que transcribimos a continuación:

Mr. Humboldt ha calculado la actual población de Nueva España según la proporción de bautismos a entierros, sacada de los libros parroquiales, y según un empadronamiento efectivo hecho en 1793 por el Conde de Revillagigedo, Virrey de aquel reino. Según este censo, la población de todo el virreinato subía entonces a 4'483,559 almas. Pero tantos eran los motivos de sospecha, miedo e interés que concurrían en el pueblo para hacerle ocultar del gobierno su verdadero número que, según los empleados en el padrón, la población real del reino excedía en una sexta, o por lo menos en una séptima parte a la que constaba por las listas. Mr. Humboldt solo pone un décimo por este error, y calculando el aumento de población en los años siguientes a razón de la mitad del número que dan los libros parroquiales, saca que la población en 1803 era de 5'800,000 almas, y creo muy probable que en 1808 llegaba a seis millones y medio. Por el examen de los libros de diferentes parroquias infiere que la proporción de nacidos a la población entera es como uno a diez y siete, y la de los muertos como uno a treinta; y halla que el número de infantes varones excede al de hembras en la proporción de 100 a 97, algo menos que la que se observa en Francia. No es necesario recurrir a informes de aduanas, ni acumular detalles estadísticos para convencernos de que Nueva España se halla en un estado de adelantamiento progresivo y rápido. La extensión y mejora de su agricultura y manufacturas, el aumento de sus ciudades y villas, el embellecimiento de su capital y ciudades principales, las sumas expendidas por sus habitantes en establecimientos benéficos o de adorno, los progresos de la educación, y el cultivo de las ciencias útiles o agradables, por su juventud, son indicios nada equívocos de un estado de prosperidad y progreso,

como lo contrario es síntoma de decadencia y ruina. La ciudad de México se ha mejorado y embellecido mucho desde que la vio el abate Chappe en 1769. Debe una excelente policía y las ventajas de un buen enlozado y alumbrado, al conde de Revillagigedo; los virreyes sus sucesores, ayudados de la munificencia de sus habitantes, la han adornado con edificios públicos magníficos. El edificio destinado para la escuela de minas, erigido por el tribunal de mineros, a costa de tres millones de francos[4]*, honraría las mejores plazas de Londres o París, y considerando el objeto a que está destinado, acredita igualmente el juicio y gusto de sus fundadores. La estatua ecuestre de Carlos IV, en bronce, obra de Tolsa, artista mexicano, es digna de fama por la grandeza de la empresa, como por la excelencia y dificultad de la ejecución. Esta estatua, que pesa 450 quintales, está colocada sobre un pedestal de mármol, y en la opinión de Mr. Humboldt excede en belleza a cualquiera monumento de este género en Europa, exceptuando la estatua de Marco Aurelio en Roma. Ninguna ciudad de América tiene establecimientos científicos tan grandes y sólidamente planteados como la ciudad de México. Los ramos superiores de las matemáticas, de física, química, mineralogía y botánica se cultivan felizmente por sus habitantes, y en muchas ciudades de provincia se encuentran sujetos adelantados en estas ciencias. De tres astrónomos que se han distinguido últimamente en Nueva España, dos de ellos, Velázquez y Gama se nombran con el mayor respeto en la obra que examinamos, y el tercero, Alzate, parece que ha sido utilísimo a sus paisanos, excitándolos a estudios científicos. Cuando Mr. Humboldt entró en el salón de la academia de pintura y escultura de México, se sorprendió al ver la colección de vaciados de estatuas antiguas, colección que asegura ser superior a cualquiera de este género que puede hallarse en Alemania, y notó que la atención que se da a estas artes y la arquitectura aparece muy visiblemente en todos los edificios nuevamente erigidos en la capital, o en las provincias. Halló que aún la pequeña ciudad de Jalapa tiene una escuela de dibujo, establecida por los vecinos pudientes donde los hijos de los pobres se educan de balde.*

La Nueva España aparece, desde luego, perfectamente adaptada para ser el centro de un extenso comercio extranjero. Situada entre Europa y Asia, solo necesita cinco semanas para tener comunicación con aquella, y seis para tenerla con esta. Si el comercio de China, y el de la peletería, se dirigiesen por este canal, se ahorrarían 2.000 leguas en el transporte de los géneros de lujo a Europa. Pero cuando este prospecto se examina por menor, se halla que las ventajas de esta situación no dejan de estar acompañadas con inconvenientes. Las costas de Nueva España son sumamente peligrosas para los navegantes a causa de los temporales y vientos recios que allí reinan durante la mayor parte del año; su costa de poniente está enteramente desprovista de puertos, y apenas ofrece acogida a navíos de mucho buque. En verdad que en la costa de poniente se hallan los tres excelentes puertos de San Francisco de California, San Blas y Acapulco, el último de los cuales es uno de los mejores puertos del mundo, y el mayor, sin comparación, del Mar del Sur, si se exceptúan Coquimbo y Chile. Pero la navegación de esta costa es en extremo peligrosa en los meses de Julio y Agosto, a causa de los violentos temporales del Nordeste, y aún durante los meses de Septiembre y Octubre, es difícil tomar cualquiera de estos puertos. Desde Octubre hasta Mayo, esta costa es más accesible; pero aún está expuesta a los vientos impetuosos del Nordeste, conocidos de los marineros con el nombre de Papagayos. *En la costa oriental no hay ni un solo puerto, desde el río Alvarado hasta el río Bravo. Veracruz*

es un puerto muy malo y peligroso. Se han indicado cuatro puntos en esta costa [en] que pudieran hacerse puertos cómodos para grandes navíos, pero no se ha demostrado que esto sea practicable. La Habana es el único puerto seguro para navíos de guerra; y así es tan necesaria la posesión de Cuba para la defensa de Nueva España por el lado de Europa. El Golfo de México está expuesto a huracanes violentos del Norte, lo cual en caso de que este país se hiciera el imperio de un comercio extenso haría muy sensible a los mercantes la falta de un puerto cómodo y seguro. El río Huasacualco es acaso la situación mejor, si no es la única que pudiera aplicarse a este objeto. Este río es de 70 a 80 varas de ancho, tiene 18 pies de agua en la barra en menguante, y 22 en plena mar. Dentro de la embocadura del río hay buen anclaje, y fondo de 7 a 8 brazas. Cinco leguas más arriba hay un antiguo dique, y el menor fondo en el espacio intermedio es de 4 brazas. Una de las ventajas que habría en escoger este río para depósito de comercio, es su situación en la parte más angosta del istmo de América, que está dentro del reino de Nueva España.

Tehuantepec, en la provincia de Guatemala, es el puerto correspondiente en el mar del Sur. Se ha propuesto reunir los dos mares en este punto por un canal; y aprovechándose de los ríos Huasacualco y Chimilapa, hasta donde son navegables, el canal tendrá que hacerse de sólo 6 a 7 leguas de largo. Pero mientras que se estaba tratando de la posibilidad de este plan, se hizo un camino desde Tehuantepec al río Huasacualco, por el cual se conduce el añil de Guatemala al mar del Norte.

Entre los otros puntos por donde se ha propuesto abrir comunicación entre el Atlántico y Pacífico, [se cuenta] el Golfo de Nicaragua, dado caso que bien examinado fuese practicable, sería casi inútil para los objetos de comercio, por ser la costa de Nicaragua inaccesible a los navíos en los meses de agosto, septiembre y octubre a causa de las tronadas y lluvias extraordinarias, y en Enero y Febrero, a causa de los vientos violentos del Nordeste.

El Golfo de Panamá, tantas veces recomendado para abrir un canal entre los dos mares, no ha sido aún bien examinado con este objeto. La posición relativa de Panamá y Portobello no está exactamente determinada. Desde Panamá a Cruces, donde empieza el río Chagre a ser navegable, hay una distancia de cinco leguas, pero la elevación de las montañas intermedias no se ha medido todavía. Pero es evidentemente imposible hacer un canal en este punto, capaz de admitir navíos del buque necesario para atravesar el Atlántico y Pacífico. Mr. Humboldt indica otro más cómodo para la comunicación de los dos mares, en la bahía de Cupica. Esta bahía, que ni aún está señalada en ninguna de las cartas de la América del Sud[5], está entre el Cabo de San Miguel y [el] Cabo Corrientes. Entre Cupica y el río Naipi donde empieza a ser navegable, hay una distancia de cinco a seis leguas, por un terreno bajo y llano, muy a propósito para un canal. El río Naipi termina en el río Atrato, o río Darién, cerca de cuya embocadura estuvo situada la célebre colonia de Nueva Caledonia, fundada por nuestros desgraciados paisanos a fines del siglo 17, y sacrificada por sus jefes del modo más escandaloso a la emulación de los holandeses e ingleses. Es muy notable

5.- Nota del original: "En la carta de la costa de Nueva Granada, publicada en 1800 en el Depósito Hidrográfico de Madrid, hay una bahía llamada Tupica, como otro nombre del puerto llamado comúnmente Puerto Quemado".

que estos aventureros escogieron para su establecimiento el único punto en que parece enteramente practicable la comunicación entre los dos mares. Es muy triste el pensar, y ocioso el detenerse, sobre la política pérfida y mezquina a que fue sacrificado este proyecto magnífico. Si este establecimiento, fundado por nuestros paisanos se hubiera mantenido, aún cuando fuera por pocos más años, la Guerra de Sucesión, que sobrevino casi inmediatamente, nos hubiera asegurado la posesión del país y abierto una comunicación con el Mar del Sud, que la casa de Borbón, nuestra inveterada enemiga, no hubiera podido jamás cerrarnos. Entre la bahía de Cupica y el río Atrato, está el solo punto de la América meridional en que se interrumpe la cadena de los Andes. Cupica es una pequeña bahía y puerto, y el país que la rodea abunda en excelente madera de construcción. En el interior de la provincia de Chocó, célebre por sus minas de oro, hay un arroyo llamado Raspadura, que está entre las fuentes del río de San Juan y el río Quito, y va a desaguar en el río Atrato. Un cura ha excavado un canal en este arroyo, navegable en la estación de las lluvias, por el cual han pasado, de un mar a otro, canoas cargadas con cacao. Esta comunicación por agua entre el mar Pacífico y el Atlántico, ignorada enteramente en Europa, ha existido desde 1788.

A pesar de que el paso en cuestión finalmente fue construido en Panamá, e inaugurado en 1914, desechándose la alternativa nicaragüense y debiendo independizarse una región de Colombia, la actual Panamá, el tema aún está presente. Unas dos décadas atrás surgieron voces que hablaban de la posibilidad de una nueva obra aprovechando los lagos nicaragüenses, y actualmente se discute la posibilidad de un segundo canal en Panamá. Es evidente que con el proceso de globalización el comercio marítimo continuará manteniendo su importancia y vigencia, y al igual como se le calificó en la *Aurora de Chile* en 1812, seguirá siendo un vínculo que une a los pueblos.

Derroteros de la Mar del Sur n° 14 (2006), pp. 79-87

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

La defensa de Rosas por Lord Cochrane

Carlos López Urrutia*

El 1° de junio de 1808 la fragata *Imperiuese*, al mando del capitán Lord Thomas Cochrane, reconoció al navío *Trident* que llevaba noticias sorprendentes. En España se habían creado juntas patrióticas que estaban organizando el levantamiento contra las fuerzas napoleónicas en toda la península. España y Portugal eran ahora aliados de Inglaterra contra Francia. Cochrane ordenó poner rumbo inmediato a Cádiz, donde esperaba recibir nuevas instrucciones del almirante Collingwood. Lejos estaba de imaginarse que la creación de esas juntas ibéricas iba a repercutir en la lejana América y que él terminaría luchando por esos ideales al mando de una escuadra.[1]

Collingwood, que reconocía sus cualidades y defectos, le ordenó que continuara operando contra los franceses en el mismo tramo del litoral, desde Cartagena a Marsella, y que diera toda la ayuda posible a los españoles en su lucha contra los invasores. Los patrones de las embarcaciones menores, los pescadores y todos aquellos que habían sufrido o sabido de sus actividades, lejos de sentir resentimiento, lo veían ahora como un salvador. Cada vez que se acercaba a la costa, salían botes a encontrarlo y a solicitarle que atacara tal o cual punto, que ayudara en la defensa de una batería amenazada y otros favores. Cochrane ayudó como pudo. Su fuerza expedicionaria era limitada pero cuando podía, volaba puentes, destruía caminos y hacía todo lo posible por impedir el tráfico o el avance de los franceses. Quedó vivamente impresionado con las crueldades de las tropas invasoras, que pretendían imponer su dominación por medio del terror. Cuando capturaba prisioneros, sus soldados debían defenderlos de las turbas que se formaban en la playa y que deseaban tomar sangrienta venganza por los horrores cometidos.

* El autor es presidente de Menlo College y coordinador de la sección norteamericana de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

1.- Cochrane tomaría el mando de la escuadra de Chile que en las Guerras de la Independencia de América barrió con el poder naval español en el Pacífico, desde California hasta Chiloé. En 1822 transportó al Ejército Libertador argentino-chileno al Perú y capturó la fragata española *Esmeralda* bajo los fuegos del Callao.

Después de un corto viaje a Gibraltar llevando despachos de la escuadra en Tolón, recogió provisiones y recibió órdenes de operar en los alrededores de Barcelona, ocupada por los franceses. Al acercarse a las costas catalanas se enteró de que los franceses se aprestaban para apoderarse de Rosas. Las órdenes de Cochrane eran bastante ambiguas para permitirle cierta flexibilidad y la defensa de Rosas le pareció asunto de suprema importancia. En efecto, tropas al mando del general francés Saint Cyr habían cruzado la frontera y se habían apoderado de Figueras y Corona. Rosas quedaba, por lo tanto, en una posición estratégica de mucha importancia. Barcelona estaba bloqueada por mar por los ingleses y si Rosas se defendía y resistía, los españoles podrían cortar fácilmente los refuerzos franceses a la capital de Cataluña, obligando al enemigo a romper el cerco o a capitular en Barcelona. Rosas era la llave para la defensa de toda Cataluña en ese momento.

Al llegar a Rosas, el 20 de noviembre de 1807, Cochrane se enteró de que seis mil soldados franceses habían capturado la ciudad y las alturas que la rodeaban. Sólo les faltaba conquistar el castillo de la Trinidad y los baluartes defensivos que ayudaban en su defensa. Tanto el castillo como las defensas periféricas habían resistido con éxito los ataques del enemigo. Entre los defensores se encontraban las marinerías de los buques ingleses *Excellent* y *Meteor* que habían rechazado los ataques del general francés Reille. Los franceses no se desanimaron y decidieron sitiar la fortaleza hasta rendirla. Se apostaron baterías de campo que podían batir impunemente a las fortificaciones y se empezaron los aprestos para un ataque definitivo. Los comandantes ingleses consideraron la posición indefendible y se retiraron a sus buques dejando a los españoles en el castillo.[2]

La posición era sin duda difícil. Los fuertes se encontraban escalonados en la ladera de un cerro. La explanada que daba al primero de ellos era de fácil acceso desde la playa y fácil de defender con el apoyo de la artillería de los buques. Dos fuertes más se alzaban a medio cerro, reforzando al primero y por encima de ellos coronaba las defensas una sólida torre de piedra. Los fuertes no tenían cañones y de haberlos tenido habrían sido de poco uso, pues no se podía batir el lado opuesto del cerro. La enorme torre se interponía. La desmoralización y el escaso número de defensores se sumaban al desaliento general que la posición misma provocaba. Cochrane determinó defenderla aun cuando estaba a ojos vistas que la prudencia demostrada por los capitanes ingleses al retirarse estaba plenamente justificada.

2.- El castillo de la Trinitat corona la punta de la Poncella por encima del faro de Roses. Esta construcción militar, que data de 1544, fue edificada bajo el reinado del emperador Carlos I. Tiene forma de estrella de cinco puntas, con aristas angulares pronunciadas para defenderse de los proyectiles enemigos. Sus dimensiones son bastante considerables y sus muros superan los dos metros de espesor. Tenía tres terrazas para baterías de cañones, obuses o morteros, a diferentes alturas, destinadas a defender el puerto y la costa. Su guarnición era de doscientos hombres como máximo. Todo el conjunto, aunque muy deteriorado, es un extraordinario ejemplo de fortaleza de artillería de costa.

Cochrane se acercó primero con su fragata y abrió fuego contra las baterías francesas acortando la distancia, de manera que sus tiros causaran el mayor daño posible. Este primer cañoneo desalojó a las tropas y artillería francesas que se oponían a un desembarco, pero no fue posible obtener el mismo resultado con la artillería que disparaba directamente contra el castillo debido a la gran elevación con respecto a los cañones de a bordo. Sin embargo, con el cañoneo la explanada de entrada al fuerte y el desembarcadero habían quedado libres de peligros inmediatos.

Los franceses cambiaron inmediatamente de táctica. En vez de atacar a las naves, decidieron capturar cuanto antes el castillo, único objeto de la presencia de los ingleses. Al redoblarse los esfuerzos en tierra, el capitán español consultó con Cochrane sobre los términos de rendición que podría imponer a los franceses pues pensaba entregarse esa misma noche. El capitán escocés se negó a escuchar los planes de rendición y convenció al comandante español que se mantuviera por lo menos esa noche en que él mismo dormiría en el Castillo.[3] El comandante hizo desembarcar a toda su infantería de marina y a varios voluntarios de la tripulación. El castillo estaba en ruinas, cureñas destrozadas y cañones reventados se esparcían por doquier. Resultaba difícil imaginar un aspecto más desolador para un campo de batalla, como presagiando una derrota. Cochrane comprendió que la defensa no podía sostenerse indefinidamente, pero sabía que la Junta de Gerona se aprestaba a enviar refuerzos. Si con sus marinos lograba defender la posición hasta la llegada de los refuerzos, tal vez sería posible salvar a Cataluña.

Una vez instalado en tierra, Cochrane se dedicó a estudiar las defensas. Los tres reductos escalonados ofrecían algunas ventajas, pero los franceses se habían apoderado de la cima y aun cuando sus baterías no podían disparar contra las bases de la última torre, un grupo de mercenarios suizos se había apostado en la cumbre y barría las troneras y las aspilleras del castillo español. Pero en el interior del castillo, precisamente donde los franceses habían logrado abrir una brecha, había un enorme arco de dieciocho metros de alto. El comandante hizo aflojar la crujía del arco, de manera que si los franceses irrumpían a través de la brecha, se sacaría la piedra y los escombros caerían sobre los atacantes. Como al frente del forado había una pendiente, Cochrane hizo construir una especie de embudo de madera y lo hizo engrasar. De esta manera, cualquier atacante que cayera allí iría a parar al fondo de un corralón sin salida. Era una excelente ratonera de donde no podría salir ningún enemigo sin ayuda exterior. Por último, hizo conectar mechas a la santabárbara de manera que en caso de verse forzado a evacuar su posición, la explosión final destruiría las defensas con el enemigo adentro.

Los franceses apostaron una nueva batería de seis cañones de 25 libras, en una posición en la cual la pendiente del cerro la hacía acercarse a sólo veinticinco metros de los defensores. Una vez instaladas, estas piezas se detenían durante el día sólo para

3.- Admiral Lord Cochrane, *The Autobiography of a Seaman* (Londres, 1860), I, p. 175.

permitir que se enfriaran las cañas manteniendo un fuego continuo sobre las defensas. Pero estos tiros no causaban mayores daños dado el estado ruinoso de las fortificaciones. Bastaba con apilar nuevamente los bloques de granito, entretenimiento al que se dedicaban los marineros ingleses la mayor parte del día. Sin embargo, al impactar en la piedra, el tiro hacía volar fragmentos de varios tamaños, los que causaban numerosas contusiones entre los defensores. Tan bien colocada estaba la batería y tan regular el intervalo de sus disparos, que era posible determinar dónde caería el tiro siguiente con sólo observar el impacto del cañonazo anterior. Era posible entonces asomarse por encima del parapeto. Pero quiso la mala suerte que cuando Cochrane observaba la acción, le diera de lleno en la cara un cascotazo de granito de regular tamaño que le hundió la nariz hasta llenar la cavidad bucal. La dolorosa lesión tuvo que ser reparada por el cirujano Guthrie, introduciendo los dedos e instrumentos por la boca y restaurando la nariz a su posición original pero, claro está, sin poder evitar el dolor o contener la hinchazón. Quienes recordaban la toma del *Gamo* no extrañaban la poco bizarra figura del comandante, ahora con una enorme nariz roja, la boca hinchada y ambos ojos en tinta.

Pero el incidente no lo limitó en sus esfuerzos por preparar las defensas y dirigió a sus marinos haciendo uso de cuanto efecto se pudo encontrar. Se levantaron barricadas interiores de ladrillos, maderos y piedras. Se minaron las posibles entradas y se desembarcaron las cadenas del buque para reforzar las barreras. A bordo de la *Imperieuse* había una gran cantidad de anzuelos de diverso tamaño y éstos se colocaron estratégicamente en aquellos lugares que le parecieron los mejores agarraderos y en el suelo de las pendientes y en las paredes. El embudo de madera debidamente engrasado recibió también sus anzuelos de refuerzos.

En medio de los preparativos llegó una compañía de guardias irlandeses que servía en el ejército español que, al ver las improvisaciones de los ingleses, crearon con entusiasmo sus propias trampas con que recibir al enemigo. Aún con el nuevo contingente, la fuerza defensora no pasaba de doscientos hombres. Los de la *Imperieuse*, entre infantes de marina y marineros, sumaban ciento treinta hombres que reforzaban a tres compañías, una de suizos, otra de catalanes y la de los irlandeses. Los víveres eran escasos y la comida mínima. "Nunca hubo tropa alguna peor pagada ni alimentada, ni que sirviera de mejor blanco al enemigo, —dice Marryat— todos vivíamos como cerdos; paja inmunda y piojosa era nuestro lecho y la comida estaba en igual estado de lujo, de comandante a paje, sin distinción alguna".[4] Y Cochrane agrega que hacía llamar a rancho con golpes de pito para hacer creer a los franceses que comían bien, pero el toque se contestaba con un trago de agua, la mayoría de las veces.

Por la noche se llenaban sacos de arena y se movían las piedras desplazadas por la artillería enemiga y se vigilaba a toda hora para protegerse de una sorpresa. La compañía de guardias suizos, al servicio de los franceses, se había apostado en las alturas

4.- Frederick Marryat, *Frank Mildmay or the Life of a Naval Officer* (Filadelfia, 1833), I, p. 87.

y mataba a quienes aparecieran por encima del parapeto "como si fueran perdices". Esta tropa se ubicaba casi al mismo nivel de los suizos que servían a los españoles. Ningún otro cuerpo demostraba mayor valentía, ni era más fiel a su bandera, que estos mercenarios, aunque estaban tan cerca y se ponían en contacto tan a menudo, que a veces llamaban a treguas de una hora. Durante este lapso, se comunicaban noticias de amigos comunes y a veces reconocían a hermanos u otros parientes cercanos en las filas enemigas. Se reían y hacían bromas hasta que, vencido el plazo, volvían a dispararse con la misma ferocidad que antes.

Las precauciones y el mejoramiento de las defensas habían detenido momentáneamente a los franceses y en tres semanas de sitio Cochrane había perdido sólo veinte hombres. El 27 de noviembre llegaron a Rosas dos mil soldados españoles enviados desde Gerona. Eran los refuerzos que tanto esperaban los defensores, pero al enterarse de que la ciudad de Rosas estaba en poder de los franceses se retiraron. Fue ese el momento en que cualquier otro comandante menos decidido habría abandonado sus posiciones. Pero Cochrane, aun cuando tiene que haber juzgado la batalla perdida, decidió mantenerse y esperar el ataque de los franceses que estaba seguro de poder rechazar.

En la madrugada del 30 de noviembre tuvo Cochrane el presentimiento de que el enemigo se movía. Luego de recorrer los puestos de atalaya y de no encontrar señal alguna, se detuvo frente al mortero que estaba cargado para disparar contra la posible avenida de ataque del enemigo. En su nerviosismo, y tal vez poseído del sexto sentido que le indicaba la proximidad del combate, Cochrane disparó el mortero. El tiro fue inmediatamente contestado desde la oscuridad con una salva de mosquearía del enemigo que avanzaba.

"¡A las armas! ¡Ya vienen!", gritó el propio comandante, y en menos de tres minutos todos los defensores estaban en sus puestos. El enemigo se acercaba ya a los muros provisto de escaleras y ganchos. Había logrado con gran sigilo y en completo silencio llegar hasta la pared misma. Pronto, los primeros franceses aparecieron en la cima. En ese momento y frente a Cochrane, apareció un oficial francés que subiendo por una escalera había escalado el muro. El Lord lo derribó de un pistoletazo. Le siguió otro que espada en mano esperaba reemplazar a su compañero. Allí se enfrentó con Cochrane que lo apuntaba con una segunda pistola. El francés no vaciló. Iba a dar su vida en haras del honor y de su patria. Cohrane reconoció su bravura y le ordenó que se retirara. No tomaría la vida de un valiente, y más tarde escribiría: "Nunca conocí un hombre más valiente ni más orgulloso." El francés lo saludó y se retiró tan formalmente como si se tratara de una parada. Los defensores habían recibido órdenes de disparar cuidadosamente escogiendo sus blancos y unos cuarenta franceses cayeron en la altura. Los que estaban todavía abajo vacilaron. Fue entonces cuando los defensores cambiaron de blanco y llenaron de fuego y plomo a las columnas napoleónicas. El enemigo se retiró algunos pasos pero, antes de retirarse definitivamente, comenzó a contestar el fuego graneado que se le hacía desde las defensas. Los cañones de las baterías cercanas lo apoyaban y los guardias suizos, ayudados por la altura, disparaban

también contra los defensores. Los oficiales franceses animaban a su gente y en un segundo ataque lograron llegar hasta la brecha. Cochrane hizo explotar las primeras cargas defensivas y los atacantes volaron por los aires para luego verse bombardeados por una lluvia de piedras y polvo. Cuando aún no se apagaba el ruido de la explosión, la comarca entera retumbó con el grito de victoria de los ingleses. Gritos que fueron seguidos por granadas de mano cuyas explosiones se mezclaron con los ayes de dolor de los heridos. La vanguardia de la columna atacante había caído en la explosión y los soldados restantes se retiraron.

En sólo diez minutos, los franceses volvieron a formar sus batallones, y al salir el sol estaban ya a medio camino de la entrada del fuerte, con banderas desplegadas y tambores batientes. Un batallón, encabezado por un gallardo coronel, se desprendió de la columna y avanzó al trote contra las defensas. Eran mil hombres que avanzaban impertérritos sobre los escombros todavía humeantes y los cadáveres de sus compañeros caídos. El coronel era el alma de esa columna. Espada en mano y con su bizarro uniforme, exhortaba a sus hombres a seguirlo sin preocuparse de los disparos con la mayor sangre fría imaginable. Una granada de mano le cayó entre los pies pero la tomó sin cuidado alguno y la arrojó lejos, a donde fue a explotar.

El propio Cochrane lo observaba detrás de un parapeto y cuando el coronel esquivó una segunda granada, le dijo a Marryat: "Nada puede curar a ese amigo que no sea una onza de plomo en el estómago, lo que es una lástima porque es un excelente muchacho, pero no hay más remedio".[5]

Tomó pues el propio comandante el fusil de un subordinado, apuntó y disparó. El coronel se detuvo. Se llevó las manos al pecho y cayó de espaldas. Sus soldados lo recogieron mortalmente herido. Muerto el líder, no fue posible para los franceses proseguir el ataque. La tropa comenzó a retirarse a pesar de los gritos y hasta de las amenazas de los oficiales.

Esta vez, no surtieron efecto los disparos de las baterías ni de los guardias suizos. Cochrane había perdido sólo tres hombres, muertos en el encuentro. Se reanudó pues la antigua rutina de disparos durante el día y de reparaciones durante la noche. Los cadáveres de los franceses muertos habían quedado sin sepultura en tierra de nadie y todas las noches sombras sigilosas partían de las líneas a recoger trofeos. Muchos de los cadáveres estaban casi desnudos, sólo el del coronel se mantenía respetuosamente sin tacha. Cochrane consideró que las reglas humanitarias y las de la guerra exigían que se les diera sepultura. Con este fin, hizo que un guardiamarina saliera con un piquete bajo una bandera de tregua a ejecutar esta labor. Los franceses no respetaron esta bandera y abrieron fuego contra la patrulla. Cochrane les ordenó continuar adelante y sólo cuando comenzaron a cavar fosas junto a los cuerpos, comprendió el enemigo que no se trataba de un ardid y les permitió trabajar en paz. Pronto bajó el propio Cochrane con la aparente finalidad de ayudar a los sepultureros, pero con la

5.- Ídem, p. 90.

intención de reconocer la posición enemiga. Estaba cerca del cadáver del valiente coronel, cuando observó que llevaba todavía un anillo de diamantes. Uno de los marineros pidió permiso para sacárselo y Cochrane se lo concedió. Pero la rigidez cadavérica no permitía que el anillo saliera con facilidad. El marinero sacó su cuchillo y comenzó a aserruchar pacientemente el dedo del coronel. Los franceses dispararon entonces un cañón de a 24 con tan buena puntería que hicieron saltar el zapato del aserruchador y la pala de uno de los excavadores.

El comandante ordenó entonces a sus marineros que se retiraran dentro del fuerte, mientras él solo, se mantuvo caminando tranquilamente sin inmutarse ante los tiros de los guardias suizos que comenzaron a caer por doquier. Marryat se sintió obligado, como su ayudante, a quedarse con él. Así describe la peligrosa escena:[6]

> *Estaba yo tras él en estas reflexiones y como el tiroteo se hacía cada vez más nutrido, me acerqué donde él caminaba hasta ponerlo a él entre yo y los tiradores.*
>
> *—Mi comandante —le dije—, yo soy sólo un guardiamarina y el honor no me importa tanto como a Ud. y por lo tanto, si a su señoría no le molesta, me voy a tomar la libertad de esconderme detrás de su persona.*
>
> *Él se rió y me contestó:*
>
> *—Yo no sabía que Ud. estaba aquí, guardiamarina, pues era mi intención que Ud. se retirara con los otros, pero en vista que está afuera de su puesto, Mr. Marryat, voy a hacer uso de su persona en el mismo ingenioso modo que Ud. pensaba hacer con la mía. Mi vida puede tener alguna importancia aquí, pero la suya, muy poca o ninguna, y puedo obtener otro guardiamarina de cualquier buque con sólo pedirlo. De manera que póngase detrás de mí y haga de defensa.*
>
> *—¡A la orden señor! —le dije—, ¡por supuesto! y tomé mi posición como se me indicaba.*
>
> *—Bien —dijo Cochrane—, si Ud. se "dobla" lo llevaré en mis brazos.*

Cochrane ya había probado que podía detener a los franceses. Sin esperanza de refuerzos y sabiendo que no obtendría ventaja alguna, se preparó para abandonar la posición. Los españoles que defendían la torre más alta se rindieron y los franceses instalaron nuevamente las baterías que amenazaban el desembarcadero. En un momento dado, toda la guarnición emprendió veloz carrera y no paró hasta dar en la playa donde tomó los botes para dirigirse a bordo sin haber sufrido una sola baja. El último en salir fue Cochrane, que se detuvo a pegar fuego, personalmente, a las mechas. Pero por una falla o accidente las cargas no explotaron completamente. De esta manera, al día siguiente que era el 1° de diciembre, lejos de observar desde su fragata un montón de ruinas, tuvo que contemplar el pabellón francés flameando sobre las defensas que tan valientemente había defendido.

Si bien los franceses habían terminado ocupando la posición estratégica, la heroica e imaginativa defensa del castillo de Trinidad había detenido los avances, causado enormes bajas y obligado al enemigo a destinar casi tres mil soldados que se necesitaban en otros lugares. Collingwood, como siempre, lo elogió en sus comunicaciones al

6.- Ibídem, p. 94

Almirantazgo diciendo en su parte: "El espíritu heroico y la habilidad que ha demostrado Lord Cochrane en la defensa de este castillo... es una admirable demostración del celo de su señoría."[7] Y más adelante, en otra comunicación oficial agrega: "El celo y la energía con la que mantuvo esa fortaleza llama a la más alta admiración. Sus recursos ante cualquier apremio, no tienen fin".[8] La *Gaceta de Gerona* publicaba el 1° de enero un elogioso comentario y menciona el hecho que cuando la bandera española cayó al foso, fue el propio Lord quien arriesgándose a las balas, bajó a recogerla. Y de la pluma de Sir Walter Scott salieron páginas de elogio que el genial creador de *Ivanhoe* ni siquiera empleó para sus héroes ficticios.[9]

A manera de colofón

Volvió la *Imperieuse* a sus operaciones acostumbradas hostigando e interrumpiendo las operaciones francesas. Era ya rutina la destrucción de puestos de señales, captura de baterías menores, pero en este período se destacan dos hechos que merecen mencionarse. Estando en Tolón se le informó que en Silva se había abandonado una batería de seis cañones de bronce. Cochrane se acercó a tiro de pistola de la posición. Ordenó que se colgaran motones de la cofa del trinquete y pasando cables, armó un andarivel que, anclado en la playa, permitió subir a bordo tres de los cañones. Trabajaban en la maniobra de acarrear el cuarto, cuando llegaron los franceses, sorprendiendo a los centinelas que el Lord había apostado. Tuvieron los marinos que retirarse precipitadamente en los botes, dejando uno en la playa y perdiendo a un hombre que estaba de centinela y que fue capturado. Esa noche se acercó con bandera de parlamento un bote que pronto atracó al costado. Traía una carta para el comandante. El remitente era el comandante de la compañía de suizos con que había combatido en Rosas. Ahora lo había sorprendido cuando cargaba los cañones. El suizo lo saludaba como antiguo conocido, presentaba sus disculpas por haberlo interrumpido y le pedía si fuera posible, que le enviara un par de botellas de ron. Conducta más extravagante por parte de un enemigo no puede imaginarse, pero Cochrane le envió las dos botellas, más un barril, con una nota en la cual le enrostraba por luchar por una causa tan injusta. Marryat nos dice que era la intención de Cochrane que el suizo pagara por el ron y le envió la cuenta a la una de la mañana. A esa hora, y a pesar del frío reinante, se desprendía de la fragata un grupo de jóvenes, casi desnudos. En el más absoluto silencio nadaron hasta la playa llegando bajo las defensas de la batería. El bote que habían abandonado fue silenciosamente recuperado y puesto a flote. Los cables con que se habían llevado los cañones estaban todavía conectados a las defensas. Se amarraron a las piezas sigilosamente, y todo esto, frente a una docena de soldados que montaba guardia en el más profundo sueño, inducido, sin duda, por el ron que había regalado el Lord. Nos dice Marryat que podrían haberlos matado a todos,

7.- Collingwood al Almirantazgo, 7/1/1809.
8.- Collingwood a Poole, 6/5/1809. Citada en Cochrane, *Autobiography...*, p. 196.
9.- Ambas citas en Cochrane, *Autobiography..*, pp. 190-191.

pero "habría sido una violación de su hospitalidad, ya que dormían gracias a nuestro ron." Sólo cuando estaban ya en el bote, vinieron a despertar los franceses que no podían encontrar sus fusiles que habían sido robados por los nocturnos visitantes. Pero llegaron refuerzos y a la voz de Marryat, que "el sumergirse, no es huir del enemigo", todos los nadadores con excepción de dos, se lanzaron al agua y llegaron a nado al buque. Mientras tanto, los de a bordo, apenas notaron que el bote venía en camino, halaron con fuerza los cables. Los sorprendidos suizos contemplaron con estupor como tres cañones cobraron vida y "salieron galopando por sobre las rocas y saltando como pequeños canguros". Sólo atinaron a dispararles con sus mosquetes y antes que pudieran cortar los remolques, ya estaban los cañones bajo el agua y arrastrados por el fondo, fueron izados en la fragata.[10]

10.- Marryat, *Frank Mildmay...*, pp. 96-97. Cochrane menciona el regalo del ron en su *Autobiography..*, p.197, dice haberse acordado a última hora del incidente y no menciona la captura de los últimos cañones. El relato de Marryat es una novela y puede ser que la secuela que Cochrane no menciona sea obra de su imaginación. Queda por lo tanto, la duda sobre la autenticidad de este entretenido episodio.

Derroteros de la Mar del Sur n° 14 (2006), pp. 89-106

Bordeaux et le commerce américain pendant les guerres révolutionnaires et impériales (1793-1815)

Silvia Marzagalli*

Au cours de la Guerre d'Indépendance américaine, le gouvernement français avait nourri beaucoup d'espoir quant aux futures relations commerciales entre la France et les États-Unis. La réalité de l'après-guerre ne correspondit pas aux attentes, et les anciens colons américains se tournèrent vers leurs fournisseurs britanniques habituels dès le rétablissement de la paix, en 1783. Certes, quelques navires des États-Unis apportaient en France du tabac de la baie du Chesapeake ou, en cas de mauvaise récolte, les céréales nord-américaines[1]. Les Américains étaient par ailleurs très présents dans l'espace antillais français. Néanmoins, le niveau des échanges entre la France et les États-Unis demeura médiocre tout au long de la décennie 1780: les exportations françaises vers la confédération américaine tombèrent ainsi d'une moyenne de 11,5 millions de livres tournois pour les années 1781-1783 à 1,8 millions pour la période 1784-1789[2].

La situation changea radicalement avec le début des hostilités en 1793. Des centaines de navires battant pavillon américain se rouèrent alors vers les ports français. Bordeaux devint très vite la destination privilégiée de ces bâtiments. Grâce à ces navires, les

* Université Michel de Montaigne - Bordeaux III. Je tiens à exprimer ma reconnaissance à l'Institut für Europäische Geschichte, Mayence; à la John Carter Brown Library, Providence (Rhode Island) et au Peabody Essex Museum, Salem (Massachusetts) qui ont facilité cette étude par leurs bourses de recherche.

1.- Jacob Myron Price, *France and the Chesapeake. A History of the French Tobacco Monopoly 1674-1791 and of its Relationship to the British and American Tobacco Trades* (Ann Arbor, U. of Michigan Press, 1973), 2 vols.

2.- J.F. Strover, "French-American trade during the Confederation", *The North Carolina Historical Review*, 35, 1958, pp. 399-414. Néanmoins, des navires enregistrés au départ pour les Caraïbes pouvaient se rendre par la suite aux États-Unis: ces exportations ne figurent pas dans les statistiques françaises du commerce avec les États-Unis. Voir à ce propos J. Meyer, "Les difficultés du commerce franco-américain vues de Nantes, 1776-1790", *French Historical Studies*, 11, 1979, pp. 159-183.

négociants bordelais purent maintenir, du moins en partie, des trafics maritimes pendant les guerres de la Révolution, du Consulat et de l'Empire.

Ce renversement de tendance mérite un approfondissement, car les relations commerciales d'ancien régime ne naissent pas du jour au lendemain, et leur mise en place nécessite la présence simultanée de plusieurs éléments: des produits à commercialiser, des moyens de transport (les navires), une circulation d'information permettant aux négociants de prendre des décisions rationnelles, et, bien évidemment, la possibilité de dégager des profits intéressants et de limiter les pertes.

Il est relativement simple de comprendre *pourquoi* ce commerce augmente: le contexte de la guerre impose le recours à la navigation neutre. Il est également possible d'esquisser l'évolution du commerce au cours de ces 25 ans et d'analyser ainsi *quand* et *de combien* ce commerce augmente. Mais la création d'un réseau commercial ne saurait se limiter à l'analyse quantitative de la navigation. Les données quantitatives représentent le point de départ, le cadre indispensable pour comprendre *comment* les négociants, en France et aux États-Unis, ont organisé ce réseau de commerce. Quelles stratégies ont-ils adoptées, et qui a pris l'initiative? Après avoir rappelé le contexte qui permet l'essor de la navigation américaine à Bordeaux, on pourra se pencher sur les caractéristiques de ce commerce et s'interroger sur les protagonistes de ces trafics d'un côté et de l'autre de l'océan.

À l'origine de l'essor du commerce américain à Bordeaux

Pour cerner les facteurs qui permettent l'essor du commerce américain à Bordeaux, il convient tout d'abord de situer le conflit de 1793 et ses conséquences pour la navigation française dans le contexte plus large des guerres maritimes du XVIIIe siècle, car les affrontements de l'époque révolutionnaire et impériale présentent d'indéniables éléments de continuité avec les conflits passés. La guerre contre la Grande-Bretagne qui éclate en 1793 pose les négociants français devant les mêmes difficultés: leurs navires risquent à tout moment d'être capturés par les Anglais, et les relations maritimes entre la métropole et les colonies deviennent extrêmement difficiles.

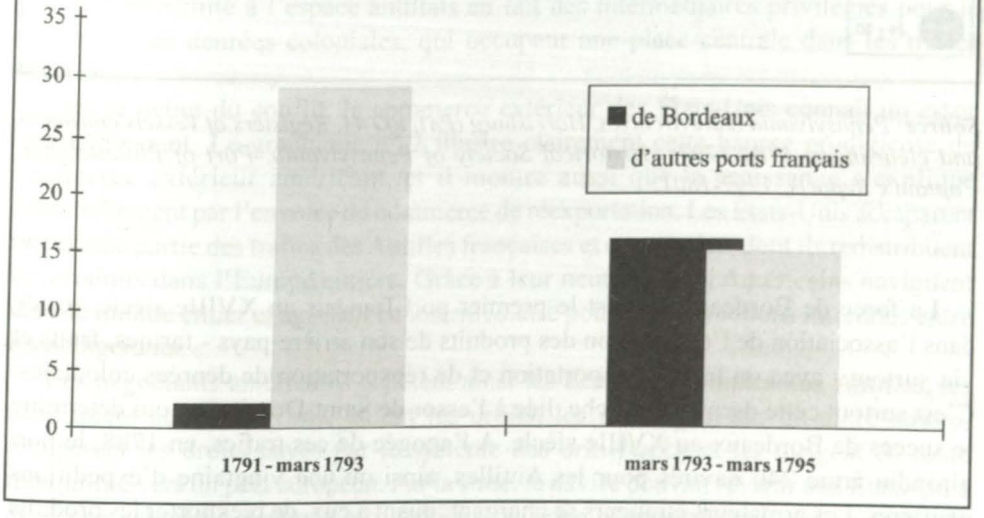
Les similitudes avec les conflits précédents poussent les négociants français à recourir aux stratagèmes habituels, et en particulier aux navires de pavillon neutre, qui circulent avec une relative liberté. L'Angleterre ne tolère aucun type de navigation directe entre deux ports ennemis. En revanche, elle admet longtemps les trafics entre un pays neutre et la France si le navire et la cargaison appartiennent à des négociants neutres.

Dans les années 1790, plusieurs pays européens, qui demeurent hors du conflit, profitent de la situation et leur marine marchande enregistre un essor prodigieux: c'est le cas, par exemple, du Danemark, ou, en Méditerranée, de Raguse. Mais au fur et mesure que la France s'impose sur le continent européen, le nombre de pays neutres diminue. C'est ainsi que les États-Unis s'accaparent une partie de plus en plus large des trafics maritimes internationaux. Forts jusqu'en 1812 de leur neutralité, les armateurs américains envoient leurs navires sur toutes les mers et tirent un bénéfice, plus que tout autre pays, du conflit qui déchire l'Europe.

La présence nord-américaine est sans doute une nouvelle donnée dans le commerce maritime international, car lors de précédents conflits l'Amérique du Nord avait toujours été impliquée dans les hostilités, soit en tant que colonie britannique, soit en qualité de colonie rebelle. Mais au-delà des nouveautés il y a des continuités indéniables dans les stratégies propres au négoce français: le recours au Neutres, la déviation éventuelle des routes habituelles du commerce.

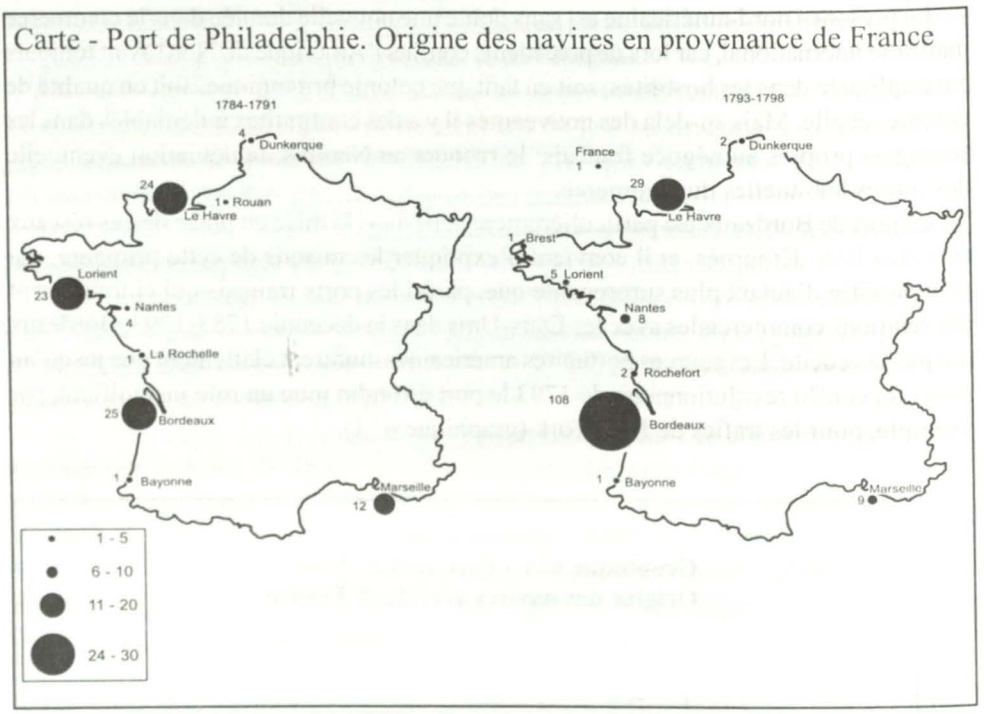
Le port de Bordeaux est particulièrement actif dans la mise en place de ces réseaux commerciaux détournés, et il convient d'expliquer les raisons de cette primauté, qui peut paraître d'autant plus surprenante que, parmi les ports français qui entretiennent des relations commerciales avec les États-Unis dans la décennie 1783-1793, Bordeaux n'a pas la vedette. Les sources portuaires américaines montrent clairement que jusqu'au début du conflit révolutionnaire de 1793 le port girondin joue un rôle insignifiant, par exemple, pour les trafics de New York (graphique n° 1).

Graphique n° 1 - Port de New York
Origine des navires arrivés de France



***Source**: National Archives, Washington, RG 36, #903, New York foreign entries, 1789-1795.*

La position de Bordeaux est meilleure dans les liaisons avec Philadelphie (voir carte), mais même dans ce cas il n'y a pas de suprématie, car l'activité girondine égale celle de Lorient et du Havre. La situation change dès 1793, et cette modification s'explique à partir de la nature du commerce bordelais au XVIIIe siècle.



***Source**: Pennsylvania State Archives, Harrisburg (PA), RG 41, Registers of Vessels entrances and clearances, 1784-1797; Historical Society of Pennsylvania, Port of Philadelphia, Captain's Reports, 1797-1801.*

La force de Bordeaux, qui est le premier port français au XVIIIe siècle, réside dans l'association de l'exportation des produits de son arrière-pays - farines, fruits et vin surtout - avec un trafic d'importation et de réexportation de denrées coloniales. C'est surtout cette dernière branche, liée à l'essor de Saint-Domingue, qui détermine le succès de Bordeaux au XVIIIe siècle. A l'apogée de ces trafics, en 1788, le port girondin arme 240 navires pour les Antilles, ainsi qu'une vingtaine d'expéditions négrières. Les armateurs étrangers se chargent, quant à eux, de réexporter les produits coloniaux et le vin vers l'Europe du Nord. Les trois quarts du sucre et du café qui arrivent à Bordeaux à cette époque repartent en effet vers l'extérieur de la France[3].

3.- Sur les trafics de Bordeaux au XVIIIe siècle, voir Paul Butel, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIIIe siècle* (Paris, Aubier-Montaigne, 1974), réédition 1996; Jean Tarrade, *Le commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'évolution du régime de l'exclusif de 1763 à 1789* (Paris, PUF, 1972), 2 vols.; Éric Saugera, *Bordeaux, port négrier, XVIIe-XIXe s.* (Paris et Biarritz, Karthala et J&D, 1995).

La guerre affecte ce trafic colonial. A ces difficultés, s'ajoutent aussi les conséquences de la révolte des esclaves à Saint-Domingue en 1791 et 1793, et de la destruction de nombreuses plantations coloniales. De plus, les Anglais occupent la Martinique dès 1794. La fonction d'entrepôt de Bordeaux et ses réexportations coloniales se trouvent ainsi sérieusement compromises. Les clients traditionnels de Bordeaux, comme les Hambourgeois, se tournent désormais vers l'Angleterre et les États-Unis pour acheter du sucre et du café[4].

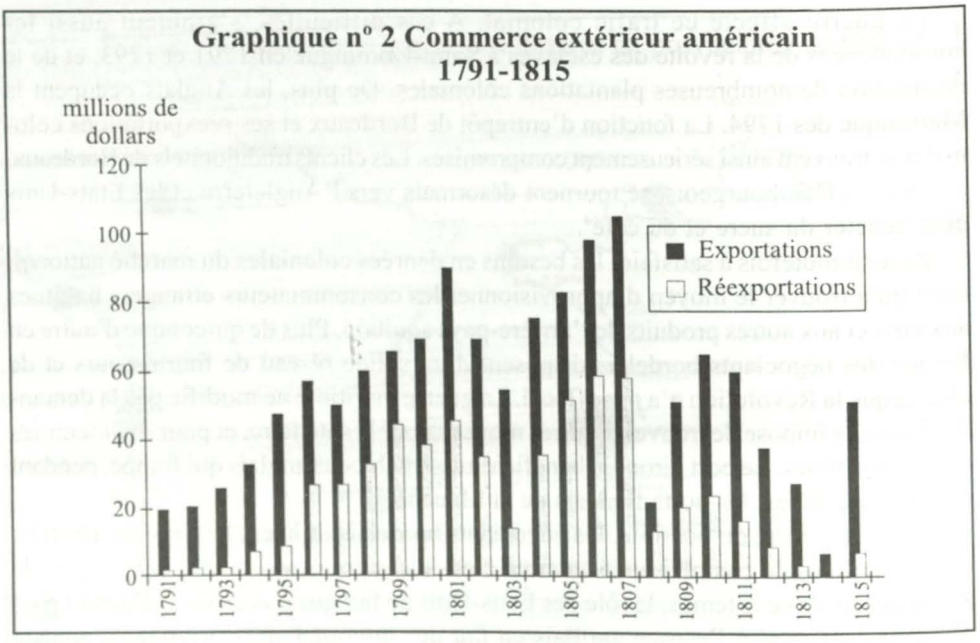
Restent toutefois à satisfaire les besoins en denrées coloniales du marché national, ainsi qu'à trouver le moyen d'approvisionner les consommateurs étrangers habitués aux vinx et aux autres produits de l'arrière-pays aquitain. Plus de quiconque d'autre en France, les négociants bordelais disposent d'un solide réseau de fournisseurs et de clients que la Révolution n'a pas affecté. La guerre maritime ne modifie pas la demande, mais elle impose de trouver d'autres moyens pour la satisfaire, et pour maintenir les trafics maritimes. Le port girondin bénéficie aussi du blocus anglais qui frappe, pendant certaines périodes, les ports français de la Manche.

Dans la mesure du possible, les négociants bordelais utilisent des navires neutres, et des pavillons de complaisance, comme c'est le cas pour ceux de Papenbourg ou de Kniphausen. Avec le temps, le rôle des États-Unis ne fait que s'accroître, d'autant plus que leur proximité à l'espace antillais en fait des intermédiaires privilégiés pour le commerce de denrées coloniales, qui occupent une place centrale dans les trafics bordelais.

Dès le début du conflit, le commerce extérieur des États-Unis connaît un essor impressionnant. Le graphique n° 2 illustre clairement cette hausse prodigieuse du commerce extérieur américain, et il montre aussi que la croissance s'explique essentiellement par l'envolée du commerce de réexportation. Les États-Unis accaparent une bonne partie des trafics des Antilles françaises et espagnoles, dont ils redistribuent les produits dans l'Europe entière. Grâce à leur neutralité, les Américains naviguent dans le monde entier et agissent en intermédiaire pour les transactions interdites entre les belligérants.

Les négociants américains achètent ainsi les denrées coloniales aux Antilles, les débarquent aux États-Unis, paient les droits, les rechargent sur un autre navire, récupèrent les droits payés par le système des *drawbacks*, et les dirigent en toute tranquillité vers un port européen. Par la suite, le navire pouvait revenir aux États-Unis avec une cargaison destinée aux Antilles ou pour n'importe quel autre marché, la décharger, payer les droits, la recharger sur un autre navire et se diriger vers la destination

4.- Silvia Marzagalli, *Les boulevards de la fraude». Le négoce maritime et le Blocus continental, 1806-1813: Bordeaux, Hambourg et Livourne* (Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 1999). L'étude la plus exhaustive du commerce américain à cette époque demeure celle d'Anne Clauder, *American Commerce as Affected by the Wars of the French Revolution and Napoleon, 1793-1812* (Philadelphia, 1932), reprint 1972.



***Source**: C.M. Depew, One hundred years of American Commerce, New York, Greenwood Press, 1968 (réimpression de l'édition de 1895), p. 23. L'année commence le 30 septembre.*

choisie[5]. On comprend aisément, alors, la croissance impressionnante du commerce de réexportation américain en ces années.

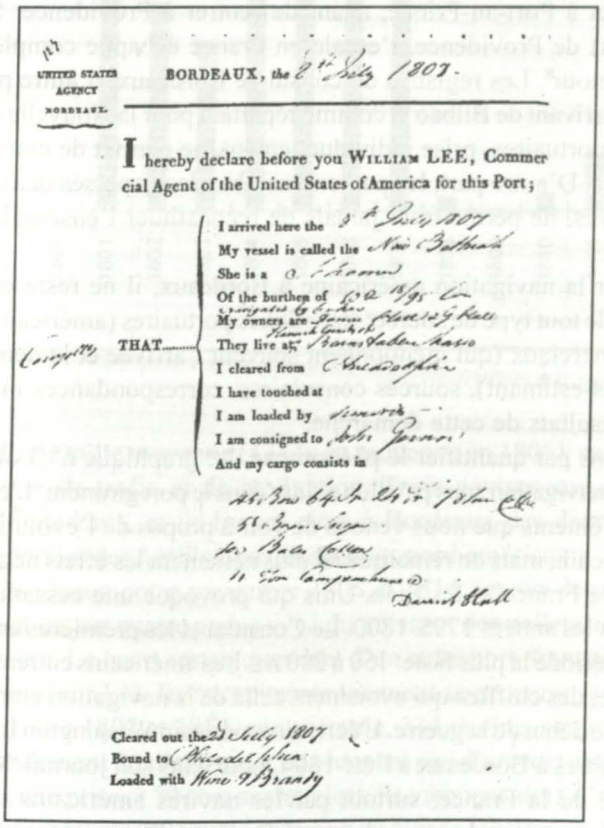
L'évolution du commerce extérieur américain dans ce quart de siècle de conflit s'explique à partir de la conjoncture internationale. La hausse coïncide avec le début des hostilités en 1793, la diminution des années 1802-1803 est due au rétablissement provisoire de la paix à Amiens. La croissance s'amorce dès la reprise du conflit et dure jusqu'en 1807, lorsque l'effet combiné de l'embargo américain promulgué par le président Jefferson, des décrets de Milan de Napoléon renforçant le Blocus continental et des nouveaux Ordres en Conseil britanniques provoquent le retour du commerce extérieur américain au niveau du début des années 1790. La reprise, qui s'amorce dans les dernières années du régime napoléonien, est freinée par la guerre qui oppose les États-Unis à la Grande-Bretagne dès 1812. Reste à approfondir, à partir de cette toile de fond, ce qui se passe à Bordeaux en ces années et se demander, entre autres, qui profite réellement de la navigation américaine.

5.- Silvia Marzagalli, "Les relations commerciales entre Bordeaux et les Etats-Unis à l'époque napoléonienne", dans *Bordeaux, porte océane, carrefour européen. Actes du 50e congrès de la Fédération historique du Sud-Ouest* /Bordeaux, FHSO, 1999), pp. 209-225.

La navigation américaine à Bordeaux

Comme c'est souvent le cas, l'étude des relations maritimes à l'époque moderne est compliquée par l'état des sources, qui présentent de nombreuses lacunes. La principale source pour cette étude est constituée par les registres du consul américain de Bordeaux, qui inscrivait sur un formulaire imprimé de nombreuses données sur tout navire américain entrant à Bordeaux (voir document)[6].

Document: une page du registre du consul américain à Bordeaux



UNITED STATES AGENCY BORDEAUX.

BORDEAUX, the 2d July 1807.

I hereby declare before you WILLIAM LEE, Commercial Agent of the United States of America for this Port;

THAT.....

I arrived here the 2d July 1807
My vessel is called the Nancy Bathurst
She is a
Of the burthen of
My owners are
They live at
I cleared from
I have touched at
I am loaded by
I am consigned to
And my cargo consists in

Cleared out the 23 July 1807
Bound to
Loaded with Wine & Brandy

***Source**: National Archives, Washington, RG 84, Bourdeaux Consulate, C20, vol. 215.*

6.- Le registre de 1797 à 1804 est conservé dans un fonds privé; je tiens à remercier M. L. Marcus qui m'a gentiment permis d'accéder à ces données. Le registre de novembre 1806 à 1816 se trouve aux Nationales Archives (Washington), [N.A.], RG 84, Bordeaux consulate, C20, vol. 215. Les données de 1804 à 1806 ont été tirées des listes compilées à partir de ces registres, conservées *ibidem*, C20, vol. 222.

Mais aucune source portuaire, à elle seule, ne permet d'étudier de manière adéquate la complexité des réseaux commerciaux. Il est évident, par exemple, que l'indication de la destination du navire, une fois que celui-ci quitte Bordeaux, doit être vérifiée. Les limites sont structurelles, car un navire ne se limite pas nécessairement à faire l'aller-retour entre deux ports. L'étude des papiers de la maison Brown de Providence (Rhode Island)[7], permet par exemple de connaître l'itinéraire suivi par le navire la *Charlotte*, parti de Providence au début octobre 1801, pour Bilbao. Après s'être rendu à Bilbao, ce navire vend la plus grande partie de sa cargaison à Bordeaux, où il entre le 8 février 1802; il repart deux mois plus tard, avec une cargaison qui est vendue aux Antilles, à Saint-Thomas et à Port-au-Prince, avant de rentrer à Providence. Si on étudie les registres du port de Providence, l'escale en France échappe complètement, tant au départ, qu'au retour[8]. Les registres du consul de Bordeaux, d'autre part, signalent ce navire comme arrivant de Bilbao et comme repartant pour la Nouvelle Orléans. Aucune de ces sources portuaires, prise individuellement, ne permet de connaître l'itinéraire réel de ce navire. D'autre part, les papiers marchands, dispersés dans d'innombrables dépôts d'archives, ne permettront jamais de reconstituer l'ensemble des opérations réalisées.

Pour étudier la navigation américaine à Bordeaux, il ne reste qu'à recouper les données tirées de tout type de source: statistiques portuaires (américaines et françaises), journaux commerciaux (qui mentionnent souvent l'arrivée et le départ des navires – tout en les sous-estimant), sources consulaires, correspondances marchandes. Voici les premiers résultats de cette démarche.

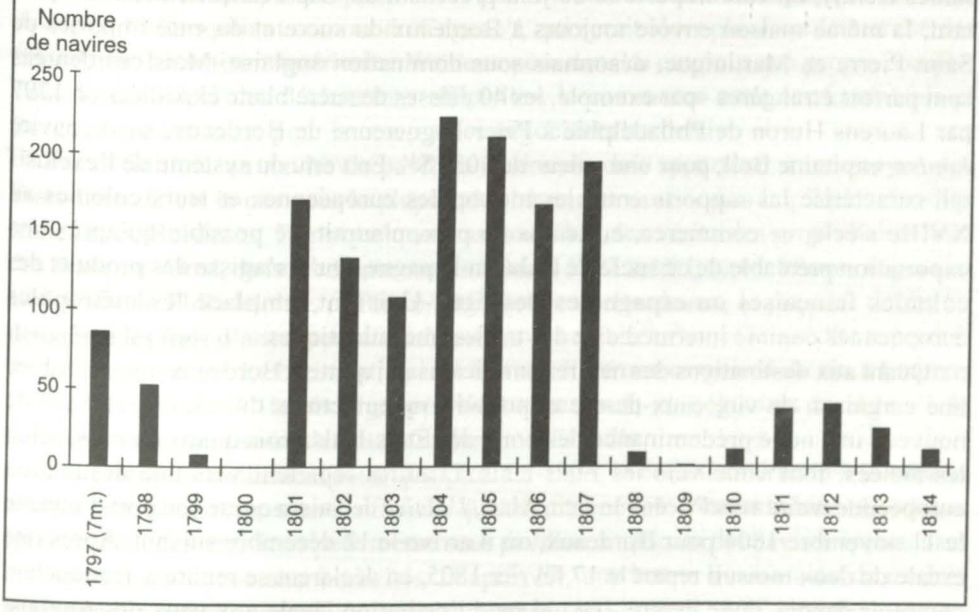
Commençons par quantifier le phénomène. Le graphique n° 3 offre un aperçu de l'ampleur de la navigation sous pavillon neutre dans le port girondin. L'évolution générale confirme les éléments que nous venons de voir à propos de l'évolution du commerce extérieur américain, mais on remarque ici plus nettement les effets négatifs de la "quasi-guerre" entre la France et les États-Unis qui provoque une cessation presque totale des trafics dans les années 1798-1800. Le Consulat et les premières années de l'Empire constituent la période la plus faste: 150 à 200 navires américains entrent alors à Bordeaux à chaque année, des chiffres qui avoisinent celle de la navigation entre Bordeaux et les Antilles avant le début de la guerre. L'écrivain américain Washington Irving, qui séjourne quelques semaines à Bordeaux à l'été 1804, note dans son journal "C'est ici le port le plus fréquenté de la France, surtout par les navires américains qui encombraient littéralement le port lors de mon passage à Bordeaux"[9].

7.- John Carter Brown Library, Providence (Rhode Island), Brown Family Papers, Ship *Charlotte*, V C52, Box 52,

8.- N.A., Records of the United States, RG 36, Port of Providence, Entries and Clearances, Custom House, vol. 3, copie microfilmée conservée à la Rhode Island Historical Society, series II, vol. 1.

9.- John-Perry Young, *Washington Irving à Bordeaux* (Ligugé, Vienne; imprimerie Aubin, aux frais de l'auteur, 1946), p. 160.

Graphique nº 3 - Navires américains arrivés à Bordeaux, mai 1797 - 1814



***Source**: voir note 6.*

Ces navires, d'une taille moyenne (177 tx en moyenne en 1805), sont parfaitement adaptés à tout type de trafic et de navigation. Trois navires sur quatre arrivent directement des États-Unis, et ils livrent alors à Bordeaux des denrées coloniales, préalablement importées des Antilles, ou des produits nord-américains. Ainsi, parmi les navires entrés à Bordeaux entre novembre 1806 et 1814, un sur deux transporte du sucre ou du café, et un sur quatre arrive avec du poisson, des pelleteries, du riz, de la potasse, du coton, etc. Le quart restant provient d'un autre port, français ou européen, et navigue en général sur lest: leurs capitaines viennent se procurer une cargaison de retour ou un fret. Entre 1807 et 1814, par exemple, 334 navires américains entrent à Bordeaux, mais seulement 86 d'entre eux ne viennent pas d'un port américain. De ces 86 navires, une est une prise et 79 sont sur leur lest: ils viennent alors d'un port français (44), de la péninsule ibérique (22) ou de l'Europe du Nord (16). Les six navires restant, qui arrivent avec une cargaison qui n'a pas été chargée aux États-Unis, viennent de Ténériffe (2), de France (2), de l'Ile de France (1) et de Lisbonne (1)[10].

Il faut souligner que les denrées coloniales ainsi importées à Bordeaux peuvent avoir les origines les plus diverses. Elles ont été parfois produites dans les colonies françaises ou anciennement françaises. Ainsi, en juillet 1793, la maison Dutilh &

10.- Voir note 6.

Wachsmuth de Philadelphie envoie-t-elle à Bordeaux sur le brick *Harriot*, capitaine James Bently, du café importé le 20 juin précédent du Cap Français; deux ans plus tard, la même maison envoie toujours à Bordeaux du sucre et du café importés de Saint-Pierre en Martinique, désormais sous domination anglaise. Mais ces denrées sont parfois étrangères –par exemple, les 40 caisses de sucre blanc expédiées en 1797 par Laurens Huron de Philadelphie à Peter Laguerenne de Bordeaux, sur le navire *Louisa*, capitaine Bell, pour une valeur de 3032 $[11]. En vertu du système de l'exclusif qui caractérise les rapports entre les métropoles européennes et leurs colonies au XVIIIe siècle, ce commerce, en temps de paix, n'aurait été possible qu'après une exportation préalable de ce sucre de Cuba en Espagne. Qu'il s'agisse des produits des colonies françaises ou espagnoles, les États-Unis ont remplacé les métropoles européennes comme intermédiaire des trafics transatlantiques.

Quant aux destinations des navires américains qui quittent Bordeaux, toujours avec une cargaison de vin, eaux-de-vie et produits manufacturés divers, on retrouve de nouveau une nette prédominance des ports des États-Unis: trois quarts ou plus, selon les années, font voile vers les États-Unis. D'autres repartent vers une destination européenne, voire vers l'océan Indien. Ainsi, *l'Active* de Salem quitte son port d'attache le 11 novembre 1804 pour Bordeaux, où il arrive le 12 décembre suivant. Après une escale de deux mois, il repart le 17 février 1805, en déclarent se rendre à Tranquebar, comptoir danois, donc neutre - ce qui rend l'opération légale aux yeux des Anglais; mais *l'Active* se rend en réalité à l'île Bourbon (Réunion), où elle arrive le 14 juin 1805 et d'où elle repart le 13 octobre suivant, pour rentrer à Salem le 11 février 1806, quinze mois exactement après avoir quitté ce port[12]. Ce n'est pas un cas isolé: quatre navires américains arrivés à Bordeaux en 1805 déclarent, en quittant le port girondin, aller à Tranquebar, mais dans trois cas, leur véritable destination est l'Île de France (Île Maurice)[13].

Même lorsque les navires rentrent directement de Bordeaux aux États-Unis, leur cargaison n'est pas pour autant destinée au marché local. Car, une fois déchargées, ces marchandises peuvent être réexpédiées en Europe, aux Antilles, voire en Asie en toute sécurité. Les négociants américains commandaient par ailleurs leurs marchandises à Bordeaux en fonction du marché de destination. Ainsi, la maison Jacob & Thomas Walden de New York demandait-elle à son correspondant bordelais Pierre Couderc junior d'investir le produit de la vente de sucre, coton et bois de teinture envoyés par leur navire le *Thomas* dans l'achat de barriques et de bouteilles de vin clairet d'une

11.- Historical Society of Pennsylvania [HSP], Laurens Huron papers, 1 vol., 26/5/1797.

12.- Peabody Essex Museum, Logbook de la barque *Active*. Pour le départ de Salem, voir aussi *ibidem*, Custom House Records, Salem & Beverly, #139, bobine 7, Entrances and Clearences of Vessels. Pour l'escale à Bordeaux: Sources consulaires américaines (voir note 6).

13.- N.A., RG 84, Bordeaux consulate, C20, vol. 222, et Auguste Toussaint, *La route de îles. Contribution à l'histoire maritime des Mascareignes* (Paris, SEVPEN, 1967), annexes. Ces trois navires sont *l'Eliza*, le *Bordeaux Packet* et le *Ranger*.

qualité adaptée « pour le marché des Indes occidentales françaises », mais les priait aussi, en cas de forte présomption d'une paix imminente, de n'envoyer que de l'eau-de-vie en l'estampillant comme du Cognac[14], qui serait alors placé sur le marché des États-Unis. La maison américaine Walden opère dans ce cas pour son propre compte. Toutefois, au-delà des déclarations officielles, le commerce entre les États-Unis et Bordeaux se fait aussi pour le compte des négociants bordelais.

Par définition, un navire de pavillon américain doit appartenir à un citoyen des États-Unis. C'est le cas pour la plupart des bâtiments américains impliqués dans les trafics avec Bordeaux. Dans quelques cas, toutefois, les véritables propriétaires sont des Français. Ainsi, dans le compte courant d'août 1797 entre Laurens Huron, négociant américain de Philadelphie, et Pierre Laguerenne de Bordeaux, le premier débite au deuxième les frais d'armement et du désarmement du brick *Bee*, et lui crédite le produit du fret de ce navire. Le bâtiment, qui après avoir livré une cargaison de vin à Laurens Huron est expédié à Hambourg, appartient sans doute au négociant bordelais[15], le correspondant américain n'étant qu'un homme de paille.

Ces pratiques continuent sous l'Empire. En 1804, le consul américain à Bordeaux évoque dans sa correspondance officielle que des citoyens américains habitant Bordeaux lui sollicitent des certificats pour mettre sous pavillon américain des navires appartenant en réalité à des négociants bordelais. D'après lui, une bonne quarantaine de navires auxquels il a octroyé le pavillon américain entre 1803 et avril 1805 appartiennent, en réalité, à des Français, le prétendu acheteur américain n'étant qu'un prête-nom[16]. D'autres sources confirment ces assertions. Ainsi, le navire américain *l'Océan*, de 402 tx, qui quitte Bordeaux le 25 avril 1805 appartient-il officiellement à la maison Cavalier & sons de la Nouvelle Orléans, mais il est armé en réalité par le sieur Bosc, négociant à Bordeaux, comme le révèle un acte notarié passé à Bordeaux[17]. En plaçant leurs navires sous pavillon américain, les armateurs bordelais peuvent transporter en toute sécurité des marchandises qui leur appartiennent ou profiter de la hausse des frets caractéristique des temps de guerre à l'abri de tout risque de capture par les Britanniques.

Même lorsque les navires appartiennent réellement à des Américains, les négociants bordelais peuvent s'en servir pour des opérations commerciales pour leur propre compte. Dans nombre de cas, les navires américains ont été frétés à des négociants bordelais après avoir déchargé leur cargaison dans le port girondin. Il est impossible de

14.- New York Historical Society [NYHS], BV Walden, p. 154-55, lettre du 31/5/1805.

15.- HSP, Laurens Huron papers, 1 vol., août 1799.

16.- N.A., T 164, bobine 2, lettres du consul américain à Bordeaux, William Lee, au Secrétaire d'État américain (29 novembre 1804) et à l'ambassadeur américain à Paris (26/4/1805).

17.- Archives départementales de la Gironde [AdG], 3E 21762, notaire Rauzan, 25 germinal XIII (15/4/1805): procuration de Martin Camaroque, capitaine de navire, demeurant à Bordeaux rue des Argentiers 24, "sur son départ sur le navire ameriquain (sic) *L'Océan* armé par le sieur Bosc".

chiffrer l'ampleur du phénomène, mais les traces sont nombreuses dans les archives bordelaises, où toutes les difficultés sont enregistrées par-devant notaire. Par exemple, le brick *La Nereïde* de Boston, capitaine Bradford, arrivé à Bordeaux le 2 avril 1805, est affrété par Pierre Lucadou, négociant bordelais, qui y charge 600 barils de farine destinés à Saint-Lucar[18]. Dans ce cas, le navire arrive à Bordeaux avec une cargaison pour le compte des négociants américains, mais il est ensuite frété pour un voyage en Europe.

En frétant le navire, le capitaine américain ne faisait que suivre les ordres de l'armateur: ainsi, la maison Reed & Forde de Philadelphie donnait-elle les instructions suivantes au subrécargue Daniel W. Coxe, chargé de la gestion financière du voyage, lors de son départ en 1794 sur le navire *Tristam*, destiné à Bordeaux: "Bien qu'il soit très souhaitable que le navire retourne rapidement à Philadelphie, nous ne nous plaindrons pas si vous acceptez une offre avantageuse pour le fret, et que vous puissiez obtenir le paiement dans vos mains"[19]. Les négociants bordelais peuvent également fréter un navire américain pour le voyage d'aller à Bordeaux. C'est le cas, entre autres, de la maison Gramont Chegaray & Cie qui en 1805 importe du cacao, de la laine, des cuirs tannés et 30 000 cornes de bœuf de Lisbonne sur le navire américain *Hamilton*, capitaine D. Ingersholl, pour un total de 36.500 F [20]. Le voyage est prévu de Cayenne à Bordeaux, le navire ayant faculté de faire escale aux États-Unis ou en Europe. Ce bâtiment, capturé par les Anglais et apporté à la Barbade[21], n'arriva jamais à Bordeaux. Manifestement, toute l'opération se fait pour le compte des maisons bordelaises. Au-delà des pratiques d'affrètement des navires, on peut poser la question, plus large, sur la véritable propriété des marchandises.

Officiellement, toute marchandise qui traverse l'Atlantique appartient à des maisons américaines, car les Anglais se réservent le droit de saisir toute propriété française trouvée à bord d'un navire neutre. Mais les papiers de commerce des négociants américains révèlent que ceux-ci agissent souvent pour le compte des négociants français, en « neutralisant" sous leur nom des marchandises appartenant à leurs correspondants bordelais.

18.- Ce c'est qui ressort de la déclaration de Guillaume Videau, arrimeur juré au port de Bordeaux, relativement aux problèmes de cette cargaison: AdG, 3E 31401, notaire Maillares, 22 prairial XIII (11/6/1805).

19.- HSP, #541, Reed & Forde papers, letterbook, 6/1/1794: "Although it will be very desiderable for the Ship to return to Philadelphia early, still if such freight offer as should make the charter a great object, and you can get payment in hand to secure it, we shall not complain if you accept it [...]".

20.- AdG, 3E 31400, notaire Maillares, 18 pluviôse an XIII (7/2/1805), sommation au consul américain Lee.

21.- AdG, 3E 31401, notaire Maillares, 16 fructidor XIII (25/8/1805), dénonciation de Gramont et Chegaray en vue d'un éventuel abandon des marchandises assurées.

Il est évident que ces expéditions pour le compte des négociants français nécessitent des faux papiers qui attestent que la cargaison appartient à des négociants neutres, afin de la protéger en cas d'un contrôle par les Anglais. Ainsi, en s'adressant à Jonathan Jones, négociant originaire de Philadelphie mais qui réside à Bordeaux depuis au moins 1785, la maison new-yorkaise Gouverneur & Kemble, précise que dans leur précédente lettre, confiée au capitaine Rutgers "nous avons évité d'être explicites avant d'avoir une autre possibilité plus sûre [de correspondre]. Nous vous avons envoyé 16 caisses d'indigo et quelques autres marchandises pour le compte de Bouquier, elles figurent pour le compte du capitaine Rutgers sur le navire *Briseis* qui s'est engagé avec nous à vous remettre la facture et le connaissement dès son arrivée [à Bordeaux]"[22]. La maison américaine prend la précaution d'envoyer cette lettre compromettante par un autre navire, une quinzaine de jours après le départ du *Briseis*.

L'analyse des papiers marchands révèle de nombreux cas semblables, où le négociant américain n'est qu'un homme de paille protégeant, moyennant une commission, des trafics pour le compte d'un collègue français. Certes, les documents sont rarement si explicites que la lettre que l'on vient de citer, mais de telles pratiques laissent forcément des traces. Ainsi, le 16 août 1797 Laurens Huron déclare dans la facture qui accompagne le sucre, le café et le coton envoyés sur le *Benjamin Franklin* à Pierre Laguerenne à Bordeaux, que ces marchandises sont pour son propre compte. Mais dans sa comptabilité la valeur de ces denrées est débitée le même jour, avec une commission de 2,5%[23], à Laguerenne, ce qui prouve clairement que la cargaison appartient au négociant bordelais.

On retrouve les mêmes mécanismes pour les marchandises au départ de Bordeaux. Ainsi, toujours dans les papiers de Laurens Huron on trouve un compte de vente de 302 dame jeannes (sic) reçues par le navire *La Maria* de New York, envoyés par Pierre Laguerenne de Bordeaux, pour les trois quarts pour compte de celui-ci, et l'autre quart pour le compte de Laurens Huron[24]. Et lorsque Archebold Armstrong, négociant demeurant à Bordeaux, façade des Chartrons 137, confie la vente de 232 barriques de vin rouge "de cargaison", 69 caisses de 24 bouteilles de vin de Médoc, et de 57 caisses de 12 bouteilles de vin blanc à Hugues Wilson, qui part pour Charleston, il précise par-devant notaire "que ces marchandises appartiennent au Sr Armstrong comparant quoiqu'elles paraissent appartenir au capitaine Joseph Clark qui les a adressées à MM Byrne & Bennett à Charleston"[25].

22.- NYHS, BV Gouverneur & Kemble, letterbook, p. 299, 13/6/1795, à J. Jones (Bordeaux), original en anglais.

23.- HSP, Laurens Huron papers, 1 vol., 16/8/1797.

24.- HSP, Laurens Huron papers, 1 vol., 15/4/ 1797.

25.- AdG, 3E 21396, notaire Sejournet, 7 messidor an XIII (26/6/1803): déclaration entre A. Armstrong et Hugues Wilson, résidant rue Notre Dame à Bordeaux; Wilson s'engage à vendre le vin moyennant la commission d'usage.

Bien que les documents qui prouvent ces pratiques de neutralisation soient nombreux, il est impossible de préciser le pourcentage des trafics qui se font pour le compte des négociants bordelais. Ce qui est certain, c'est que ceux-ci ne subissent pas passivement les conséquences de la guerre et qu'ils trouvent au contraire de moyens pour continuer à faire leurs trafics sous pavillon neutre. Il convient donc de se pencher sur les hommes qui ont permis la création de ces réseaux.

Les hommes

Les négociants américains sont-ils des Français? Les négociants bordelais sont-ils des Américains ? La question n'est pas si paradoxale qu'elle le paraît à première vue: car, en examinant les données relatives aux navires qui arrivent à Bordeaux sous pavillon américain, on est surpris par la fréquence des patronymes francophones parmi les armateurs des États-Unis; d'autre part, l'on constate que plusieurs des principaux commissionnaires chargés à Bordeaux de réceptionner les cargaisons américaines sont des Anglophones. Comme tout réseau commercial d'ancien régime, celui qui unit Bordeaux aux États-Unis est largement fondé sur des stratégies de mobilité et le transfert du capital humain entre deux aires géographiques.

La diaspora des anciens colons français qui ont quitté Saint-Domingue après l'insurrection des esclaves dans les années 1790 a facilité l'établissement de quelques négociants français aux États-Unis. D'autres sont partis directement de Bordeaux. D'une manière ou d'une autre, de nombreuses maisons de négoce bordelaises ont un membre de leur famille aux États-Unis.

C'est en partie sur ces émigrés bordelais que s'est bâti le réseau commercial entre les États-Unis et Bordeaux. Regardons, en guise d'exemple, les armateurs des quelque 600 navires armés à New York et de Philadelphie qui arrivent à Bordeaux entre mai 1797 et décembre 1814, et ne retenons que les noms des armateurs ayant envoyé plus de 10 navires: au-delà des changements de raisons sociales au fils du temps on aboutit à un total de 9 armateurs, qui ont réalisé à eux seuls environ un quart des armements effectués par des armateurs de New York et Philadelphie vers Bordeaux. Pour Philadelphie il s'agit d'Augustin Bousquet (12), Louis (Lewis) Crousillat (12), J.W. Foussat (13) et Abraham Piesch (17); pour New York, de Stephen Jumel (& Desobry), avec un peu plus de 40 armements, G. Main & Ebenezer Stevens (individuellement ou associés) (20), Elisha Leavenworth, (14) et Isaac Roget (14), enfin de Gouverneur & Kemble (11).

Sur ces 9 maisons, au moins quatre, soit Jumel, Bousquet, Foussat, et Crousillat[26], sont gérées par des Français naturalisés américains. Un cinquième (Abraham Piesch) est, quant à lui, d'origine suisse[27]. Stephen (ou plutôt Étienne) Jumel était né à Bordeaux en 1754; propriétaire d'une plantation de café à Saint-Domingue, il fait partie de ces

26.- Abraham Ritter, *Philadelphia and her merchants 50 & 70 years ago* (Philadelphia, 1860), p. 71.

27.- *Ibidem*, p. 20.

colons français qui, suite à l'insurrection des esclaves dans la perle des Antilles, décide de s'établir aux États-Unis en 1795. Deux ans plus tard, il est naturalisé américain; il s'associe au début du XIXe siècle à Victor Prosper Benjamin Desobry, un français naturalisé en 1803[28]. Augustin Bousquet, né à Beaulieu (Hérault), réside aux États-Unis depuis 1793 avec son frère John/Jean; en septembre 1795, ils demandent leur naturalisation[29]. Ils ont un parent à Bordeaux, qui oeuvre au sein de la société Anthoine Bousquet et Cie. John William (Jean-Guillaume) Foussat réside aux États-Unis dès le début des années 1790 et il obtient sa naturalisation en 1798[30]. Son frère Justin est négociant à Bordeaux[31].

Des enquêtes approfondies sur les autres maisons impliquées dans les armements américains vers Bordeaux permettront d'éclaircir davantage la présence des négociants français dans les compagnies américaines, mais ce premier sondage révèle déjà une présence importante, du moins parmi les armateurs américains les plus actifs à Bordeaux.

Alors que des Français s'installent dans les principaux ports des États-Unis, des négociants américains résident à Bordeaux, comme Jonathan Jones, né à Philadelphie en 1748, qui épouse à Bordeaux, en 1785, Jeanne, fille du négociant bordelais Pierre Texier[32]. Mais il n'est pas le seul: Daniel Strobel, originaire de la Caroline du Sud, fonde au début du siècle la maison Strobel et Martini, qui connaît une faillite éclatante en 1803, suite aux conséquences du retour de la paix. Et l'on peut multiplier les exemples.

Est-ce que ces négociants américains à Bordeaux monopolisent le commerce avec les États-Unis? Si l'on regarde les consignataires des cargaisons américaines envoyées à Bordeaux, on constate que, entre novembre 1806 et 1814, quatre maisons s'accaparent 40% des consignations: il s'agit de John Lewis Brown (18% des navires), John Archer Morton (12%), Jonathan Jones et Justin Foussat (5% chacun). Le reste étant dispersé parmi un nombre relativement élevé de consignataires.

28.- La société de S. Jumel avec John Dupan se termine le 30 avril 1801; après cette date, la société s'appelle "S. Jumel": Benjamin Desobry y est associé, mais n'y figure pas officiellement. Nouveau changement de raison sociale le 11 février 1805. NYHS, Jumel papers, Box 4, Business mss., pièces diverses. Voir aussi Jeanne Chase, "War on Trade and Trade in War: Stephen Jumel and New York Maritime Commerce (1793-1815)", *Bulletin du Centre d'histoire des Espaces Atlantiques*, IV (1988),111-161, p. 120; et New York Public Library [NYPL], Prize Court of Admirality. New York, navire *Eugenia*, pièces diverses.

29.- NYPL, Prize Court of Admirality. Philadelphia, vol. 2, navire *Zulema*, pièces diverses.

30.- NYPL, Prize Court of Admirality. Philadelphia, vol. 2, navire *Zulema*, pièces diverses.

31.- Paul Butel, "Guerre et commerce sous la Révolution et l'Empire: les négociants français et le 'refuge' américain", *Revue d'histoire économique et sociale*, 1977, p. 433-451, p. 438; *Philadelphia Naturalisation Records. An index of records of Aliens' declarations of Intention and/or oaths of alliegiance, 1789-1880* - Philadelphia, ed. by P. William Filby, Detroit, 1982.

32.- P. Meller, *Etat civil des familles bordelaises avant la Révolution; mariages* (Bordeaux, 1909), mariage protestant en date du 8 février 1785.

John Lewis Brown est écossais, mais sa mère, une Fenwick, appartient à une famille de négociants américains installés à Bordeaux et dont un des membres, Joseph Fenwick, originaire du Maryland, est le consul des États-Unis à Bordeaux de 1790 à 1801. John Archer Morton, associé à Russel, est d'origine américaine, ainsi que Jonathan Jones. Justin Foussat, enfin, est le seul Français dans ce groupe, et nous avons vu que son frère est installé à Philadelphie.

Ces données ne sont pas contradictoires par rapport à ce que nous venons de constater sur la présence française aux États-Unis. On peut en effet imaginer que les armateurs américains qui envoient des navires pour leur propre compte préfèrent confier la cargaison à un compatriote résidant à Bordeaux; alors que les négociants bordelais, qui affrètent des navires américains pour leurs opérations, s'appuient peut-être davantage sur des correspondants francophones aux États-Unis.

Au-delà de l'installation d'un membre de la famille aux États-Unis ou à Bordeaux, les réseaux du négoce se construisent aussi sur les voyages à but commercial, qui permettent de mieux connaître les marchés et les correspondants étrangers. Ainsi, la maison Reed & Forde[33] annonce-t-elle à la fin de l'année 1793 à ses correspondants français l'imminente arrivée à Bordeaux de leur ami, le négociant Daniel W. Coxe, et son intention de visiter les principales manufactures françaises. Dans ce cas, le négociant américain veut se familiariser sur place avec les produits du pays, évaluer la possibilité d'établir des relations commerciales suivies et prendre des contacts avec des maisons de commerce respectables. La maison Gouverneur & Kemble, l'une des plus actives sur le marché bordelais, commence elle aussi par envoyer au Havre, en 1795, Sam Gouverneur, frère de l'un de deux associés, qui revient tout juste des Indes Occidentales, pour un voyage de prospection des marchés français qui doit le conduire à Paris et à Bordeaux[34]. Quoique la présence des capitaines américains à Bordeaux réduise la nécessité, pour une maison de commerce américaine, d'envoyer un associé sur place prendre des informations, les actes notariés bordelais, les correspondances marchandes et les récits de voyage témoignent du passage à Bordeaux de nombreux négociants américains en ces années.

Faute de disposer des informations de leurs capitaines, les négociants bordelais doivent se déplacer eux-mêmes, lorsqu'ils ne disposent pas d'une relation sur place, pour acquérir des connaissances sûres de leurs correspondants américains et des marchés. De nombreux Bordelais se rendent en effet aux États-Unis au cours des guerres révolutionnaires et impériales. Rien qu'après la proclamation du Blocus continental, et jusqu'à la fin de 1813, 90 négociants demandent un passeport pour ce pays, qui est, de loin, la principale destination des voyages du négoce bordelais en ces années[35].

33.- HSP, #541, Reed & Forde papers, lettre du 27/12/1793 à Testard & Gerin de Marseille.

34.- NYHS, BV Gouverneur & Kemble, letterbook, p. 299, 13/6/1795, à J. Jones (Bordeaux).

35.- Silvia Marzagalli, "Les voyages des négociants bordelais à l'étranger à l'époque napoléonienne", *Bulletin du Centre d'histoire des Espaces Atlantiques*, 6 (1993), pp. 137-150.

Lors de leur départ, ces négociants sont parfois pourvus d'une procuration d'autres négociants bordelais, ce qui leur permet de régler, en leur nom, des différends et arranger des affaires de vive voix à moindres frais. Ainsi, Joseph Lopès-Dias, négociant à New York, dont le frère aîné Daniel est agent de change à Bordeaux, reçoit avant de quitter Bordeaux pour rentrer aux États-Unis une procuration des 29 assureurs du navire *L'Harmonie*[36].

Un autre moyen pour entrer en relation avec le Nouveau Monde, c'est d'envoyer ses enfants parfaire leur apprentissage dans une maison de commerce américaine. L'exemple le plus éloquent est celui des Bonnaffé, peut-être le plus grand négociant bordelais du XVIIIe siècle, dont les deux petits-fils, François-Auguste et Edouard, âgés respectivement de 15 et 14 ans, se trouvent aux États-Unis en 1806.

Resterait enfin à évaluer le rôle joué par les réseaux de coreligionnaires dans la mise en place de ces résea ux de commerce entre Bordeaux et les États-Unis, et tout particulièrement du réseau juif, étant donnée l'importance de cette composante pour le négoce de Bordeaux au XVIIIe siècle. Au moins 26 Juifs bordelais partent pour les États-Unis entre 1793 et 1815[37], et parmi eux on retrouve Moïse Gradis, qui réside à Philadelphie de 1794 à 1801[38]. Il s'agit de l'un des deux frères de la grande maison bordelaise du XVIIIe siècle[39], impliquée dans des trafics coloniaux de grande ampleur et présente aux Antilles dès les années 1720. D'autres, comme Jacob Furtado ou Benjamin Roget[40], obtiennent la citoyenneté américaine. La mise en place de ce réseau commercial s'accompagne donc d'un transfert d'hommes, de courte ou longue durée, et s'appuie sur les solidarités religieuses et familiales unissant les négociants de part et d'autre de l'Atlantique.

36.- AdG, 3E 13289, notaire Trimoulet, 4 prairial an XIII (24/5/1805), substitution de procuration par J.F. Thibaud à J. Lopès-Dias concernant le navire *Harmonie*; la procuration des assureurs à J.F. Thibaud avait été passée par-devant ce notaire le 30 ventôse XIII (21/3/1805); voir aussi AdG, 3E 21672, notaire Rauzan, 20 floréal an XIII (10/5/1805), procuration de Joseph Lopès-Dias à son frère aîné Daniel, demeurant à Bordeaux.

37.- AdG, passeports, 4 M 683 à 692 (1806-1814), et Archives Nationales, Paris, F73542 (1812-1813). On a retenu les noms des Juifs répertoriés dans Jean Cavignac, *Dictionnaire du Judaïsme bordelais aux XVIIIe et XIXe siècles: biographies, généalogies, professions, institutions* (Bordeaux, 1987).

38.- Quelques lettres de Philadelphie sont conservées aux AdG, fonds Gradis, 1 MI 315(B2), 318(B1), 319(B1) et 332(B1). Je remercie M. Henri Gradis de m'avoir accordé l'autorisation de consulter les archives de sa famille.

39.- Sur les Gradis, voir Jean de Maupassant, *Un grand armateur de Bordeaux, Abraham Gradis, 1699 ? - 1780* (Bordeaux, 1931); Jean Schwob d' Hericourt, *La maison Gradis et ses chefs* (Argenteuil, 1975); Richard Mankis, "The Gradis Family of eighteenth-century Bordeaux: a social and economic study" (Ph.D. Thesis, Brandeis University, Massachusetts, 1988).

40.- Ce Benjamin Roget, natif de Bayonne, qui part à New York en 1800, est-il parent de l'armateur Isaac Roget de New York, qui envoie 19 navires à Bordeaux entre 1798 et 1810 ?

Conclusion

Confrontés pour la première fois, depuis leur indépendance, aux possibilités que leur offre leur neutralité et leur indépendance, les armateurs et les négociants des États-Unis montrent, à l'occasion des guerres révolutionnaires et impériales, tout leur dynamisme et leur capacité à s'insérer rapidement dans des circuits commerciaux à l'échelle planétaire. Mais l'utilisation des Neutres et leur présence massive dans le port de Bordeaux ne saurait pas masquer la vitalité des négociants de la place aquitaine. Loin d'être des spectateurs passifs ou de simples exécutants des ordres des négociants étrangers, ils apparaissent en revanche en première ligne, directement intéressés dans maintes opérations commerciales sous couvert américain.

Le tableau esquissé ici, forcément incomplet, nécessitera une étude plus poussée. De nombreux éléments n'ont pas pu être évoqués: entre autres, les difficultés de cette navigation (capture par l'ennemi, embargo et saisie par les Français). J'ai délibérément laissé de côté la question, complexe, des profits et des pertes de ce commerce, qui nous aurait conduit à suivre le détail de l'évolution des marchés au fils de jours, dans une conjoncture en constante mutation. D'autres aspects plus techniques doivent aussi être pris en compte, si l'on veut obtenir un cadre plus exhaustif de ces réseaux commerciaux: la vitesse de rotation des navires, la circulation des informations, mais aussi le type de relation qui s'instaure entre les négociants de part et d'autre de l'Atlantique, avec les inévitables incompréhensions et mécontentements, mais aussi de liens d'estime entre deux familles, couronnées parfois par un mariage.

C'est dire combien il reste à faire... Car analyser le grand commerce maritime revient toujours à étudier le fonctionnement d'un système. Même en focalisant l'attention sur un aspect particulier - dans ce cas, sur les relations entre Bordeaux et les États-Unis - on retrouve forcement l'ensemble d'un réseau atlantique. L'approche ne peut être que systémique.

Au-delà des limites, cette étude présente néanmoins un certain intérêt. D'une part, elle nous fait pénétrer dans les mécanismes qui rendent possible l'essor d'un réseau commercial à l'époque moderne. Elle vaut alors comme étude de cas et peut permettre, par l'extraordinaire richesse de la documentation de cette période - et notamment des papiers privés des maisons de commerce américaines, jalousement conservés - de découvrir des aspects plus difficiles à déceler pour des époques plus reculées dans le temps, pour lesquelles les sources sont plus avares de renseignements.

Mais la période propre à cette étude nous induit aussi à reconsidérer les images reçues qui dominent encore largement nos représentations, notamment à propos de la crise du négoce bordelais à la fin du XVIIIe siècle. Enfin, cette enquête peut apporter des éléments à l'histoire maritime et commerciale des États-Unis, à une époque fondatrice. L'omniprésence des Américains dans l'espace caraïbe, au-delà des limites imposées en temps de paix par les colonisateurs européens, peut aider à mieux comprendre l'intérêt que les États-Unis portent à l'Amérique centrale et aux Antilles après 1815.

El Perú y la Primera Guerra Mundial: el hundimiento de la *Lorton*

Ernesto G. Morales Erroch*

En mérito de las declaraciones del Ministro de Relaciones Exteriores y de los principios proclamados por la Cancillería y por las Cámaras, el Congreso aprueba la ruptura de las relaciones diplomáticas con el Imperio alemán propuestas por el Ejecutivo.[1]

El 4 de febrero de 1917 entró en vigor un decreto alemán que ampliaba el ámbito de la guerra submarina. Al día siguiente, 5 de febrero, un mercante peruano fue hundido frente a las costas españolas. En torno a la barca *Lorton*, la nave hundida, se inició un incidente diplomático que llevaría al Perú a romper relaciones con el Imperio Alemán.

El presente artículo brinda un marco general sobre la Primera Guerra Mundial, abordando temas como la *real politik*, la política de alianzas y las rivalidades entre las potencias, las etapas de la guerra en el mar y la forma en que afectaron al continente americano. Sobre la base de ese contexto podremos desarrollar con más agilidad lo referido al incidente de la *Lorton*, facilitando la comprensión de los argumentos esgrimidos tanto por peruanos como por alemanes.

La Real Politik

En la segunda mitad del siglo XIX tuvieron lugar dos importantes procesos de unificación en Europa, el alemán y el italiano. En el primero de estos casos, la figura descollante fue la de Otto von Bismarck, un junker[2] que ocupó el cargo de canciller del reino de Prusia y delineó el esfuerzo interno hacia una política internacional que desembocara en la unidad de los dispares estados germánicos.[3] Entre estos últimos desta-

* Magíster en historia política por la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, profesor en la Escuela Superior de Guerra Naval.

1.- Moción aprobada en el Congreso de la República en sesión del 6 de octubre de 1917.

2.- Nombre dado a la nobleza rural prusiana, caracterizada por un férreo apego a las tradiciones y una internalización de prácticas sociales militarizadas.

3.- Lo que sería el territorio alemán fue ocupado por diversos pueblos (celtas, hunos, sajones, etc.), que dieron nacimiento a diversos estados y ciudades libres. Es común pensar en

caban los reinos de Prusia, Baviera y Sajonia; además de ciudades libres como la de Hamburgo. Otro estado germánico era Austria, pero éste era a la vez cabeza del imperio de los Habsburgo,[4] que incluía a Polonia, Hungría, Eslovaquia y los Balcanes.

Los propulsores de la unidad alemana planteaban dos alternativas: una Gran Alemania, que incluyera a Austria; o una Pequeña Alemania, que prescindiese del territorio austriaco. Si Austria formaba parte del proyecto, los Habsburgo tratarían de controlar el proceso, vinculándolo además a numerosos pueblos no germánicos, como los ya señalados. Por otro lado, estaban los intereses de la Francia de Napoleón III, que proyectaba su influencia sobre los territorios alemanes alrededor del Rin, y que veía con preocupación la posible unidad alemana pues mellaba su poder en Europa.

El canciller Bismarck, ante esta realidad aplicó la llamada *real politik*,[5] que le permitió tener los aliados internos y externos necesarios para enfrentar a los estados que le impidiesen alcanzar sus objetivos. En síntesis, tomando como punto de partida el Zollverein[6] o mercado común alemán, llevó a cabo tres guerras que permitieron que la unificación se llevase a cabo bajo el liderazgo prusiano: contra Dinamarca (1864); contra Austria (1866), alejándola del futuro Estado alemán; y contra Francia (1870-1871). La victoria sobre esta última permitió la proclamación del Imperio Alemán, el II Reich, teniendo por capital a Berlín y como cimientos tanto a la unión económica del Zollverein como a la jurisprudencia prusiana.

A lo largo de estas guerras se contribuyó a consolidar la unificación italiana, generándose dos zonas de fricción, una en el Véneto, entre Italia y Austria-Hungría; y la otra en Alsacia y Lorena, que Francia había tenido que ceder a Alemania.[7]

Las rivalidades entre las potencias: la política de alianzas

Para preservar la seguridad del nuevo Estado, Bismarck llevó a cabo una intensa política de alianzas que le permitió a Prusia convertirse en el fiel de la balanza en la política europea. Este sistema buscaba crear un eje de potencias que asegurase a Alemania no tener que batirse en dos frentes ante un posible intento de revancha francés. Por ello, buscó la alianza con los imperios ruso y austro-húngaro.[8]

Como reacción a ello, Francia y Gran Bretaña depusieron sus diferencias y acercaron sus políticas europeas, logrando que Rusia se apartara de Alemania en 1897,[9] al

Alemania en base al Sacro Imperio Germánico.

4.- De origen flamenco, los Habsburgo lograron sobreponerse a la pérdida de España y a la disolución del Sacro Imperio en 1806.

5.- Se puede entender mejor con la máxima: los Estados no tienen amigos sino intereses.

6.- Formado en 1834, era una suerte de mercado común de los estados alemanes, bajo liderazgo prusiano.

7.- Estas zonas se las habían disputado los estados germánicos y los franceses desde el medioevo, pero la población era mayoritariamente francófona.

8.- Esto se consumó hacia 1882, dando nacimiento a la Triple Entente.

9.- En reemplazó de Rusia se produjo el ingreso de Italia, enfrentada a la hegemonía francesa en el Mediterráneo occidental.

apoyar sus pretensiones en Europa del Este en torno a Polonia, y sus aspiraciones por el control del área de los Balcanes. Para los rusos, esta zona, además de permitirle el acceso directo al Mediterráneo, estaba llamada a estar bajo su influencia dado que su población era mayoritariamente eslava y ortodoxa.[10] De esta manera, se generaba una tercera zona de tensión, esta vez entre Austria-Hungría y Rusia, por el control de los Balcanes, y quedaban delineados dos bandos político-militares: los imperios alemán y austro-húngaro; frente a Francia y Rusia, con la pronta adhesión británica.[11]

Veamos ahora lo que pasaba al otro lado del mundo, entre Rusia y Japón.

El nacionalismo imperial japonés, y las necesidades perentorias de su desarrollo industrial, habían llevado a sus dirigentes a diseñar una política de expansión territorial en Corea y Manchuria, donde no sólo podrían trasladar población excedente, sino además obtener materias primas y consolidar su desarrollo económico.

Esta política colisionaba con los intereses rusos por incrementar su presencia e influencia en la zona, especialmente luego de haber concluido la construcción del tren transiberiano, que unía la Rusia europea con Vladivostok, pasando por Mongolia y Manchuria, y haber construido bases militares y navales en Corea, entre las que destacaba Puerto Arturo. Este choque de intereses derivó en una guerra en la que las fuerzas navales rusas fueron destruidas en la Batalla de Tsushima, el 27 de mayo de 1905, consolidando la primacía japonesa en la zona. Ahora, el Japón podía escoger entre rivalizar con los británicos o con los alemanes para consolidar sus intereses en Asia.[12]

Si bien británicos y alemanes habían sido aliados durante mucho tiempo, enfrentándose a Francia en varias oportunidades, la situación había variado a fines del siglo XIX. ¿Qué había pasado? El formidable desarrollo industrial alemán venía desplazando paulatinamente a los británicos como abastecedores mundiales. Las cifras nos muestran que la industria y el comercio germanos rondaban el 20% del consumo internacional, mientras que los británicos de ser casi los únicos, caían al 25%. Y la tendencia estaba marcada por el fuerte crecimiento de la nueva potencia teutona.

A esto, sumemos algo grave a ojos de la política de seguridad y defensa británica: los planes de desarrollo militar alemanes. Estos planes se centraron en el desarrollo de una marina de guerra, acorde con su rol de nueva potencia mundial. Un "destino" que forjarían con Inglaterra o contra Inglaterra, como señalase el historiador alemán Hans Delbruck.[13] Para ello, el gobierno alemán se empeñó en el desarrollo de un tipo de acorazados muy superiores en capacidad de tiro, tonelaje y blindaje a los británicos, poniendo en marcha un plan diseñado y ejecutado por el almirante Alfred von Tirpitz, jefe de la Marina Imperial.[14]

10.- El paneslavismo aspiraba a la formación de una sola gran nación y estado eslavo, idea impulsada por Serbia en los Balcanes.
11.- En 1907 quedaba establecida la Entente Cordiale.
12.- Estados Unidos fue el principal proveedor de hierro y petróleo de Japón.
13.- Estudió en Heidelberg, luchó en la guerra contra Francia, fue parlamentario entre 1884 y 1890 y formó parte de la delegación alemana en la Conferencia de Versalles.
14.- Ingresó a la armada en 1865, llegó a ser ministro de Marina en 1897.

Así, más allá de cualquier consideración de índole económica, la mezcla de fuerte nacionalismo y expansionismo imperial, respaldado por una flota de modernos acorazados, ponía en grave riesgo la seguridad británica, dejando delineado un escenario conflictivo que se definiría a través de la guerra.

El estallido y desarrollo inicial de la Primera Guerra Mundial es algo que abordaremos en otra entrega, por ahora nos concentraremos en la parte marítima de la misma, escenario donde se desarrolló el drama de la *Lorton*.

La guerra en el mar

Antes del inicio de las hostilidades las potencias se habían embarcado en programas para impulsar o desarrollar su poderío naval, buscando con ello respaldar sus propios intereses con una flota moderna. Relevante en este proceder fue la difusión de las tesis de Mahan.[15] Sus ideas sobre el *Sea Power* se popularizaron rápidamente, contribuyendo a la puesta en marcha de una carrera de armas navales con buques cada vez más grandes y con mayor capacidad de fuego.[16] Esta carrera fue notoria para los casos alemán y británico, pero también se puede documentar para el caso japonés y de algunas otras potencias.

La guerra en el mar atravesó por tres etapas. La primera abarca desde los inicios de la guerra, en julio de 1914, hasta la Batalla de Jutlandia, que tuvo lugar del 31 de mayo al 1° de junio de 1916. La segunda etapa corre desde dicho enfrentamiento hasta el 5 de febrero de 1917, cuando Alemania decretó la ampliación de la guerra submarina; mientras que la tercera y última etapa corre desde esa última fecha hasta el final de la guerra, en noviembre de 1918.

Durante la primera etapa, el grueso de la armada alemana permaneció en el Báltico,[17] pese a la presión de su opinión pública para que enfrentase a los británicos en el Mar del Norte y operase en el Atlántico. Los británicos estaban decididos a no permitir la salida alemana, por lo que emplearon la mayor parte de su flota en bloquearlos en el Mar del Norte. Así, las armadas británica y alemana permanecieron prácticamente inactivas durante dos años hasta el enfrentamiento en Jutlandia. En dicha batalla, la flota alemana hundió más buques que los británicos, pero tuvo que volver a su refugio en el puerto de Kiel, donde permaneció sin volver a intentar un enfrentamiento directo durante el resto de la guerra.

15.- Oficial naval norteamericano nacido en 1840 y muerto en 1914. Concibió su tesis en Lima, la misma que planteaba la necesidad de construir un poder marítimo como base para el surgimiento de una potencia.

16.- *Sea Power* es traducido en castellano como poder marítimo, y se basa en el desarrollo de los intereses marítimos y del poder naval. Esa teoría sustentó el crecimiento de la flota norteamerciana como base para su expansión durante el siglo XX.

17.- Algunos buques de guerra alemanes actuaron en el Pacífico, a órdenes del contralmirante Graf von Spee, atacando el comercio de sus rivales. Su escuadrón derrotó a una fuerza naval británica en Coronel, pero fue hundido casi en su totalidad en las Malvinas.

En la segunda etapa de la guerra marítima se privilegian los bloqueos comerciales a los rivales. Los alemanes, ante su imposibilidad de batir a los rivales o de proteger a sus propios mercantes, dieron un rol protagónico a la acción de los sumergibles. A la vez, ambos bandos declararon bloqueos cada vez más rígidos al comercio de su rival, buscando así presionar a su población. Esto fue especialmente dramático en el caso de los Imperios Centrales.[18]

En la última etapa lo característico fue el ataque a los mercantes neutrales, cosa que si bien se había llevado a cabo desde el inicio de la guerra, en el crítico contexto de esta etapa fue prioritario afectar el comercio marítimo destinado a los países contendientes. En este escenario, los neutrales se vieron afectados por las "listas negras" británicas y, sobre todo, por el decreto alemán de ampliación de la guerra submarina, que entró en vigencia el 4 de febrero de 1917.

Al iniciarse la guerra el grueso de la flota alemana estaba estacionada en el Báltico, pero había otros buques dispersos en distintas zonas del globo. Estos últimos iniciaron una guerra contra el comercio enemigo, mientras que los pocos sumergibles oceánicos de que disponían se dirigieron a las aguas adyacentes a los países de la Entente, especialmente Gran Bretaña. Se produjeron numerosos hundimientos de buques aliados, tal como sucedió con las naves británicas *Falaba*, hundida por un sumergible el 28 de marzo de 1915; y *Lusitania*, hundida por un sumergible el 7 de mayo de 1915, con más de un millar de pasajeros a bordo.

Ambos hundimientos fueron registrados por la prensa, siendo así que en el Perú el diario *El Comercio* dio cuenta de los riesgos que iba adquiriendo el intercambio marítimo. Por ende, para la actividad comercial, los costos y las pérdidas iban al alza.[19]

Nos gustaría detenernos en el segundo ejemplo, es decir en el referente al hundimiento del *Lusitania*. Esta nave británica llevaba entre sus pasajeros a más de un centenar de ciudadanos estadounidenses. Su destrucción y hundimiento causó un grave impacto en la opinión pública de todos los países neutrales, especialmente en Estados Unidos. Es común decir que este hecho fue lo que catapultó el ingreso de los Estados Unidos en la guerra a favor de la Entente,[20] pero creemos que esta decisión se debió tanto a la defensa de las tesis sobre los mares y comercio libre, como al interés norteamericano por proyectar su liderazgo en tanto potencia mundial.

América ante la guerra

Ante el estallido de la guerra en Europa los diversos estados del continente americano se pronunciaron por la neutralidad. Las repúblicas americanas percibían a la

18.- Inicialmente Alemania y Austria-Hungría, incorporándose luego Turquía.

19.- Fue común encontrar en la prensa de 1917 referencias a la muerte de civiles por parte de los alemanes. Incluso caricaturas que rezaban "*recuerda al Lusitania*" y cadáveres de civiles flotando en la inmensidad del mar. Es decir, era un recurso para justificar la intervención en la guerra a favor de los países de la Entente Cordiale.

20.- Alemania alegó que el *Lusitania* transportaba contrabando de guerra, e incluso armas.

conflagración como un fenómeno distante, en un momento en que transitaban por años de crecimiento sostenido basado en modelos económicos exportadores.[21]

Estados Unidos, que en la práctica era el único estado americano con capacidad para intervenir en un conflicto de esa magnitud, también se declaró neutral, procurando sostener las tesis sobre el comercio libre y la libertad de los mares. Pese a mantener relaciones políticas y económicas con los Imperios Centrales, su neutralidad estuvo fuertemente comprometida por una creciente solidaridad con los británicos y los otros miembros de la Entente Cordiale.

La guerra afectó rápidamente al comercio marítimo neutral. A ello contribuyó la declaración alemana del 1° de febrero de 1915, señalando que:[22]

> *Desde el 18 de febrero se destruirá cualquier buque mercante enemigo que se halle en esta zona, sin que sea siempre posible evitar los peligros que en consecuencia de este proceder amenaza a los tripulantes o a los pasajeros... También los buques neutrales corren peligro en esta zona... No se puede evitar siempre que los ataques lanzados contra los buques enemigos no alcancen a navíos neutrales.*

La advertencia alemana mereció la protesta de algunos países neutrales, entre ellos Estados Unidos, que el 10 de febrero envió una nota al gobierno alemán en la que lo hacían responsable por la pérdida de vidas, buques y bienes neutrales. Pese a esta advertencia, fueron varias las naves norteamericanas perdidas, y varios cientos de sus ciudadanos murieron al viajar en barcos de pasajeros de bandera británica. Como ejemplo de lo primero podemos mencionar el hundimiento de los vapores norteamericanos *Cushing* y *Gulflight*, acaecido por acción alemana el 28 de abril y 1° de mayo de 1915, fechas muy cercanas a la del hundimiento del vapor británico *Lusitania*.

Estos casos eran sólo una pequeña muestra de la determinación alemana por evitar que los neutrales apoyasen a los países de la Entente Cordiale, llegando a ser muy eficaces en ello. Esto, naturalmente, complicó el comercio marítimo internacional y dificultó la actividad de los países neutrales.

En este contexto, nos interesa lo acontecido en el tránsito de la segunda a la tercera etapa de la guerra en el mar, pues permitirá entender la posición del gobierno peruano al romper relaciones con el alemán. Como ya se señaló, dicho tránsito estuvo marcado por las listas negras británicas y por la ampliación de la guerra submarina por parte de Alemania, mediante decreto del 1° de febrero de 1917, que debía entrar en vigor el día 5. La primera de estas normas buscaba no sólo privar de recursos estratégicos a los Imperios Centrales, sino además ejercer presión sobre su población. La segunda norma trajo como consecuencia la sustantiva reducción del comercio con Europa, pues declaraba cerrada una amplia zona de mar que abarcaba las aguas circundantes a las islas británicas y el Mar del Norte (entre Gran Bretaña y Noruega); así como los mares y costas del Mediterráneo occidental (Francia e Italia). Las únicas aguas donde los buques neutrales podían navegar eran las de la península ibérica, pues tanto España

21.- Primario (materias primas) y agro-industrial.

22.- Esta forma de proceder era lo que exigía el mando alemán.

como Portugal permanecían neutrales. Claro está que esto último tenía también algunas restricciones, pues el enclave británico en Gibraltar llevaba a que la marina alemana pudiese interpretar la navegación del Atlántico al Mediterráneo como una actividad sospechosa o peligrosa en relación a sus intereses, pues se podía recalar en esta zona británica y descargar elementos considerados contrabando de guerra.

En realidad, Alemania fue una de las principales afectadas al radicalizar la guerra marítima, pues tenía una fuerte dependencia del comercio exterior. Tal era el caso argentino, que les proveía de carnes, trigo y lanas, comercio que se vio drásticamente reducido por efecto de la guerra, dañando tanto a sus rivales, como a los neutrales y a su propia población.

Como ya se señaló, los gobiernos neutrales protestaron contra la medida alemana de declarar cerradas amplias zonas de mar en torno a Europa, pero esas protestas resultaban infructuosas ante una Alemania que declaraba que era una forma válida de responder a la agresión británica, que privaba de subsistencias a sus ciudadanos. Sin embargo, algunas de estas protestas tuvieron mayor fuerza que otras. Así, el 8 de abril de 1916, luego del hundimiento del vapor norteamericano *Sussex*, acaecido el 24 de marzo, el gobierno de Estados Unidos obtuvo y aceptó las garantías ofrecidas por el gobierno alemán para respetar el libre comercio efectuado por las embarcaciones de los países neutrales y específicamente de las naves norteamericanas. Al conocer la declaración alemana de febrero de 1917 ampliando la guerra marítima, el gobierno norteamericano volvió a protestar, pero esta vez el gobierno alemán se limitó a ofrecer un corredor de seguridad para la navegación comercial norteamericana, planteando formas de control para evitar el contrabando a favor de los aliados. Estados Unidos se negó a aceptar tales propuestas, atendiendo a los principios de la libertad de los mares, pero tomando también en cuenta la neutralidad solidaria que practicaba, y sus propias aspiraciones imperiales.

Todo esto tornaba la situación más apremiante para los norteamericanos, cuyo gobierno había planteado el 22 de enero la posibilidad de alcanzar una "*paz sin victoria*",[23] con el presidente Wilson como mediador. Además de acabar con la guerra, la propuesta buscaba afirmar el liderazgo internacional norteamericano, por lo que la actitud alemana les resultaba inaceptable.

Mientras estas negociaciones se producían, el 3 de febrero de 1917 se produjo el hundimiento del *Housatonic*, llevando a que ese mismo día el presidente Wilson cortara relaciones con Alemania. El 25 de ese mismo mes un submarino alemán hundió al trasatlántico *Laconia*, produciendo la muerte de numerosos pasajeros. Estos hechos contribuyeron a la decisión norteamericana de entrar a la guerra el 7 de abril de 1917.

Toda esta situación marca el contexto en el cual se produjo el hundimiento del mercante peruano *Lorton*.

23.- En síntesis, proponía que los beligerantes retomasen el estado anterior al inició de las hostilidades, y que acudiesen a la mesa de negociaciones para dirimir sus diferencias, actuando ellos como árbitros de los problemas internacionales.

El viaje de la *Lorton*

El vapor *Lorton*, construido en Belfast, Irlanda, en 1889, con una capacidad de 1,374 toneladas, contaba también con tres mástiles que le permitían emplear las velas como medio de propulsión. Debido a esto, es común encontrar referencias a dicha nave como vapor o velero. A excepción de un corto periodo, del 31 de agosto al 24 de octubre de 1910, en que cambió de nombre a *Cavour*, mantuvo el nombre de *Lorton* durante toda su existencia.

Poco antes de estallar la guerra, el empresario peruano Domingo Loero adquirió esta nave en Gran Bretaña, obteniendo un pasavante provisional el 25 de abril de 1914. Es decir, antes de iniciada la conflagración mundial la *Lorton* había dejado de ser una nave británica, y bajo bandera peruana realizó un primer viaje a Port Towsend, Estados Unidos. Pese a ello, las publicaciones británicas donde se listaban las naves de esa nacionalidad la siguieron incluyendo hasta su pérdida en 1917.

Loero transfirió la *Lorton* a la Sociedad Rocca & Miller, la misma que le tramitó una nueva patente de navegación, la que quedó asentada el 24 de abril de 1916 en el puerto del Callao. Con ese motivo, el Comité Peruano de Aseguradores del Perú procedió a tasar la nave en 39,000 libras esterlinas.

La Sociedad Rocca & Miller se encontraba asentada en los registros del puerto del Callao mediante escritura pública de fecha 19 de noviembre de 1911. Los socios eran Víctor P. Rocca y Juan Miller, ambos nacidos en el Perú y con ciudadanía peruana, aunque de ascendencia europea. Rocca era de familia italiana y Miller tenía raíces británicas, aun cuando ambos habían realizado el respectivo servicio militar en el Perú, con lo cual reafirmaban su nacionalidad y hacían pleno ejercicio de su ciudadanía.

El 22 de septiembre de 1916 la *Lorton* fue fletada en Londres por la casa comercial Mitrovich Brothers para trasladarse a Tarapacá y embarcar hasta un máximo de 2,350 toneladas de nitrato de sodio, poniendo luego rumbo a Panamá, para cruzar el recién abierto canal interoceánico y dirigirse a Bilbao, Pasajes o Santander, en la neutral España, donde debía entregar su carga.

La *Lorton* zarpó del Callao el 5 de octubre, con destino a Caleta Buena, en Iquique,[24] donde procedió a cargar salitre o nitrato de sodio. El valor del salitre radicaba en la posibilidad de ser usado tanto en beneficio de la agricultura, en la obtención de fertilizantes de gran calidad; como en la fabricación de pólvora.[25] Pero su comercio se había tornado complicado a raíz de la guerra. La industria química alemana había logrado producir sustitutos para este producto, inundando los mercados desde 1897, pero la guerra había cortado ese comercio. Por otro lado, los alemanes consideraban que el salitre podía llegar a manos británicas para alimentar su industria bélica.

24.- En las instrucciones de viaje se anotaba que podía hacer carga en Tarapacá, entre Pisagua e Iquique, excluyéndose expresamente la caleta de Junín.

25.- Según la convención de Londres de 1909, el salitre no era contrabando de guerra, pero durante el conflicto el gobierno Alemán le consideró como tal.

Con sus bodegas llenas, el 22 de noviembre la *Lorton* puso proa hacia Panamá, llevando unas 2,211 toneladas de salitre, que equivalían a unos 420,000 quintales. Luego de veintiséis días de viaje arribó a su destino y el 19 de diciembre realizó el cruce del Canal, zarpando dos días más tarde del puerto de Colón, con la ayuda de un remolcador, para iniciar su cruce del Caribe.

Tras atravesar el Estrecho de Florida, la *Lorton* inició su cruce del Atlántico, navegando tanto con máquinas como con vela. Cuarenta días después de dejar Colón, el 3 de febrero de 1917, se avistó el faro de Cabo Peña, en la costa española. Al día siguiente, a eso de las 14:30 horas, un submarino alemán en superficie realizó algunos disparos de cañón en las proximidades de la nave, conminándola de esa manera a detenerse. El capitán de la *Lorton*, Frank T. Sanders, pasó a bordo del submarino y presentó sus papeles al comandante del mismo, quien examinó tanto el manifiesto de carga como el rol de la tripulación, verificando sus nacionalidades.[26]

Acto seguido le ordenó al capitán Sanders que abandonaran la nave, pues iba a hundirla. No había mucho que hacer, así que la tripulación procedió a cumplir con la orden, siendo apurados por algunos otros disparos del submarino. Con los tripulantes en el agua, la *Lorton* fue hundida al recibir cuatro proyectiles de artillería. Sanders y sus hombres quedaron a la deriva, expuestos a lo que buenamente les depararan las corrientes marítimas.

El caso de la república de Argentina

Para entender los reclamos efectuados por el gobierno peruano, así como su decisión de romper relaciones con Alemania, es conveniente revisar algo de lo sucedido con Argentina. Lo acontecido a los mercantes de esta nación estuvo presente tanto en los medios de comunicación peruanos como en la discusión diplomática de la época.[27]

Revisemos pues los incidentes en torno a la goleta *Monte Protegido* y al vapor *Toro*. El 4 de abril de 1917 la primera de estas naves fue hundida en las cercanías de las islas Scilly o Sorlingas, zona que se encontraba en el área de bloqueo establecida por el decreto del gobierno alemán. La *Monte Protegido* tenía por destino Rótterdam, llevando a bordo carga diversa, principalmente lino. Casi una semana después, el 10 de abril, el cónsul argentino en Londres, Arturo Parker, presentó un reclamo ante el gobierno británico por el incidente.[28] Asimismo, con fecha 22 de abril 1917, el canciller

26.- Buscaban contrabando de guerra y tripulantes procedentes de los países enemigos, así como daneses, pues estos últimos eran considerados alemanes y eran retenidos para servir a ese país.

27.- Nos basamos en información contenida en el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú (en adelante A.M.RR.EE); así como en las memorias del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto argentino (en adelante M.M.RR.EE.C. Arg). Ver también la Historia General de las Relaciones Exteriores Argentinas en www.cema.edu.arg .

28.- Nota del encargado de comercio argentino a su Canciller, Londres 13/4/1917 [M.M.RR.EE.C. Arg. 1916-1917, pp. 43-45].

argentino Hipólito Pueyrredón instruyó a su ministro en Berlín, Luis Molina, con el tenor siguiente:

> *el hundimiento del Monte Protegido... constituye una ofensa a la soberanía argentina, que pone al gobierno de la República en el caso de formular la justa protesta y la reclamación de las explicaciones consiguientes. El gobierno argentino espera que el gobierno imperial alemán... dará las satisfacciones debidas, desagraviando el pabellón, y acordará la reparación del daño.*

Con beneplácito para el gobierno argentino y asombro de las demás naciones americanas, el 28 de abril de 1917 el secretario de Estado alemán, Arthur Zimmermann, anunció que daría las más completas satisfacciones a los reclamos bonaerenses, tomando en cuenta que la mencionada goleta había zarpado antes del decreto de febrero de 1917. Así, a través del embajador alemán en Buenos Aires, conde Karl Graf von Luxburg, se coordinaron los pasos a seguir,[29] siendo uno de ellos el desagravio al pabellón argentino, que sólo se pudo llevar a cabo el 22 de septiembre de 1921, cuando cumplió dicho acto el acorazado *Hannover*, en el puerto de Kiel.

A mediados de 1917 el vapor *Toro* se encontraba en ruta a Génova, llevando carne congelada, cueros, lana y grasas. El 22 de junio fue interceptado y hundido por submarinos alemanes a unas cuatro millas de Cabo Espartel, cerca a Gibraltar. Ante este hecho, el canciller Pueyrredón instruyó al ya mencionado ministro Molina para que presente la siguiente nota a la Cancillería alemana:[30]

> *...ante la reiteración del hecho, las satisfacciones morales y las indemnizaciones del daño material serían insuficientes para salvar el derecho vulnerado. En consecuencia, se ve el caso de formular nueva protesta y reclamar, además del desagravio moral y de la reparación del daño, la seguridad del Gobierno Alemán de respetar en lo sucesivo los barcos argentinos en su libre navegación por los mares.*

La pretensión argentina, tal como había sido la norteamericana y también sería la peruana, era garantizar la libre navegación de las naves bajo su bandera, insistiendo en ello a través de la nota que Molina debía pasar al gobierno alemán: "La República desea mantener sus relaciones cordiales con el Imperio Alemán, pero no podría, por las razones aludidas, aceptar soluciones cuyos términos no significarán la consagración definitiva de un derecho".

Sin embargo, el 22 de julio el canciller Zimmermann respondió señalando que el hundimiento había sido legal, pues el *Toro* había sido hundido en 35°32' latitud norte y 7° longitud oeste, dentro de la zona de guerra. Además, añadía, había partido el 13 de mayo, es decir en plena vigencia y con conocimiento del decreto de ampliación de la guerra marítima, siendo factible que se dirigiera a Gibraltar. Por último, indicaba que el incidente debía ser sometido al Tribunal de Presas.

Si bien las evidencias sustentaban los argumentos alemanes, el canciller Pueyrredón insistió ante su par alemán indicando que:[31]

29.- Correspondencia del 30/4, 2 y 4/5, entre Molina, el canciller Pueyrredón y el conde Luxburg.
30.- M.M.RR.EE.C. Arg, del 4/7/1917.
31.- M.M.RR.EE.C. Arg del 4/8/1917.

> *No es concebible que sus productos naturales se califiquen en momento alguno como contrabando de guerra y jamás han figurado en tal carácter en los tratados celebrados por ella. Son el fruto del esfuerzo de la Nación en su labor vital, no para satisfacer exigencias de guerra, sino para las necesidades de la humanidad. El Gobierno argentino no puede así reconocer que el intercambio de la producción nacional del país, sea motivo de calificación bélica restrictiva de su legítima libertad de acción y de evidente menoscabo de su soberanía...*

Los argumentos argentinos apelaban a consideraciones que nada tenían que ver con el decreto alemán, tales como el objetivo de la producción de un estado neutral o las necesidades de la humanidad. Pese a ello, asombrosamente el gobierno alemán aceptó dar solución al problema de la misma manera como había actuado en el caso anterior. Más aún, el 28 de agosto de 1917 el gobierno de Berlín reconoció "la libertad de los mares a la navegación argentina, según las normas del Derecho Internacional, y garantiza una actitud concorde de su marina de guerra".

En pocas palabras, los alemanes reconocían a los argentinos una condición muy por encima de la ofrecida a cualquier otro país neutral, incluso Estados Unidos. Esto se debe tener en cuenta para sopesar la actitud peruana en el caso de la *Lorton*.

La argumentación peruana

Desde los albores de la humanidad han existido tanto la guerra como los intentos por limitarla. Con el transcurrir del tiempo se fueron elaborando reglas para su conducción, que en el caso marítimo contemplaron el proceder tanto de los países beligerantes como de los neutrales. Como parte de esas reglas se determinó cuándo era lícito un ataque, así como criterios para establecer bloqueos, detener e inspeccionar un buque neutral, y normas para garantizar la actividad comercial. También se fijaron tribunales para dilucidar controversias sobre buques mercantes involucrados en la guerra, usualmente conocidos como Tribunales de Presa, y mecanismos para asistir a las personas que por su actividad se encontraban lejos de los intereses de la guerra, pero que se veían arrastrados por sus efectos.

Al estallar la Primera Guerra Mundial se encontraba vigente el Tratado de Londres de 1909, que tipificaba la carga que podía ser considerada contrabando de guerra, como aquella que estaba destinada a apoyar el esfuerzo de guerra de uno de los beligerantes. La nave que transportaba ese tipo de carga podía ser detenida y capturada legalmente por el país beligerante que se considerase amenazado.

Retornemos ahora a lo que pasaba con los tripulantes de la *Lorton*, a quienes dejamos en botes mientras su barca se hundía. Tras dos días de permanecer en los botes, Sanders y sus hombres arribaron a costas españolas, logrando contactar a la autoridad peruana más cercana, Luciano de Landaburu, nuestro cónsul en Bilbao. Tras hacer las primeras averiguaciones, Landaburu informó lo acontecido tanto al canciller Enrique de la Riva-Agüero como a Alexander von der Hyden, nuestro ministro plenipotenciario en Berlín.

El gobierno peruano tenía un complejo problema entre manos, pues debía enfrentar

el incidente a la luz de la creciente presión de algunos grupos de poder que veían sus intereses afectados por la guerra. Había quienes se habían sentido amenazados por la decisión alemana de ampliar la guerra submarina y endurecer los términos del bloqueo; mientras que otros se quejaban de que la propuesta de paz alemana no hubiese encontrado eco por parte de los aliados, sosteniendo que la propuesta norteamericana favorecía a la causa alemana.[32]

Poco después de emitida la norma alemana, la editorial del diario *El Comercio* se ocupaba de sus implicancias para los estados neutrales, el comercio marítimo y el curso de la guerra;[33] señalando que: "... modifica, sin duda, la faz del gran conflicto europeo, para extender sus terribles proyecciones... y envolver los intereses económicos de la humanidad entera en los azares de la extraordinaria contienda". Esta editorial marcaba la pauta de la opinión pública peruana, ejerciendo fuerte influencia sobre las decisiones del Estado.[34]

Revisemos algunos aspectos del decreto alemán del 1° de febrero de 1917, cuya entrada en vigencia había sido fijada para el 5 de ese mismo mes, dando tiempo para que todos los países neutrales quedasen informados de su contenido. Como ya vimos, dicho decreto establecía una zona de libre navegación neutral alrededor de las costas de España y Portugal, garantizando un trato diferenciado y favorable para las naves que hubiesen zarpado con anterioridad a la publicación del decreto.

De ahí lo mucho que impactó el incidente de la *Lorton* en la opinión pública y el gobierno peruanos. El vapor zarpó antes de la promugación del decreto y fue hundido el 4 de febrero, es decir, un día antes de la entrada en vigor de la restrictiva norma alemana. Por lo tanto, se podía alegar que los alemanes no cumplían con su propio ofrecimiento.

Retomemos las acciones del cónsul Landaburu, quien al remitir la información preliminar a la Cancillería y a la Legación Peruana en Alemania, señaló que proseguiría con sus pesquisas. Los sucesos de la *Lorton* debieron filtrarse de alguna manera a la prensa y es así que el 7 de febrero *El Comercio* informó que: "El hundimiento se realizó en aguas jurisdiccionales españolas, por lo cual se espera que el gobierno de España protestará enérgicamente contra ese acto inhumanitario".[35]

La nota no incluía la nómina de los tripulantes, pero agregaba que había habido a bordo una cantidad indeterminada de pasajeros que habían sido alevosamente muertos, lo cual es tremendista y distorsionado, pues el vapor sólo llevaba su carga y tripulación.

Al día siguiente *El Comercio* publicó una extensa nota sobre los hechos que derivaron en el hundimiento del vapor *Lorton*, y las implicancias del mismo para el país. El

32.- En *El Comercio* existía un espacio titulado "Lado Alemán de la Guerra".
33.- Ver edición de la mañana, del sábado 3/2/1917.
34.- Se puede revisar sobre el tema de la influencia de los medios en José Matezans, *México ante la guerra civil española* (México, FCE, 1976).
35.- *El Comercio*, 7/2/1917.

titular de la misma es por demás elocuente: "Complicaciones Internacionales que provoca la Política Alemana", llegando a insinuar que se llevaban a cabo coordinaciones con Argentina y Bolivia para realizar una acción conjunta de las repúblicas americanas. El diario señalaba que:[36]

> *...el Perú, por lo mismo que no es una entidad militar capaz de influir en la solución del gran conflicto bélico que conmueve al mundo, debe proceder con serenidad; pero hechos como el hundimiento del Lorton, obligan a asumir actitudes exigidas por el decoro nacional*

Finalmente, el 12 de febrero, una semana después de producidos los hechos, la cancillería peruana presentó una protesta al gobierno alemán, indicando que se daría inicio a una reclamación formal una vez reunida la documentación pertinente. Finalmente, cuatro meses después de ocurrido el incidente, el día 30 de junio,[37] se remitió dicha documentación a nuestro plenipotenciario, indicándose que:[38]

> *...el Supremo Gobierno ha encontrado que hay mérito bastante para llevar adelante la reclamación que interpuso en febrero último, demandando al Gobierno Imperial las reparaciones debidas al honor de la bandera y a los dueños del buque hundido... los documentos comprobatorios respectivos existen depositados en la legación del Perú en París y otros quedan guardados en este Ministerio ...*

Para fines del mes de junio el ministro von der Hyden pidió que la Cancillería peruana le remitiese información sobre los reclamos argentinos, pues: "...los acuerdos a que hayan llegado tienen en estos momentos especial importancia para nosotros con motivo de nuestra reclamación por el hundimiento del velero *Lorton*..."[39]

Si bien el gobierno civilista de José Pardo procuraba engarzar los intereses del Estado con los actos de gobierno y la opinión pública, la situación no siempre caminaba de la mano, pues la moderada actitud del canciller Riva-Agüero mereció más de una crítica en el Congreso y en los medios de prensa, acusando al gobierno de pasividad. Las críticas finalmente abonaron para el cambio de canciller, pasando a ocupar dicho cargo Francisco Tudela y Varela.

Ya bajo su gestión fue que el 1° de agosto la legación peruana en Berlín recibió, vía Londres, un extenso legajo con la argumentación peruana sobre el hundimiento de la barca. En dicho documento se presentaban los siguientes argumentos principales:[40]

- El hundimiento de la *Lorton* había ocurrido el día 4 de febrero. Por lo tanto fue un hecho anterior a la entrada en vigencia del decreto imperial sobre la ampliación de la guerra en el mar.
- El vapor se encontraba ubicado, al momento de su destrucción, a 43°28'50" latitud norte y a 4°6'10" de longitud oeste. Por lo tanto se hallaba a cuatro millas

36.- *El Comercio*, 8/2/1917. Un subtítulo daba por hecho que la cancillería peruana protestaría por el hundimiento de la *Lorton*.
37.- El expediente como tal recién pudo ser presentado hacia septiembre de 1917.
38.- A.M.RR.EE, 5.5 / S.P.S / n° 37, 2/7/1917.
39.- A.M. RR.EE, 5.5/ S.P.S/ n° 36.
40.- A.M.RR.EE 5.5 / S.P.S / n° 40.

de las costas españolas, país neutral, dentro del área de protección determinada por el propio gobierno alemán que señalaba una zona de 20 millas. En consecuencia, "...el atentado habría ocurrido en la faja libre..."

- La ruta fijada al vapor desde su contrato por la casa Mitrovich Brothers, indicaba con claridad como únicos destinos los puertos españoles de Bilbao, Pasajes o Santander.

Sobre la base de estos argumentos se pedía que el gobierno alemán:

- Diera mayores garantías para el comercio realizado en naves de bandera peruana.
- Desagraviase la bandera peruana en una ceremonia pública de carácter político-militar.
- Sancione al oficial responsable del acto violento.
- Indemnice a los propietarios de la nave en cuestión.
- Acepte tratar el caso en trato directo de gobierno a gobierno, sin sujeción a otras instancias, como podría ser un Tribunal de Presas.

Como ya se refirió, el reclamo peruano hizo varias referencias al caso de los dos buques argentinos ya mencionados, confiándose en obtener una respuesta similar a la dada a dicho gobierno. Sin embargo, la postura alemana fue diferente.

En su respuesta, la cancillería alemana señaló que si bien se había informado del decreto de bloqueo al gobierno peruano el 2 de febrero,[41] el hundimiento de la *Lorton* había obedecido a otras consideraciones, la principal de las cuales era su nacionalidad. Amparados en que el ya mencionado *Shipping Report* seguía registrando a la nave como británica, señalaban que en el mejor de los casos el hundimiento podría ser considerado un error por parte de la marina imperial, error que justificaban adicionalmente al considerar que el nombre *Lorton* era inglés.

Añadían a esto la sospecha que había levantado el tipo de carga y el destino de la misma, pues el salitre podía ser utilizado para la elaboración de pólvora. Este temor guardaba relación con la carencia de insumos para la industria alemana, y una creciente tendencia de algunos neutrales por mostrarse solidarios con Gran Bretaña, especialmente cuando una nave que se encontraba en el Cantábrico podía fácilmente tomar rumbo a las costas británicas o francesas.

Por otro lado, sostenían que el hundimiento se había realizado el 15 de febrero, varios días después de la entrada en vigencia del decreto imperial sobre ampliación de la guerra submarina.

Además, señalaban que la composición de la tripulación contribuía a hacer sospechosa a la nave, pues el capitán Frank Sanders era norteamericano y que había a bordo varios tripulantes italianos. Sanders, en efecto, era norteamericano, pero se había nacionalizado peruano en 1915, lo que lo hacía sospechoso ante los ojos alemanes, que consideraban que su nacionalización no era más que una estratagema para burlar los intereses alemanes.

41.- A.M.RR.EE, nota 67/12, Berlín 2/2/1917.

Durante el intercambio de correspondencia diplomática sobre el tema de la *Lorton*, el gobierno alemán aceptó que la nave no era británica sino peruana, pero argumentó que sus propietarios eran ciudadanos de naciones en estado de guerra con Alemania. El primer sospechoso fue Domingo Loero, a quien suponían en "realidad" italiano, pero dado que este había vendido la nave a la Sociedad Rocca & Miller, la sospecha también recaía sobre Víctor Rocca y Juan Miller, que como ya vimos tenían ascendencia italiana y británica, pero eran definitivamente peruanos.[42] Este punto fue uno de los más flojos de la argumentación alemana, que sí fue más consistente en su sospecha sobre el contrato realizado por la casa comercial londinense Mitrovich Brothers.

El gobierno alemán planteaba que el tema de la *Lorton* fuese sometido a la jurisdicción del Tribunal de Presas alemán, el mismo que debía esclarecer lo relativo a la propiedad de la barca, su nacionalidad y las indemnizaciones que corresponderían. Con ánimo conciliatorio, el gobierno alemán señaló que en caso que el fallo de ese tribunal fuese desfavorable a los intereses peruanos, se podría recurrir a negociaciones directas, fijando como plazo para presentar la reclamación el 15 de septiembre de 1917.[43]

La postura alemana se amparaba en un antecedente. En efecto, durante la Guerra del Pacífico la Armada Peruana capturó a la barca alemana *Luxor*, la misma que fue condenada como buena presa por la instancia jurisdiccional respectiva. Sin embargo, el trato directo entre ambos gobiernos permitió que fuese liberada.

Luego de un intenso intercambio de notas entre el representante del gobierno peruano y la Cancillería alemana, el 7 de octubre ésta señaló que su gobierno estaba dispuesto a indemnizar a los interesados peruanos si el Tribunal de Presas aceptaba la prueba sobre el destino pacífico del cargamento de la *Lorton*, y que en caso contrario aceptaría tratar por vía diplomática las objeciones que el gobierno peruano tuviese sobre el fallo de dicho tribunal.

La respuesta alemana dejaba entender cierta disposición a dar satisfacciones al Perú, pero era totalmente diferente a la dada a los argentinos. Sin conocer dichas respuestas, el ministro von der Hyden se mostraba conforme con lo ofrecido por Alemania, considerando que la sensación en ese gobierno era que "la opinión pública peruana... (se) venía manifestando en concordancia con una oposición a Alemania".

Este fue el contexto en el cual se rompieron las relaciones diplomáticas entre ambos gobiernos.

La ruptura de relaciones

La opinión pública también hacía su parte al interior de Alemania, y algunos de sus principales medios de prensa apoyaban los esfuerzos gubernamentales por canalizar los sentimientos y opinión de la población a favor o en contra de determinados países neutrales.

42.- Muchos peruanos participaron en la guerra, la mayoría por razones de ascendencia, pero también hubo quienes lo hicieron por afinidades.

43.- A.M.RR.EE 5.5/ S.P.S / doc. 823 / 04, 22/10/1917.

Por ejemplo, en su edición del 21 de agosto la gaceta *Voss* hace referencia al hundimiento de la *Lorton*, señalando que transportaba productos declarados como contrabando de guerra, y que navegaba con bandera británica. Esto motivó la intervención del plenipotenciario peruano, von der Hyden, logrando que el gobierno alemán rectificara la información de dicha gaceta.

Como ya se señaló, el gobierno alemán fijó un plazo perentorio para que el gobierno peruano aceptara su propuesta sobre la *Lorton*, anunciando no estar dispuesto a proseguir con la discusión del asunto una vez vencido dicho plazo.[44] Von der Hyden recibió el día 17 de setiembre el legajo con la argumentación peruana; logrando tenerlo traducido el día 21,[45] pero antes de presentarlo recibió de Lima un cablegrama fechado 25 de septiembre, con instrucciones de presentar un ultimátum al gobierno imperial. Dicho ultimátum constaba de los siguientes puntos:

- El gobierno peruano señalaba un plazo de ocho días, para que en ese lapso se solucionase el incidente de la barca *Lorton*.
- Se hace alusión a existir una situación similar derivada del trato dado a los mercantes argentinos.
- El amparo neutral que el Perú daba a las empresas alemanas y a seis vapores y cuatro veleros alemanes surtos en el Callao, por lo que esperaba respeto por sus bienes e intereses.
- De no darse las debidas satisfacciones se procedería en primer término a la ruptura de relaciones diplomáticas entre ambas naciones.

El cablegrama proseguía señalando que de ser respetados los reclamos e intereses del Perú, el ultimátum no se ejecutaría. Luego de esto se sucedieron algunos intercambios de notas entre los respectivos gobiernos y sus representantes, pero al no llegarse a satisfacer los requerimientos peruanos, von der Hyden tuvo que presentar la nota de ruptura de relaciones:[46]

> *Excelencia: el infrascrito Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú, tiene el sentimiento de participar al Señor Secretario de Estado Dr. Von Khulmann que, no habiendo obtenido las reparaciones pedidas por el hundimiento de la barca peruana* Lorton *ha recibido encargo de su gobierno de pedir sus pasaportes. Al mismo tiempo tiene el honor de participar a V.E que la Real Embajada de España ha tomado los intereses peruanos...*

Von der Hyden procedió a poner en orden la documentación de la Legación Peruana en Berlín, para que fuese entregada a la de España y/o remitida al Perú, según lo que fuese necesario. Esto se verificaría el día 15 de octubre del mismo año. En los días que aún permaneció en suelo germano, tuvo von der Hyden la oportunidad de escribir lo siguiente:

44.- A.M.RR.EE 5.5 / S.P.S / documento 823 / 04.
45.- A.M.RR.EE 5.5 / S.P.S / 564 – 45.
46.- A. M.RR.EE nº 32, 5.5 / S.P.S / nº 32, 780 – 49, 8/10/1917.

> *...el contenido de la nota alemana de julio 24 (1917) es toda una revelación, al menos para nosotros, si la comparamos con la que nos fue dirigida por el mismo gobierno alemán ... se ve palpablemente que lo han tergiversado hasta amoldarlo a una forma en que era indiscutible el derecho argentino... lo que no concedió el Gobierno Alemán a los Estados Unidos, lo han acordado en esta ocasión obligándose a no atacar los barcos argentinos ni aún dentro de la zona cerrada... debemos felicitarnos de ello, porque queda así evidenciado que hemos sido engañados, que no se nos ha tratado ni aproximadamente con la deferencia que a la República Argentina y queda así justificada la actitud que hemos asumido...*

El tenor de la misiva es muy elocuente, se puede apreciar lo mucho que repercutió el trato dado tanto a los Estados Unidos como a Argentina. Cabe preguntarse por qué procedió de esta manera el gobierno alemán, interrogante que esperamos absolver en una siguiente entrega.

Para acabar, queremos citar nuevamente a von der Hyden, observemos cómo finaliza su nota, que es el mejor punto final para nuestro ensayo. Veamos: "...queda ampliamente comprobada la justicia de nuestra causa, a lo que atribuyo, por mi parte, una importancia incalculable, tener la conciencia de que el paso trascendental que hemos dado, lo dimos con razón".[47]

Reflexiones finales

Ofrecemos ahora un listado que, más allá de ser conclusiones, presentamos a modo de reflexiones. En el desarrollo del presente ensayo hemos demostrado algunos puntos y en otros hemos ofrecido soluciones abiertas que esperamos desarrollar a mayor profundidad en otras entregas. Veamos:

- La rivalidad entre dos estados se da cuando uno identifica al otro como un peligro para su seguridad nacional. Sin soslayar los intereses económicos y /o comerciales, conviene interiorizar este punto de observación. Un ejemplo de ello lo hemos mostrado para el caso de los imperios británico y alemán.
- El ingreso de los Estados Unidos a la guerra mundial, en 1917, se daría como consecuencia de la ampliación de la guerra submarina alemana. Esto afectaba los intereses norteamericanos en torno a defender la tesis de la libertad de los mares; lo cual guardaba íntima relación con sus aspiraciones por reclamar presencia como potencia mundial de primer nivel.
- Los estados americanos a inicios del siglo XX identificaron el libre comercio y la libertad de navegación como un interés vital para su desarrollo.
- El incidente en torno al vapor *Toro* será determinante en las pretensiones argentinas y normará la consagración de su derecho a la libre navegación.
- El desarrollo institucional del Estado peruano durante el Segundo Civilismo permitió identificar objetivos nacionales e intereses vitales que marcarían el norte a

47.- A.M.RR.EE 5.5 / S.P.S / documento nº 920 – 119, 4/12/1917.

seguir al gobierno. Fue una política de estado la promoción del comercio exportador, como sostén del crecimiento y desarrollo del país.

- Hemos puesto de manifiesto que la decisión peruana se enmarcó dentro de una acción dialéctica entre los efectos de la política interna y de la internacional.
- La ruptura de relaciones por parte del gobierno peruano se debió a una aspiración de coherencia en su proceder, y ante lo evidente del trato impropio dado por el gobierno alemán.

Anexo

Mensaje del Presidente Constitucional del Perú, José Pardo y Barreda, al Congreso Nacional, el 28 de julio de 1918. Sobre las Relaciones Exteriores

La República mantuvo leal y escrupulosamente una actividad de absoluta neutralidad en los primeros años de la guerra terrible que aflige a la humanidad, confiando en que los derechos de los pueblos alejados de la contienda serían respetados por los beligerantes.

El gobierno imperial de Alemania, sin embargo, alegando necesidades de orden militar, inició una campaña submarina sin restricciones, no solamente contra las potencias enemigas de Alemania, sino también contra el comercio y la marina mercante de los pueblos neutrales.

...

Sabéis también que, como consecuencia de la guerra submarina emprendida por Alemania contra las naves mercantes de todos los países, la barca peruana Lorton fue hundida en las costas de España, fuera del límite de las zonas cerradas, antes de la fecha señalada por el gobierno alemán como punto de partida de sus restricciones y cuando ese grave hecho se produjo, dicha nave viajaba entre puertos neutrales, ejercitando comercio lícito.

Las reclamaciones formuladas por la Cancillería no fueron atendidas por el Gabinete de Berlín, en forma compatible con los derechos y la dignidad de la República; por el contrario, el ministro de Relaciones Exteriores del Imperio, Von Küchlmann, negó a nuestro ministro en Berlín, señor Von der Hyden, las mismas reparaciones que el gobierno imperial había ya concedido, por dos veces, a otro gobierno sudamericano, por casos muy justificados, por cierto, pero en los cuales no coincidían, como en el de la Lorton, tantas circunstancias decisivas todas ellas para justificar nuestra reclamación; por lo que nos vimos obligados a romper las relaciones diplomáticas y comerciales con el Imperio Alemán.

La escasez, cada vez mayor, en el mundo, de buques mercantes para el servicio del comercio marítimo y el peligro de que llegara a faltar el tonelaje necesario para explotar nuestros productos, determinaron al gobierno, haciendo uso de la autorización concedida por la ley; a tomar posesión de los buques alemanes que desde el principio de la guerra, permanecían inactivos en puertos peruanos.

Derroteros de la Mar del Sur n° 14 (2006), pp. 125-134

A la veille d'un bouleversement géopolitique: l'expédition de Carthagène de 1697

Jean-Yves Nerzic*

Dans les années 1950-60, Georges Ousset –un Luchonnais, libraire en la ville rose à l'enseigne de La Bible d'Or– se porta acquéreur d'un ensemble de documents provenant de la bibliothèque de Joseph, comte Caffarelli, premier préfet maritime de Brest. Il y avait là, en particulier, un lot de manuscrits concernant l'expédition de Carthagène, ultime engagement entre la France et l'Espagne avant le traité de Ryswick et les quinze ans de paix qui suivirent. Curieusement, les deux grands protagonistes de cette affaire sont eux-mêmes pyrénéens: Pointis est commingeois et Ducasse béarnais. Georges, qui disait "Je vendrais du vin de la même manière que les livres, en trinquant avec le bonhomme, à cette différence près que je trouverais la cirrhose au bout de ma carrière", m'introduisit à Pointis et me transmit la responsabilité de ce trésor.

Deux escales à Carthagène enluminèrent mon rêve, mais, pour que cette chimère devint réalité, il me fallut attendre la deuxième section des officiers généraux, des heures passées aux Services historiques des ports de Brest, Lorient et Rochefort puis la chance de rencontrer Christian Buchet qui avait soutenu une maîtrise sur ce sujet. De tout ceci sortit un livre, "Marins et flibustiers du Roi-Soleil - Carthagène 1697" puis une maîtrise et un DEA d'Histoire, soutenus à l'Université de Bretagne Sud, à Lorient. Une thèse devrait parachever cette recherche. Aujourd'hui, mon objectif est d'essayer de replacer l'opération de Carthagène dans son contexte historique avant d'en présenter, à grands traits, le montage et les résultats.

Les colonies espagnoles d'Amérique, un enjeu stratégique

Le 15 mars 1493, sept mois après avoir quitté Palos, Christophe Colomb apprend au vieux continent l'existence d'un Nouveau Monde. La chrétienté bouleversée soulève immédiatement la question de la propriété de ces terres nouvelles et de leurs richesses. Ferdinand et Isabelle, pour lesquels il n'y a aucun doute, recherchent le soutien de Roderico Borgia, pape Alexandre VI. Après une courte hésitation, le pape tranche en

* Contralmirante francés.

faveur de son pays natal, l'Aragon. Par la bulle Inter Cetera, il octroie aux Reyes Catolicos la souveraineté sur les terres nouvelles découvertes à plus de cent lieues (trois cents milles marins) à l'ouest des Açores et des îles du Cap Vert (méridien 350°)[1].

Les puissances maritimes sont irritées par cette prééminence accordée à l'Espagne; au Portugal qui a des intérêts voisins, Jean II le Parfait parle déjà de guerre. Pour éviter un conflit, Ferdinand obtient du pape que la ligne de marcation, ou ligne alexandrine, soit déplacée vers l'ouest (méridien 330°); le 7 juin 1494, le traité de Tordesillas ouvre à la colonisation portugaise les immenses étendues du futur Brésil. En revanche, rien n'est réglé avec les autres nations: à titre d'exemple, le traité de Vervins, signé un siècle plus tard par Henri IV et Philippe II, ne s'applique pas au-delà des lignes de paix, c'est à dire à l'ouest du méridien de l'île de Fer et au sud du tropique du Cancer.

Après avoir découvert les îles antillaises, les Espagnols touchent le continent sud-américain; ils découvrent la position privilégiée de la région située au sud de l'isthme de Panama et à l'extrême nord-ouest de ce continent. Pratiquement hors de la trajectoire des cyclones, on y arrive portés par le courant des Canaries puis poussés par le souffle régulier des alizés du nord-est. On en repart par la route du Nord; entraînés d'abord par le non moins régulier courant du Gulf Stream, on traverse ensuite l'Atlantique dans un flux d'ouest établi de façon quasi permanente. Les Espagnols fondent leur première colonie sur cette terre immense et généreuse qu'ils baptisent Terre Ferme, Tierra Firma. A partir de cette tête de pont, la conquête se poursuit et l'océan Pacifique, la mar del Sur, est atteint en 1513. Les immenses colonies espagnoles d'Amérique sont formées en deux vice-royautés: au sud, le Nouveau Royaume de Grenade, el Nuevo Reino de Granada, auquel appartient la Terre Ferme; au nord, la Nouvelle Espagne, la Nueva España, formée du Mexique et du reste de l'isthme de Panama. Politique, religion, économie, tout y est soumis aux lois espagnoles.

Le but commun est de collecter la plus grande quantité de métaux précieux et de pierres fines. Après s'être contenté de redevances en nature, on pille les tombes puis, sous la contrainte, on se fait dévoiler les sites miniers. Une organisation impitoyable est alors mise en place pour leur exploitation: soumis à un régime de travaux forcés, les Indiens sont internés et répartis en compagnies de travail, los repartimientos, mises à disposition des colons contre rétribution. Cette main d'œuvre se montre rapidement insuffisante et l'on doit faire appel aux esclaves déportés d'Afrique.

Dès l'origine, les Espagnols sont autorisés à commercer avec les colonies : conduit dans des conditions anarchiques, ce trafic ne fournit pas les revenus attendus par la couronne. Pour essayer de changer cet état de fait, en 1502 est créée, à Séville, la Maison de traite, la Casa de Contratación; elle sera déplacée à Cadix en 1717. Responsable de la navigation et du commerce vers les Amériques, la Maison de traite a la

1.- Le méridien de référence passe par le pic de Teide sur l'île de Ténériffe ; les longitudes se comptent de 000° à 359°, de l'occident vers l'orient. Cent lieues équivalent à trois cents milles marins.

haute main sur la route des Indes, la Carrera de las Indias. Ainsi encadré, le trafic prospère et, bientôt, les ports d'Amérique –Panama, Veracruz, Portobello– regorgent de fabuleux trésors.

Ces richesses suscitent des convoitises inexpiables: la France, l'Angleterre et les Provinces-Unies contestent la bulle Inter Cetera et une guerre au commerce se met progressivement en place. Pour protéger son trafic, l'Espagne doit prendre des mesures strictes concernant la taille et les capacités défensives des navires, mais les pertes sont telles qu'en 1526 le Grand conseil des Indes décide d'instaurer un système de convois. En dépit des mauvaises volontés et des difficultés matérielles, la Maison de traite met en place sa bataille de l'Atlantique. Les premiers résultats sont encourageants. A l'aller, les bâtiments de charge emportent blé, vin, huile, bois, bétail ou tout autre produit dont les colonies espagnoles ont besoin. Au retour, les navires d'escorte, les galions[2], sont chargés de la part royale, appelée la récolte. Le rythme des convois, initialement annuel, se ralentit pour devenir triennal dans la seconde moitié du XVIIè siècle, puis quinquennal. L'institution des Flotas de Galleones sera maintenue, et même perfectionnée, tant qu'il y aura des trésors à rapporter des Indes occidentales, soit jusqu'au milieu du XVIIIè siècle.

Chaque année, deux convois sont formés: l'un à destination de la Terre Ferme pour le Nouveau Royaume de Grenade, l'autre vers Veracruz pour la Nouvelle Espagne. Ils quittent Cadix ensemble, à la fin du printemps ou au début de l'été, période où l'alizé de nord-est est bien établi; en route via les Canaries, ils parcourent soixante-quinze milles par jour, en moyenne.

Le convoi de la Terre Ferme atterrit sur Tobago puis longe la côte, détachant des navires vers les divers établissements; il rallie Carthagène en deux mois. Dès qu'il est informé de son arrivée, le vice-roi Pérou fait transporter la récolte dans les magasins de Portobello. Lorsqu'ils sont pleins, les galions arrivent de Carthagène : ils ravitaillent la colonie, embarquent la récolte et retournent ensuite à leur port-base où ils complètent leurs approvisionnements; début juillet, galions et navires marchands font voile vers l'Espagne, via La Havane. Le trajet Carthagène-Cadix sera couvert en cent dix jours.

Après séparation, la flotte de la Nouvelle Espagne atterrit sur Saint-Martin puis va faire de l'eau à Porto-Rico. Elle se dirige ensuite vers Veracruz fait, détachant également ses bâtiments ravitailleurs. Après soixante-quinze jours de mer, les galions sont désarmés pour hivernage à San Juan de Ulua. En mars suivant, chargée de la récolte du Mexique, la flotte appareille pour La Havane où elle retrouve les navires détachés l'année précédente.

La date de retour est choisie pour éviter les tempêtes de suroît qui, en automne, balayent l'Atlantique nord-est et pour tenir compte d'une plus faible vitesse : sur cette portion de trajet, on ne fait guère de plus de quarante-cinq milles par jour. Les bâtiments quittent La Havane en juillet; via les Açores, ils rallient l'Espagne en soixante-dix jours.

2.- Le galion tient du vaisseau rond par la forme générale et de la galère par sa longueur; il possède trois mats verticaux.

Certaines années, les deux Flotas se retrouvent à Cuba et font ensuite route de conserve.

Carthagène, coffre-fort du Nouveau Royaume de Grenade

Connu depuis 1502, la baie de Carthagène a été ainsi baptisée en raison de sa ressemblance avec le port castillan éponyme. Faisant face à l'ouest, la côte n'est pas soumise à la houle continue levée par les alizés. La baie est abritée du ressac par des îles basses, couvertes de végétation; le marnage y est inférieur au mètre. On y accède par deux passes: la Bocagrande, large et peu profonde, s'ensable rapidement; plus au sud, étroite et accore, la Bocachica –appelée Boccachique ou Boucachique par les Français– est l'accès normal.

Cartagena de Yndias, est fondée en 1533 par Pedro de Heredia, noble madrilène en rupture de justice pour cause de duels ; il avait obtenu du gouvernement de Jeanne la Folle, Doña Juana la Loca, l'autorisation d'explorer et de coloniser la région s'étendant de la rivière de la Madeleine au golfe de Darién. Voici comment Jean Blaeu décrit la ville, vers 1640:

> *La cité de Carthagène est voisine de la mer, elle a plus de 500 habitants entre lesquels il y a plus de 200 femmes. C'est la demeure du gouverneur, et des officiers de finances du roi; il y a une église cathédrale, dont l'évêque est suffragant de l'archevêque du Nouveau Royaume... Elle est bâtie sur un lieu sablonneux dans une péninsule en un lieu plain, contre le nord... Il n'y a pas de puits, les habitants recueillant l'eau de pluie dans des citernes... La température de l'air est assez malsaine ... Son port est l'un des plus commodes de toute l'Inde, toute fois les grands navires ne peuvent pas s'approcher de la ville.*

Malgré de nombreuses difficultés techniques et matérielles, Carthagène devient rapidement la base principale du trafic de la vice-royauté du Pérou; à la fin du XVIè siècle c'est le port le plus important du Nouveau Monde.

Les mesures prises par le Grand conseil des Indes –organisation de convois, strict secret des dates de retour, soutien dans les atterrages européens– ont initialement permis de réduire les pertes, mais elles ont fait réfléchir l'adversaire: flottes royales, bâtiments privés armés en course et bateaux pirates vont changer de tactique : ils cesseront de s'en prendre aux convois et iront directement attaquer les entrepôts de l'autre côté des mers. La bataille de l'Atlantique se déplace vers l'ouest, c'est l'opération Paukenschlag[3] avant la lettre.

Carthagène sera successivement attaquée et pillée par les pirates français Robert Baal (1544) et Martin Cote (1569). Les corsaires anglais John Hawkins et Francis Drake (1570) ne réussissent pas à faire plier la citée, malgré un intense bombardement. Drake revient en 1586; il rase la ville mais son butin est très réduit, les habitants ayant pu mettre leurs biens en sécurité.

3.- Opération Coup de cymbales, nom de code de la Kriegsmarine pour le transfert des zones d'activité de sous-marins vers les eaux américaines en 1942; The American Turkey Shoot pour l'US Navy.

Cette agression conduit le roi d'Espagne à presser construction de fortifications décidées dès le premier siège. Ce travail titanesque s'étendra sur deux siècles; son coût est évalué à trois cents millions de livres. L'enceinte initiale comprend vingt-deux bastions; elle sera même agrandie au XVIIIè siècle pour englober le faubourg de Getsemaní. La Bocachica est commandée par les forts San Luis et San José ; elle est barrée par une chaîne flottante. Dans la lagune, un second goulet, également muni d'une chaîne flottante, est battu par les forts Castillogrande de Santa Cruz et Manzanillo. Enfin, le fort Boquerón, constitue l'ultime défense du chenal d'accès. Ces mesures transforment radicalement la donne lors des attaques ultérieures : succès pour Pointis (1697), échec pour Vernon (1741).

L'expédition de Pointis, montage et résultat

1696, la politique de grandeur du Roi-Soleil a vidé les caisses de l'Etat. La capitation, créée pour couvrir les dépenses de guerre, ne suffit pas et c'est donc assez facilement que le souverain se laisse convaincre par Pontchartrain, secrétaire d'Etat à la marine, de profiter des trésors d'Espagne en allant puiser à la source: deux officiers ont établi des projets d'opération ayant pour objectif le pillage de Carthagène ou de Porto-Bello.

L'un est baron de Pointis, capitaine de vaisseau et commissaire général de l'artillerie. Seigneur de vieille noblesse, apparenté aux d'Estrées, il a consacré sa vie au service du roi sur mer. En Méditerranée, il a participé aux bombardements des cités barbaresques. En Atlantique, il a été de toutes les grandes batailles; il commandait à Béveziers. C'est un tacticien imaginatif qui possède une volonté de fer. L'autre est Ducasse, également capitaine de vaisseau et gouverneur de Saint-Domingue. De modeste extraction, ayant servi les grandes Compagnies coloniales, il a une immense expérience de l'outremer; il est gouverneur de Saint-Domingue depuis six ans. Il possède également une volonté de fer; c'est un conquérant qui possède une véritable vision stratégique.

Leurs plans ont au moins deux points en commun:

- le renforcement des troupes venues de France par des hommes levés sur place, en particulier des flibustiers[4],
- le financement de l'opération suivant le principe des armements mixtes[5].

C'est le projet de Pointis qui est retenu. Ducasse sera son second; c'est lui qui conduira les flibustiers. Pointis versus Ducasse: deux éducations, deux visions du mon-

4.- La grande époque de la flibuste est terminée; les gouverneurs successifs ont su canaliser l'énergie farouche de ces hommes pour les utiliser au mieux des intérêts de la France. En échange de la protection officielle du roi, ils leur apportent une aide précieuse, tant pour défendre la colonie que pour attaquer celles de ses ennemis. Ils sont la terreur des Espagnols: "Les flibustiers ne réussirent qu'à faire aux Espagnols presque autant de mal que les Espagnols en avaient fait aux Américains".

5.- Un armement mixte est un armement en course dans lequel le Roi fournit hommes et moyens tandis qu'une société par action apporte l'argent nécessaire pour assurer les frais de fonctionnement. Le butin est ensuite partagé suivant une clé de répartition que le Roi modifie en fonction de ses besoins.

de et de la gloire, mais aussi deux destins inattendus. Pointis, mourra chef d'escadre alors que, comme nous le verrons plus loin, Ducasse atteindra le sommet de la gloire.

Saint-Simon écrit: "Cette expédition, qui a tout à fait l'air d'un roman, fut conduite avec un jugement, et, dans l'exécution, avec une présence d'esprit égale à la valeur". Je serais plutôt tenté de la qualifier d'opera seria; un opéra créé pour Louis XIV, produit par Pontchartrain; livret, musique et mise en scène du baron de Pointis; exécuté par la troupe et l'orchestre de la marine royale, avec le concours du chœur des flibustiers, Ducasse coryphée.

Armement à Brest

Carthagène étant réputée imprenable en raison de l'épaisseur des murailles, Pointis, spécialiste de l'artillerie, compte commencer par écraser la ville avec des bombes puissantes lancées par-dessus les murailles, puis pratiquer au canon des brèches aux endroits reconnus les plus faibles avant donner l'assaut. Pour profiter au mieux des conditions météorologiques, il veut appareiller en octobre, ce qui devrait permettre de rentrer en avril de l'année suivante.

Pour transporter, en sûreté, à l'aller les moyens militaires et la logistique, les trésors d'Espagne au retour, le Roi lui fournit sept vaisseaux –le *Sceptre* (1er rang), le *Saint-Louis* et le *Fort* (2è rang), le *Vermandois*, *l'Apollon*, le *Furieux* et le *Saint-Michel* (3è rang) ainsi qu'une flûte de charge, la *Maison de Ville d'Amsterdam*. L'éclairage, les mouvements de troupes et la répétition des ordres seront conduits par trois frégates, la *Mutine* et *l'Avenant* (4è rang), le *Marin* (5è rang) et une corvette, la *Providence*. La galiote *l'Eclatante* est équipée de deux mortiers à plaque de 12 pouces. La phase amphibie sera assurée par quatre traversiers d'Aunis: *Ester*, *Marie-Anne*, *Saint-Pierre* et *Saint-Louis*. Sur le théâtre d'opérations, Pointis doit en outre pouvoir compter sur la division de des Augiers que le ministre a placée sous ses ordres: le *Bourbon* (2è rang), le *Bon* (3è rang), le *Favori*, *l'Aigle* et la *Badine* (5è rang), la *Loire* (flûte), ainsi que quelques marchands.

Le Roi lui donne cent trente et un officiers, soixante-cinq gardes de la marine dans le rang, deux mille cent cinquante hommes d'équipage et mille six cents soldats des compagnies franches de la Marine. Pour les opérations à terre, Pointis estime que quatre mille hommes sont nécessaires, non compris les équipages. Comme prévu, il attend des renforts de la colonie: compagnies franches de la Marine et Gens de la Côte, habitants (i.e. planteurs et boucaniers), flibustiers, nègres (i.e. esclaves) sans oublier la division de des Augiers.

Afin d'assurer le succès dans des conditions difficiles, l'encadrement a été largement renforcé par du personnel choisi pour ses capacités techniques et opérationnelles:

- officiers de galiote et bombardiers pour la mise en œuvre de l'artillerie, à bord comme à terre,
- officier des troupes franches et gardes de la Marine, pour la conduite des soldats,
- sapeurs pour les sièges…

Les moyens médicaux sont considérés avec le plus grand soin: en plus du personnel

spécialisé embarqué sur chaque navire, l'escadre possède un hôpital à la suite embarqué sur une seconde flûte, la *Dieppoise*.

Les listes de produits de première nécessité s'allongent: munitions de bouche pour sept mois, dont beaucoup de farine, de vin, de viande salée, énormément d'eau de vie dont une large part sera consommée par les flibustiers; rechanges, équipements, vêtements; équipements de siège, mortiers, poudre et munitions; armement individuel; médicaments et ferrements pour le navire hôpital.

Comme il s'agit d'un armement mixte, les comptes sont tenus avec le plus grand soin, car toute dépense, aussi minime soit-elle, doit être mise au compte de la société par actions qui assure le financement. Factures et ordres de paiement se multiplient ; ils sont regroupés et enregistrés en chapitres généraux dans le "Compte fourni par Bernard de St Jean chevalier baron de Pointis, de la dépense qui a été faite depuis le mois d'octobre de l'année 1696 jusqu'en août 1698". C'est cela qui constitue le trésor que Georges Ousset m'a légué.

Pointis avait prévu d'appareiller en octobre mais une période prolongée de mauvais temps a retardé le carénage des navires et la centralisation à Brest d'un matériel considérable a été plus longue que prévue. Mi-novembre, le Marin appareille indépendamment, pour porter à la colonie les ordres du ministre. Fin décembre, on attend toujours un important convoi d'armes et de vivres indispensables à l'expédition. Le temps passe, les vivres fondent et les esprits s'aigrissent. Excédé, Pointis décide d'aller, avec toute sa flotte, chercher le convoi signalé au Port-Louis puis de faire directement route sur les Antilles.

Le 6 janvier 1697, le vent étant passé à l'est, Pointis décide d'appareiller malgré la menace de l'escadre anglaise de Sir Cloudesley Shovell, signalée au large d'Ouessant : le lendemain, au petit jour, l'escadre sort de Brest. Le goulet est à peine franchi que le convoi est en vue ; alors on mouille à Bertheaume. Deux jours pour embarquer, ranger, arrimer et l'escadre remet à la voile; le temps est toujours plutôt beau, avec un vent d'est nord-est bien établi. Afin de déjouer l'Anglais, Pointis sort par le raz de Sein.

Saint-Domingue, fin de la mise en condition

Le 26 février, l'escadre arrive en vue de Saint-Domingue. Quand elle mouille devant Léogane (6 mars) Pointis a encore fort à faire:

- régler avec Ducasse les conditions d'emploi et de paiement des gens de la Côte,
- prendre le contrôle de la division de des Augiers et des frégates flibustières puis les intégrer au sein de sa propre force,
- fournir des munitions de guerre et de bouche aux nouveaux participants,
- embarquer les renforts et compléter ses propres approvisionnements,
- mettre sur pieds le corps de débarquement.

Le gouverneur est convié à une première réunion d'état-major: immédiatement, une profonde mésintelligence s'installe entre ces deux hommes, hautains et autoritaires, déjà montés l'un contre l'autre avant même que de s'être rencontrés.

La situation n'est pas brillante. Ducasse qui tente, depuis des semaines, de faire modifier les plans conformément ses propres vues, annonce que la colonie ne peut fournir plus de sept ou huit cents hommes et environ six cents flibustiers. Les renforts nautiques sont inexistants: contrevenant aux ordres, des Augiers est rentré en France ne laissant derrière lui que le *Favori*, frégate armée en flûte et le *Cristo de Maracaibo*, galion vice-amiral de l'armadilla de Barlovento, capturé peu avant.

Rapidement, le mécontentement se fait jour chez les flibustiers; Pointis soupçonne Ducasse d'en être responsable. Il se sent pris au piège: sans lui, les flibustiers n'obéiront pas, et sans eux il manquera d'hommes. De son côté, le gouverneur tente d'expliquer la méfiance des flibustiers par les injustices répétées dont ils s'estiment l'objet de la part des représentants du Roi. Il convainc Pointis de passer un contrat avec eux; des proclamations sont placardées.

Pendant ce temps, on travaille aux réparations nécessitées par la traversée; on fait du bois pour trois mois; les frégates flibustières, toutes délabrées, sont remises en état et avitaillées. Tout cela est conduit avec grande diligence car Pointis veut séjourner à Saint-Domingue le moins longtemps possible.

Le 19 mars enfin, l'escadre appareille pour aller faire de l'eau près du cap Tiburon; les frégates flibustières et divers bâtiments la suivent, comme à regret. Un violent coup de vent disperse la flotte qui se regroupe cinq jours plus tard à l'aiguade, sans trop de casse. Sans perdre de temps, Pointis prépare ses forces pour le débarquement. Les effectifs généraux sont impressionnants: au total près de cinq mille cinq cents hommes, dont près de deux mille neuf cent sont entraînés pour le combat d'infanterie. Mis à terre, les hommes de pied sont répartis en bataillons et compagnies. L'état-major est formé; Ducasse commande personnellement les hommes de Saint-Domingue. Pointis fait reconnaître les officiers puis passe les troupes en revue. Il expose ses intentions et donne ses instructions à ses capitaines.

Lundi 1er avril 1697, la mise en condition est terminée. "Dans un ordre à faire trembler les Indes" l'escadre appareille pour la Terre Ferme. Deux frégates flibustières, la Gracieuse et la Serpente, sont détachées pour faire du renseignement.

Epilogue

Deux semaines plus tard, la force est devant Carthagène; les conditions géographiques et météorologiques obligent Pointis à reconsidérer ses plans. Le 14 avril, hommes et matériels sont débarqués à proximité du fort San Luis; après vingt-quatre heures de bombardement la position tombe; on rembarque et les bâtiments entrent dans la lagune. Le 18, on prend le fort Santa Cruz et, le 20, le fort San Lazaro; le matériel de siège et l'artillerie sont mis à terre. Le faubourg de Getsemaní pris le 30, la ville capitule le 3 mai et la garnison est autorisée à sortir avec les honneurs de la guerre le 6. Le sac organisé de la ville dure jusqu'au 30 mai.

Le 1er juin, les navires du Roi appareillent tandis que les flibustiers retournent pillage. Le 7 juin, Pointis engage l'escadre anglo-hollandaise de Nevill. Dans la nuit ses bâtiments perdent le contact. C'est avec seulement cinq vaisseaux qu'il continue vers Terre-

Neuve faire des rafraîchissements (mi-juillet), qu'il engage la division de Harlow au large des Sorlingues (25 & 26 août) et qu'il entre à Brest (29 août) où le Fort l'attend depuis trois semaines. Les autres unités arriveront en ordre dispersé, à Brest au Port-Louis ou à Rochefort, jusqu'à la mi-novembre. Aucun grand bâtiment n'a été perdu ; la poussière navale a été sabordée ou vendue sur place. Le butin, officiellement huit millions de livres, est intact: la part du Roi avoisine deux millions.

Le renversement des alliances: avènement de Philippe V

En remettant en cause de la renonciation formelle faite au moment de leur mariage par les infantes Anne d'Autriche puis Marie-Thérèse, Louis XIV crée en Europe une situation d'intense rivalité secouée par deux conflits –guerre de Dévolution (1667-68) et guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-97)– et des traités sans lendemain; depuis Ryswick, l'Europe vit une "drôle de paix". Charles II malade et sans postérité, la France, l'Angleterre et les Provinces-Unies signent (1700) un accord secret par lequel le Grand Dauphin devrait recevoir Naples, la Sicile et le Milanais tandis que l'archiduc Charles aurait l'Espagne, les Pays-Bas espagnols et les colonies d'Amérique.

Contre toute attente, Charles II bouleverse la situation en plaçant Philippe, duc d'Anjou, en tête de la ligne de succession: Louis XIV abandonne aussi-tôt le projet secret de partition et accepte le testament. Le 4 décembre, quand le tout nouveau Philippe V prend la route de Madrid, deux camps se sont formés:

- d'un côté, la France et l'Espagne, avec deux alliés moins fermes, le Portugal et la Savoie,
- de l'autre, Léopold 1er réclame le trône pour son fils et cherche à entraîner derrière lui les puissances qui craignent de voir un jour les deux couronnes réunies sur une même tête.

1701, l'Empire, l'Angleterre, les Provinces-Unies et le Danemark signent à La Haye un traité d'alliance, hostile aux deux couronnes : c'est la seconde Grande alliance. 1702, Anne Stuart succède à Guillaume III. Le 24 mai, la Grande alliance déclare la guerre et Louis XIV fait de même, "obligé que nous sommes de défendre le trône et les légitimes prérogatives de notre petit-fils, Philippe V, roi d'Espagne". 1703, la Savoie passe à l'ennemi; le Portugal se prépare à faire de même. En France la Cour et le peuple suivent fidèlement leur Roi; la Marine qui, pendant trois décennies, s'est battus contre les vaisseaux et galères d'Espagne fait allégeance au nouveau souverain. J'ai choisi Ducasse pour illustrer ce propos et conclure mon exposé.

En 1686, Ducasse, qui vient d'abjurer, est accepté dans la marine du Roi avec le garde de lieutenant de vaisseau. Jusqu'à la paix de Ryswick, il fait son quotidien de la lutte contre l'Espagne aux Amériques. Il est considéré (1690) comme "de tous les officiers de marine, celui qui connaît mieux le fort et le faible de l'Amérique". Capitaine de vaisseau en 1693, anobli en 1696, il reçoit la croix de Saint-Louis pour de sa participation à l'opération de Carthagène.

Ses connaissances exceptionnelles et ses talents de négociateur sont connues à la Cour. Sur proposition du secrétaire d'Etat à la marine, le Roi le place aux côtés de

l'ambassadeur de France auprès de Philippe V; c'est dans ce rôle qu'il va pouvoir préciser sa vision stratégique.

Ducasse observe que, dans ce contexte nouveau, le soutien de l'Espagne passe par la garantie des revenus de la Couronne, ce qui implique la participation à la défense des colonies du Nouveau Monde et au transfert en métropole de leurs richesses; cela implique également la mise en commun de l'Asiento. Afin de lui donner la stature nécessaire, le Roi crée, spécialement pour lui, la charge de chef d'escadre de l'Amérique; Philippe V le fait Capitan General de la Mar.

A la déclaration de guerre, Ducasse est immédiatement chargé d'escorter un convoi vers Carthagène et de conduire au Mexique le nouveau vice-roi. Au large de Santa Marta, il écrase Benbow. "La bataille de l'océan Atlantique est commencée : le trône du roi d'Espagne en dépend" note Louis XIV.

Ducasse est blessé à Velez-Malaga (1704) où il commande une division. A trois reprises - 1705, 1708, 1711 – il ramène en Europe les richesses de la Nouvelle Espagne qu'autrefois il convoitait. "Je crois toujours que la victoire et la paix nous peuvent venir de l'océan" note le Roi. Ses succès lui valent de nouveaux honneurs :

- lieutenant général des armées navales (1707),
- commandeur de Saint-Louis (1711),
- Philippe V l'honore de "l'ordre de la Toison d'Or, voulant bien le dispenser de faire ses preuves" (1712).

Les séquelles de ses nombreuses blessures l'obligent quitter le service ; il meurt le 27 juin 1715. Saint-Simon conclut:

> *La considération générale qu'il s'était acquise même du Roi et de ses ministres, ni l'autorité où sa capacité et ses succès l'avaient établi dans la marine ne purent le gâter. C'était un grand homme maigre, commandeur de Saint-Louis, qui, avec l'air d'un corsaire et beaucoup de feu et de vivacité, était doux, poli, respectueux, affable, et qui ne se méconnu jamais. ... Il aimait l'Etat et le bien pour le bien, qui est chose devenue bien rare.*

Juan Francisco de la Bodega y Quadra, los años iniciales

Jorge Ortiz Sotelo*

El gran explorador de la costa oeste norteamericana, Juan Francisco de la Bodega y Quadra, ha merecido diversos reconocimientos tanto en España, como en México, Estados Unidos y Canadá. En el Perú, desde los años ochenta se publicaron algunos trabajos sobre este personaje, en 1994 se llevó a cabo un coloquio internacional con ocasión del doscientos cincuenta aniversario de su nacimiento y los doscientos años de su muerte, y en marzo del 2001 tuvo lugar un primer homenaje oficial a ese limeño, al darse su nombre a un colegio público.[1] En fecha más reciente, la Municipalidad de Lima, con apoyo del Instituto Nacional de Cultura, inició los trabajos de restauración de la casa paterna, donde pasó parte de su infancia y niñez.[2]

Este artículo presenta el avance de un proyecto mayor sobre la vida de Bodega y Quadra, comprendiendo lo referido a su familia, a sus años iniciales en Lima y a la primera etapa de sus servicios navales, antes de ser destinado por primera vez al Apostadero de San Blas de Nayarit.

La familia

Los Bodega y los Quadra son antiguas familias vizcaínas, la primera con casa solariega en la localidad de Santa Juliana de Abanto y la segunda con solar conocido en un lugar anexo a San Julián de Musquiz.[3] Ambas familias unieron sus apellidos en 1688, cuando Juan de la Bodega y Salazar contrajo matrimonio con Isabel de la Quadra y Medrano, asentándose en San Julián de Musquiz, en la parte baja del valle del Somorrostro, a orillas del Cantábrico, donde nacieron sus hijos, entre ellos Isabel y Juan de la Bodega y Quadra.[4]

* Secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana.

1.- Resolución directoral nº 490, del 15/3/2001, Dirección de Educación del Callao, cambiando de nombre al Colegio Nacional Mixto 5042 por el de Juan Francisco de la Bodega y Quadra. La gestión fue propiciada por Henry Harman, entonces viceministro de Gestión Educativa.

2.- Teodoro Hampe Martínez, "La casa de Bodega y Quadra", en *Gaceta Cultural del Perú* nº 22 (Lima, Instituto Nacional de Cultura, octubre 2006), pp. 34-35.

3.- Dalmiro de la Valgoma y Barón de Finestrat, *Real Compañía de Guardiamarinas y Colegio Naval Militar*, Madrid 1944, ficha 1413.

4.- Tuve ocasión de conocer la casa de los Bodega y Quadra en San Julián de Musquiz, con

La primera contrajo matrimonio con Pedro de Lavalle y San Martín, dando origen a una extensa familia que también tuvo ramificaciones peruanas. El segundo, bautizado el 30 de mayo de 1677,[5] se casó el 22 de marzo de 1701 con Agustina de las Llanas y Barbadán, también de San Julián, llegando a tener dos hijos, Tomás y Juan, antes de la prematura muerte de su esposa. Contrajo nuevas nupcias con Josefa de Llano, con la que tuvo otros tres hijos, Francisco Antonio, Pedro y María. El mayorazgo recayó en uno de estos últimos, posiblemente en Pedro, quien llegó a ser alcalde y juez ordinario de Somorrostro en 1773. Uno de los hijos de este último pasó al Perú y fue corregidor de Paria, muriendo durante la rebelión indígena de 1782.[6]

Juan de la Bodega y Quadra y de las Llanas llegó a ser regidor en Somorrostro en 1722, y al parecer pasó al Perú poco después atendiendo al llamado de su tío José de la Quadra y Sandoval Rojas, asesor general del virrey peruano.[7] Su hermano Tomás había llegado a Lima en 1720, siendo acogido en casa de su pariente Antonio de la Quadra.[8] En la capital peruana se dedicó al comercio, logrando algún éxito económico antes de contraer matrimonio en la parroquia de El Sagrario el 20 de noviembre de 1728, con Francisca de Mollinedo de Losada, hija del bilbaíno Manuel de Mollinedo y Ordellana, y de la chancaína Josefa de Losada Mendoza Agüero y Retes, quienes a su vez se habían casado en Chancay el 10 de febrero de 1703. Francisca de Mollinedo había nacido en Lima, siendo bautizada en la parroquia de Huérfanos el 27 de abril de 1713. Por el lado paterno estaba emparentada con Manuel de Mollinedo y Angulo, obispo del Cusco que había tenido una importante labor en la reconstrucción de templos y edificios en esa ciudad luego del terremoto de 1650.[9]

Las actividades de Tomás de la Bodega y Quadra fueron creciendo con el paso de los años, dedicándose tanto al comercio como a la agricultura. En todo ello debió irle bien, pues en 1748 adquirió dos propiedades urbanas. La primera era una casa en la calle que va de la esquina del convento grande de San Agustín a la calle de San Sebastián, perteneciente al patronato de Matheo Pastor de Velasco, rematada por la Inquisición el 25 de junio de aquel año en 3,821 pesos. La segunda es el solar ubicado en el Rastro de San Francisco, actual jirón Ancash, entre la Estación de Desamparados y el Convento de San Francisco, donde se había levantado la casa de María Marcela de Ilarduy, destruida en el terremoto del 28 de octubre de 1746, por la que pagó 1,544

su recientemente desaparecido propietario, el capitán de corbeta Antonio Menchaca.

5.- Guillermo Lohmann Villena, *Los americanos en las órdenes nobiliarias (1529-1900)* (Madrid, CSIC, 1967), I, pp. 55-56. Jorge Fernández Stoll, "Un marino limeño en el límite boreal de la América española", *Revista del Instituto Peruano de Investigaciones Genealógicas* nº 12 (Lima, abril 1967), p. 29.

6.- http://www.euskalnet.net/laviana/gen_bascas/bodega.htm

7.- Antonio Menchaca, *De California a Alaska. Vida y descubrimientos de D. Juan Francisco de la Bodega-Quadra* (Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1989), p. 9.

8.- Archivo Arzobispal de Lima (en adelante AAL), expedientes matrimoniales 1728 agosto, nº 7, Tomás de la Quadra y Francisca de Mollinedo.

9.- Valgoma, *Real Compañía...*, ficha 1413. Lohmann, *Los americanos...*, pp. 55-56.

pesos 5 reales.[10] En los años siguientes, Tomás de la Bodega construyó en este solar una casa con "tres puertas a la calle, con su altillo de dos piezas y balcón, labrada toda nueva después del temblor de la noche del 28 de octubre de 1746, fondo desde la calle hasta el río".[11]

En 1760 su hermano Pedro presentó a su nombre ante "las autoridades de Las Encartaciones información de su nobleza, cristiandad, vizcainía y limpieza de sangre", siendo elegido alcalde de Somorrostro en 1761, sin llegar a tomar posesión de ese cargo.[12] Para entonces ya era miembro del Tribunal del Consulado limeño, desempeñándose como cónsul desde 1762 hasta 1766.[13]

Los esposos Bodega-Mollinedo tuvieron varios hijos, como se verá más adelante, de los cuales ocho sobrevivían en 1763. Al igual que su padre, en muchas ocasiones usarían sólo los apellidos paternos, pero en otras harían uso indistinto de ese apellido o sólo del de Quadra, lo que en algunos casos hace confuso el seguimiento de sus respectivas trayectorias vitales.

Al menos entre 1763 y 1775 los esposos Bodega y Quadra poseyeron algunas tierras en Chancay,[14] y a tenor de lo indicado por un investigador peruano también sabemos que Tomás había sido propietario del fundo de Santa Rosa de Urrutia, que se extendía por los valles de Chincha, Cóndor, Humay y Ollas, fundo que eventualmente vendió a la familia Querejazu.[15]

Tomás de la Bodega y Quadra enviudó hacia 1770, habiendo alcanzado una posición acomodada, con las propiedades limeñas que ya hemos señalado, así como las tierras en Chancay y algunas casas en Somorrostro, recibidas por herencia materna. Sus últimos años los pasó acompañado por uno de sus hijos menores, añadiendo varios codicilios al testamento que había efectuado con su difunta esposa en 1763 para distribuir su patrimonio. A cada uno de sus hijos le otorgó diversos adelantos de herencia, y a su sobrina Ramona de la Bodega, hija de un medio hermano, le legó las propiedades en Somorrostro, que se encontraban en posesión de su media hermana María.[16] A principios de 1775 se encontraba muy enfermo, falleciendo los primeros días de marzo de aquel año. Fue enterrado el 7 de ese mes en la iglesia de San Francisco.[17]

10.- AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 604, ff. 193-201v, 9/4/1763.
11.- AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 627, ff. 167-172, venta 9/5/1774.
12.- http://www.euskalnet.net/laviana/gen_bascas/bodega.htm
13.- Manuel de Mendiburu, *Diccionario histórico-biográfico del Perú* (Lima, Imprenta de Torres Aguirre, 1890), VIII, p. 449.
14.- AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 604, f. 193, testamento 9/4/1763; protocolo 629, ff. 164v-167v, 8/2/1775.
15.- Fernández Stoll, "Un marino limeño...", pp. 30-31.
16.- AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 629, ff. 164v-167v, 8/2/1775.
17.- AAL, Parroquia de El Sagrario, libro de defunciones nº 9, f. 79v.

Los hermanos

Tomás José Aniceto, el mayor de ellos, nació en Lima el 16 de abril de 1731, siendo bautizado un año más tarde, con Joseph de la Quadra como padrino.[18] Inició sus estudios en el Real Colegio de San Martín en abril de 1744, dedicándose luego al comercio, para lo cual en 1747 recibió de sus padres cinco mil pesos, como adelanto de herencia. Estudió en el Seminario de Santo Toribio[19] y en mayo de 1764 pasó a Cádiz a bordo del navío *San Francisco*, alias *El Torero*, al mando de Domingo Pérez del Vivero, obligándose con su padre por siete mil pesos, enviados en el navío *El Diamante*, y por trescientos pesos más, correspondientes al valor de su pasaje.[20] De Cádiz se dirigió a Madrid, donde en 1765 publicó una relación de méritos en un pequeño folleto de tres páginas.[21] Tres años más tarde fue incorporado al Cabildo Metropolitano de Lima como medio racionero, y en diciembre de 1773 se le otorgó ración completa en reemplazo de Juan de Antúnez, tomando posesión de la misma el 26 de abril del siguiente año.[22] En 1772 fue consultor del Concilio Provincial Limense y eventualmente ejerció como examinador sinodal del Arzobispado.[23] El 21 de enero de 1792 fue nombrado canónigo doctoral de la Iglesia Metropolitana,[24] en reemplazo del doctor Francisco de la Concha. Sin embargo, donde más brillo habría de alcanzar su nombre fue en la Universidad de San Marcos, en cuyo claustro lo encontramos ya en diciembre de 1780. Casi dos años después, el 11 de setiembre de 1782, se hizo cargo de la cátedra de Instituta, volviendo a ser reconocido como propietario de la misma en 1786 y 1790, siendo reemplazado en la misma en julio de 1792 por Vicente Morales Duárez, tras haber asumido, el 29 de febrero de ese mismo año, la cátedra de Decreto. Fue el último titular de dicha cátedra, defendiéndola en 1796 y en abril de 1800. Asimismo, fue elegido rector a fines de junio de 1796, reemplazando al doctor Cristóbal de Montano, ejerciendo dicha función hasta mediados de 1799, cuando fue sucedido por el doctor José Miguel Villalta y Concha.[25] Para entonces se encontraba bastante delicado de

18.- AAL, Parroquia de El Sagrario, libro de bautizos nº 11, f. 5v.

19.- AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 604, ff. 193-201v, 9/4/1763. Alberto Tauro del Pino, *Enciclopedia ilustrada del Perú* (Lima, Peisa, 2001), III, p. 372. Luis Antonio Eguiguren, *Diccionario Histórico-Cronológico de la Universidad Real y Pontificia de San Marcos. (Crónica e investigación)* (Lima, 1940-1950), I, p. 249.

20.- AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 606, ff. 399-400 (401-402), obligación 10/5/1764.

21.- José Toribio Medina, *Biblioteca Hispano-Americana (1493-1810)*, Santiago de Chile 1962, tomo IV, p. 598.

22.- *Catálogo de reales cédulas, reales órdenes, decretos, autos y bandos que se guardan en el Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda y Comercio* (Lima, 1941), nº 294.

23.- Luis Antonio Eguiguren, *Catálogo histórico del Claustro de la Universidad de San Marcos (1576-1880)* (Lima, 1912), p. 40.

24.- *Catálogo de reales cédulas, reales órdenes...*, nº 405.

25.- Ella Dunbar Temple, editora, "La Universidad. Libros de Posesiones de Cátedra y Actos Académicos 1789-1826. Grados de Bachilleres en Cánones y Leyes. Grados de Abogados", *Colección Documental de la Independencia del Perú* (Lima, Comisión Nacional del

salud, la misma que se fue deteriorando en los meses siguientes hasta su deceso el 17 de junio de 1801.[26] En los años finales de su vida trabó amistad con fray Melchor de Talamantes y Baeza, recomendándolo ante su hermano José Manuel Antonio, que por entonces se encontraba de oidor en la Real Audiencia de México, cuando aquel decidió viajar a esa tierra donde inmortalizaría su nombre.[27]

El segundo de los hermanos Bodega y Quadra fue Manuel, nacido el 19 de febrero de 1733. A temprana edad abrazó la religión franciscana, la misma que profesó su padrino fray Agustín de Mollinedo, figurando como sacerdote en 1763. Al parecer falleció antes de 1772.[28] Vino luego María Josefa de los Dolores, nacida en 1734;[29] y María Antonia de los Santos, nacida el 1° de noviembre del siguiente año. El padrino de esta última fue Juan Manuel Pelayo de la Quadra, primo de su padre, casado con Dorotea de Mollinedo, hermana de su madre.[30] Antes de 1763, ambas hermanas ingresaron al Monasterio de las Concepcionistas Descalzas de San José, ubicado en el Carmen Alto, con una dote de seis mil pesos cada una. La mayor llegó a ser abadesa de dicho monasterio hacia 1793, viviendo al menos hasta 1822, mientras que la menor pasó a llamarse María Antonia del Corazón de Jesús.[31]

El quinto hermano fue Joseph Antonio, nacido el 22 de agosto de 1737, de quien sólo sabemos que en 1763 era estudiante en el Colegio de San Martín y que hacia 1772 se encontraba en España, habiendo recibido nueve mil trescientos pesos de adelanto de herencia de sus padres. Permaneció en España al menos hasta 1775.[32] Nació luego María de la Encarnación, el 25 de marzo de 1740, teniendo como padrino a Antonio de la Quadra;[33] y poco más de un año después, el 9 de agosto de 1741, nació Joseph Antonio Romal, cuyo padrino fue el ya mencionado Juan Manuel Pelayo de la Quadra.[34]

Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1972) XIX, vol., I, pp. 12, 20, 70, 76, 116. Eguiguren, *Catálogo...*, pp. 34 y 40. Carlos Daniel Valcárcel, editor, "La Universidad. Libro XIV de Claustro (1780 -1790)", *Colección Documental de la Independencia del Perú...*, XIX, vol. 1, p. 51.

26.- AGN, escribano Gervasio de Figueroa, protocolo 242, ff. 783-811,

27.- Temple, "La Universidad...", p. LI

28.- AAL, Parroquia de El Sagrario, libro de bautizos n° 11, f. 24v. AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 604, f. 193, testamento 9/4/1763; protocolo 622, ff. 83-85, 18/1/1772.

29.- AGN, escribano Francisco Estacio Meléndez, protocolo 380, ff. 117-118v, 23/1/1749; escribano Francisco de Luque, protocolo 604, f. 193, testamento 9/4/1763.

30.- AAL, Parroquia de El Sagrario, libro de bautizos n° 11, f. 66v.

31.- AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 604, f. 193, testamento 9/4/1763; protocolo 629, ff. 164v-167v, 8/2/1775. Hipólito Unanue, *Guía política, eclesiástica y militar del virreynato del Perú para el año 1793* (Lima, Sociedad Académica de Amantes del País de Lima, 1794), p. 214.

32.- AAL, Parroquia de El Sagrario, libro de bautizos n° 11, f. 96v. AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 622, ff. 83-85, 18/1/1772; protocolo 629, ff. 164v-167v, 8/2/1775.

33.- AAL, Parroquia de El Sagrario, libro de bautizos n° 11, f. 138v.

34.- AAL, Parroquia de El Sagrario, libro de bautizos n° 11, f. 156.

El octavo vástago de la familia Bodega y Quadra fue María Sebastiana, venida al mundo el 20 de enero de 1743. Estos tres últimos fallecieron a temprana edad, pues no figuran en el poder que para testar se otorgan mutuamente los esposos Bodega y Mollinedo en 1749.[35]

El siguiente hermano Bodega y Quadra fue Juan Francisco, personaje central de este trabajo, venido al mundo el 22 de mayo de 1744,[36] siendo seguido por Alberto Magno, quien nació el 15 de setiembre de 1745.[37] Hacia 1772, este último estaba dedicado al comercio, para lo cual recibió seis mil pesos de sus padres, como adelanto de herencia;[38] y dos años después adquirió la casa paterna, valorizada en treinta y cinco mil pesos. En la escritura de compra-venta, su padre señaló que debía mantener "las obras pías fundadas sobre la casa; si muere sin herederos la casa pasará a Manuel de la Quadra con la misma mejora de 15,000 pesos; a Juan Francisco de la Quadra y Mollinedo (alférez de navío); a Juan Antonio de la Quadra (presbítero); a Tomás Aniceto; a sus hijas...[y] Si valiere más de los 35,000 pesos se le haga gracia a Alberto, único hijo que le ha servido a la mano y aún le sirve".[39]

Manuel Antonio de la Bodega y Quadra nació el 10 de mayo 1752 y fue bautizado en la Parroquia de El Sagrario,[40] iniciando sus estudios en el Real Colegio de San Martín el 9 de junio de 1766. Ya en San Marcos, se graduó como doctor en Cánones y Leyes, recibiéndose como abogado ante la Real Audiencia el 17 de enero de 1770. Al año siguiente pasó a España, donde se doctoró en ambos derechos en la Academia de San José, en la Universidad de Alcalá de Henares, en la que poco después tomó a su cargo la cátedra de Leyes. En 1773 se presentó a la oposición escolástica a la canonjía doctoral de la Santa Iglesia Primada de Toledo.[41] Al parecer no llegó a obtener el cargo, ya que no lo coloca entre sus títulos al publicar en 1779 la *Relación de los méritos del Doctor D. Manuel Antonio de la Bodega y Mollinedo, del Gremio y Claustro de las Universidades de Lima y Alcalá de Henares*.[42] Permaneció varios años en Alcalá de Henares, contrayendo matrimonio en dicha localidad con Catalina Merodio.[43]

35.- AGN, escribano Francisco Estacio Meléndez, protocolo 380, ff. 117-118v, 23/1/1749.
36.- AAL, Parroquia de El Sagrario, libro de bautizos nº 12, ff. 9 y 23.
37.- AAL, Parroquia de El Sagrario, libro de bautizos nº 12, f. 46v.
38.- AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 622, ff. 83-85, 18/1/1772.
39.- AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 627, ff. 167-172, venta 9/5/1774.
40.- AAL, Parroquia de El Sagrario, libro de bautizos nº 12, f. 163v.
41.- Antonio Rodríguez Buckinghan, "Bodega y Quadra, explorador peruano del siglo XVIII", en *COPE* VII, nº 17 (1976). Eguiguren, *Diccionario...*, II, p. 254. Medina, *Biblioteca Hispano-Americana...*, V, p. 166. José Toribio Medina, *La imprenta en Guatemala* (Managua, Tipografía Nacional de Guatemala, 1960), I, p. 215.
42.- Medina, *Biblioteca Hispano-Americana...*, VII, p. 113. El impreso constaba de siete páginas y fue publicado en Madrid con fecha 21 de abril de 1779.
43.- Eric Beerman, "Tomás de la Bodega y Quadra y su testamento", en *Nutka 1792, viaje a la costa noroeste de la América Septentrional por Juan Francisco de la Bodega y Quadra*...(Madrid, Ministerio de Asuntos Exteriores de España, 1998), p. 45.

En abril de 1785 ya había sido nombrado oidor de la Audiencia de Guatemala, motivo por el cual abandona Madrid, donde se encontraba residiendo, para embarcarse en La Coruña y llegar a su destino en los primeros meses del siguiente año.[44] En Guatemala ejerció, además, la superintendencia de la Casa de Moneda. En 1792 fue promovido a la Audiencia de México, donde ascendió a alcalde del crimen, y en 1796 fue nombrado asesor general del virreinato. En ciudad de México nació su único hijo, Mariano de la Bodega y Merodio, bautizado en la Catedral el 1° de enero de 1794. Casi seis años después, el 27 de diciembre de 1799, falleció su esposa, contrayendo segundas nupcias el 19 de noviembre 1803 con la poblana María de la Soledad Moreno y Mendíval.[45]

Si bien este matrimonio fue autorizado por el virrey mexicano, no obtuvo licencia real, por lo que temporalmente se vio despojado de su cargo. Al parecer, este despojo estuvo vinculado a la amistad y protección que a pedido de su hermano Tomás había brindado Manuel Antonio de la Bodega y Quadra al sacedorte limeño fray Melchor de Talamantes, involucrado en los primeros intentos independentistas mexicanos. En marzo 1813 fue designado ministro de la Gobernación de Ultramar, cargo que ejerció hasta mayo del siguiente año. En 1815 se trasladó con su familia a Madrid, viviendo en la calle de San Jerónimo, y al año siguiente fue nombrado consejero de Estado y vocal de la junta general creada para pacificar las audiencias en América.[46]

Varios fueron los trabajos que llegó a imprimir a lo largo de su vida, entre ellos la ya citada *Relación de méritos...*, el de derecho titulado *De aequitate Dominii eminentis, et jure, que ejus exercitium Summies Potestatibus competit* (Madrid 1781), el *Dictamen por Asesoría en el pleito del venerable Deán y Cabildo de Guatemala con el Real Fisco sobre el nuevo plan de distribución de Diezmos* (Guatemala 1789), considerado por Toribio Medina como uno de los libros más finamente impresos en ese reino; y la *Representación hecha al Rey, por el exmo. Sr. consejero de Estado: Don Manuel de la Bodega* (México 1820).[47]

Fue diputado por Lima en las cortes constituidas el 25 de febrero de 1821, ejerciendo la vicepresidencia de las mismas. Al año siguiente fue nombrado ministro del Tribunal Supremo de Justicia y nuevamente ministro de la Gobernación de Ultramar. De 1825 a 1834 fue decano del Consejo Supremo de Indias, viviendo en la calle Fuencarral, en Madrid. En junio de 1834 fue nombrado prócer del reino y el 22 de junio del siguiente año falleció en Madrid.[48]

44.- AAB, expediente personal del capitán de navío Juan Francisco de la Bodega y Quadra.

45.- Beerman, "Tomás de la Bodega y Quadra...", p. 45.

46.- José María Carnero, "El 2 de mayo y el alcalde mayor de Navalcarnero" en http://centros2.pntic.mec.es/cp.juan.perez.villaamil/Textos/Villaamil.PDF. Medina, *Biblioteca Hispano-Americana...*, V, p. 166.

47.- Medina, *La imprenta en Guatemala...*, I, p. 215. The Mexican pamphlet collection, 1605-1808, California State Library.

48.- http://www.senado.es/cgi-bin/BRSCGI?CMD=VERDOC&BASE=HISE&DOCN=000000410. Beerman, "Tomás de la Bodega y Quadra...", pp. 45-46.

La última hija de los esposos Bodega-Mollinedo fue María de los Dolores, nacida el 29 de marzo de 1754 y fallecida a temprana edad, antes de 1763.[49]

Juan Francisco de la Bodega y Quadra

Nuestro personaje nació en Lima el 22 de mayo de 1744, siendo bautizado el 3 del siguiente mes en la catedral limeña como Juan Francisco, en recuerdo de su abuelo paterno Juan de la Bodega y Quadra, y de su abuela materna Francisca de Mollinedo de Losada.[50] Su formación temprana debió ser en el seno familiar, siendo admitido en el Colegio Real de San Martín el 16 de marzo de 1761.[51] Su estada en dicho colegio fue breve, pues al parecer ya su padre había decidido que presentara sus papeles a la Real Compañía de Guardiamarinas de Cádiz. Habría sido por ello que ese mismo año presentó un informe sobre la naturaleza, legitimidad y otros, ante el escribano José de Agüero.[52] Poco después viajó a España, quedando bajo la custodia de Juan Antonio de La Fuente, gozando de las rentas de dos capellanías otorgadas por el Monasterio de las Descalzas, impuestas en un solar grande en la calle de la penitenciaria que linda con la Buena Muerte.[53]

Juan Francisco de la Bodega y Quadra fue admitido a la Real Compañía de Guardiamarinas de Cádiz el 21 de setiembre de 1762, siendo el segundo de los casi treinta jóvenes criollos peruanos que habrían de cursar estudios en ella hasta finales del periodo colonial. Cinco meses antes lo había precedido Tadeo Tagle e Izazaga.[54] Los tres años que permaneció en la compañía fueron de intenso estudio bajo los mejores académicos de la armada española, entre ellos el propio Jorge Juan, instructor de algunas materias como navegación y maniobra; Santiago Zuloaga, autor de la famosa *Cartilla Marítima*; Francisco Javier Rovira, a cargo del curso de artillería; y Vicente Tofiño, profesor de astronomía y posteriormente sucesor de Jorge Juan.[55] Los cursos dictados incluían matemáticas, física, artillería, arquitectura naval, maniobra y fortificaciones; y se practicaba, además, la esgrima, el dibujo, la danza y los idiomas francés e inglés.

La paz suscrita entre Gran Bretaña y España en febrero de 1763, luego de largas negociaciones en París, puso fin a una de las guerras que sostuvieron ambas naciones a raíz del pacto de familia. La pérdida de La Florida, la renuncia al derecho de pesca en Terranova y el pago de una crecida cifra, fueron las condiciones impuestas por Londres para retornar a España las cautivas plazas de Manila y La Habana. Penosa

49.- AAL, Parroquia de El Sagrario, libro de bautizos nº 13, f. 18.
50.- Lohmann, *Los americanos...*, I, pp. 55-56.
51.- Eguiguren, *Diccionario...*, I, p. 249.
52.- Lohmann, *Los americanos...*, I, pp. 55-56.
53.- AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 604, f. 193, testamento 9/4/1763.
54.- Valgoma y Finestrat, *Real Compañía...*, ficha 1413.
55.- Cesáreo Fernández Duro, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón* (Madrid, Museo Naval, 1973), VII, capítulo XXI "Ciencias y Literatura".

había resultado la campaña para la armada española, y al concluir la misma se veía bastante disminuida en el número de sus bajeles. A consecuencia de todo esto existía una relativa calma sobre el mar, quebrada tan sólo por la informal y continuada campaña de defensa de las costas meridionales de la península contra naves piratas argelinas y marroquíes.[56]

Para mayo de 1765, cuando nuestro personaje culminó sus estudios en Cádiz, fue destinado al navío *Terrible*, fuerte en setenta cañones, integrante de una fuerza naval destinada a combatir a los referidos piratas. Bajo el mando del capitán de navío Francisco Garganta, el *Terrible* llevó a cabo varias expediciones contra el corso argelino sobre el cabo San Vicente antes que Bodega fuera transbordado al *Princesa*, buque de igual clase, porte y artillería, que se encontraba al mando de Francisco M. Espinoza. En dicho navío efectúo una travesía a Nápoles y Palermo, retornando luego a Cartagena.[57]

La expulsión de los jesuitas, llevada a cabo la noche del 31 de marzo 1767 en toda la Península, movilizó varias embarcaciones del comercio para trasladarlos a aguas italianas y proceder luego a desembarcarlos a orillas de Civitta-Vecchia. Una fragata de cada uno de los tres departamentos marítimos metropolitanos fue designada para custodiar a los transportes, y en tal virtud zarpó la *Garzota*, al mando de Francisco de Saravia y Abreu, con nuestro guardiamarina a bordo. Luego que los buques custodiados dejaron su carga humana en las costas de la citada ciudad italiana, la fragata se dirigió primero a Córcega y luego a Génova. Debió ser al final de esa travesía cuando Bodega recibió el despacho de alférez de fragata, fechado el 12 de octubre de 1767.[58]

Ese mismo año se produjo un serio incidente entre británicos y españoles, a raíz del asentamiento de un grupo de los primeros en las islas Malvinas. El gobierno madrileño estaba indignado y dispuesto a emprender nuevas hostilidades contra los británicos, consultando con el gobierno francés para ver si podían actuar juntos, o al menos brindar apoyo al esfuerzo español, en el marco del pacto de familia. Si bien el gobierno de París alentó inicialmente a su par madrileño, fue cambiando de tono hasta arribar a una actitud en la que las notas enviadas a Madrid contenían sesudas llamadas a la cordura. Esto habría de tener algunas consecuencias poco agradables para España, la más grave de las cuales consistió en la devolución de las islas e instalaciones a los ingleses, ya que habían sido recapturadas en junio de 1770 por una expedición de desalojo al mando del capitán de navío Juan Ignacio de Madariaga.[59]

El conflicto había estado a un paso de estallar, y ambas naciones prepararon sus armadas para el combate y las ubicaron estratégicamente. Dentro de esto último, la

56.- Ídem, VII, pp. 120-123.
57.- AAB, expediente personal del capitán de navío Juan Francisco de la Bodega y Quadra.
58.- Ídem.
59.- Fernández Duro, *Armada Española...*, VII, pp. 133-151. Laurio Destefani, *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ante el conflicto con Gran Bretaña* (Buenos Aires, Edipress, 1982).

española destinó algunos buques a las colonias americanas. Entre los enviados al Callao estaba el navío *Septentrión*, de sesenta y ocho cañones, y quinientos sesenta tripulantes, que por real orden de 21 de octubre de 1768 zarpó de España en demanda de aquel puerto. En esa nave, al mando del capitán de navío Antonio de Arce, servía el alférez de fragata Bodega y Quadra.

El viaje se llevó a cabo pasando por Buenos Aires, el Estrecho y Concepción, y al parecer se efectúo en conserva con el navío *Astuto*, que había zarpado en igual fecha y con el mismo destino. La información que poseemos sobre este segundo navío indica que ambos buques arribaron a Buenos Aires debido a mal tiempo, pasando a Montevideo el 26 de julio de 1769 y de este puerto para Chile el 16 de diciembre, a donde arribaron el 28 de marzo siguiente. Finalmente, el 28 de julio de 1770, el convoy tomó fondo en la bahía chalaca.[60]

En el Callao se encontraban los siguientes buques: el navío *San José* (a) *El Peruano*, con sesenta y ocho cañones y quinientos sesenta hombres; la fragata *Santa María Magdalena* (a) *El Águila*, dotada con veintiséis piezas de artillería y doscientos tripulantes; y la urca afragatada *Nuestra Señora de Monserrat*, tripulada por doscientos ochenta hombres y artillada con cuarenta piezas. En el curso de los siguientes meses otras naves se sumaron a las arriba señaladas, amén del ya citado *Septentrión* y su compañero *Astuto*: el navío *San Lorenzo*, al mando de Felipe Gonzales Haedo; y las fragatas *Santa Rosalía*, con Antonio Domonte como jefe; y *La Liebre*, cuyo comandante era el capitán de fragata Manuel Cornejo.[61]

Hacia finales de 1771, desvanecida la posibilidad de un conflicto con Inglaterra, el Ministerio de Marina español dispuso el retorno de las naves estacionadas en el Callao, debiendo zarpar en diciembre de ese año los navíos *Astuto*, *San Lorenzo* y *Septentrión*, y la fragata *La Liebre*. La división así constituida iría al mando de José Somaglia, y en sus bodegas se embarcaron unos ocho millones de pesos en oro y plata para la corona, así como el dinero suficiente para pagar a las tripulaciones los meses de noviembre y diciembre, una vez arribados a España. Todo estaba listo para el zarpe los primeros días de enero de 1772; sin embargo, al momento de ajustar salarios a la tripulación, la del *Septentrión* y la del *Astuto* se declararon disconformes y asumieron una actitud de franca rebeldía al rechazar el dinero que los contadores ofrecían. Conocedor de esta situación, Somaglia, que al parecer tenía izada su insignia a bordo del *San Lorenzo*, dictó bando en el que declaraba, por expresa orden del virrey Amat, fechada 8 de enero, la pena capital para quien no depusiera esa actitud. El efecto fue inmediato y ambas tripulaciones aceptaron cobrar sus haberes; sin embargo, los ánimos no andaban del todo calmos y así lo hicieron saber los oficiales, señalando que

60.- A. de Porlier y Jarava, "El apellido Lasquetty y su vinculacion a la marina", en *Revista General de Marina*, tomo 183 (Madrid diciembre 1972), p. 573.

61.- Fernández Duro, *Armada Española...*; VII, pp. 153-162. Guillermo Lohmann Villena, "Siglos XVII y XVIII", *Historia Marítima del Perú*, Lima, 1974, tomo IV, pp. 177-182. Museo Naval de Madrid, Ms. 2251.

algún desorden podía producirse en la larga navegación que les esperaba, más aún teniendo en cuenta la valiosa carga transportada, si no se aplicaba una severa sanción a los cabecillas de la ya concluida rebelión.

La reacción guardó directa proporción al peligro denunciado, y el 11 de enero de 1772 el propio virrey Amat dispuso la formación de causa a los diez más revoltosos, pasándolos presos a tierra, y el trasbordo de algunos tripulantes de los demás buques al *Septentrión*, donde más había calado la indisciplina. A pesar de estas medidas, los oficiales de este navío y del *Astuto*, reunidos por Somaglia, insistieron en solicitar sanciones ejemplares para los revoltosos, "principalmente en cabeza de dos o tres marineros que habían levantado la voz con particular insolencia".[62] El virrey Manuel Amat y Juniet fue informado de esta petición por el teniente de navío Cayetano Langara, del *Septentrión*, y tomando debida nota de lo particular de la situación pasó a los castillos del Callao, donde izó bandera de justicia, siendo saludado por siete cañonazos. De inmediato se constituyó a bordo del *Septentrión* y dispuso se diezme a los tripulantes comprometidos, resultando de ello veintisiete diezmados. Sometidos a sorteo, veinte fueron condenados a sufrir la pena del cañón —consistente en azotarlos amarrados a una pieza de artillería— y luego a pasar a los Castillos del Callao donde cumplirían servicio de arsenal. Los siete restantes fueron condenados a la pena capital, sufriendo por ello el inmediato fusilamiento. Pasó luego el Virrey a bordo del *Astuto*, donde dos marineros fueron condenados a muerte, luego de la diezma y el sorteo, y catorce pasaron al presidio porteño. A estos nueve ajusticiados se sumaron otros dos, cuyos cuerpos pendían en la verga del palo trinquete del navío *El Peruano*. Ambos pertenecían a la dotación del *Septentrión*, y habían sido detenidos con ocasión de la orden del 11 de enero.

Los demás buques de la flotilla, el *San Lorenzo* y *La Liebre*, también recibieron la visita de la justicia real, pero no hubo causas a castigar en ellos. Ya sosegados los ánimos, los buques zarparon el 18 enero con rumbo a Cádiz a donde arribaron el 18 de julio de ese mismo año.[63] La experiencia de aquel conato de amotinamiento, rápido y drásticamente controlado, habría de ser muy útil para Bodega y Quadra, quien años más tarde también tendría que lidiar con tripulaciones levantiscas en circunstancias adversas.

Su estancia en Lima había sido aprovechada para arreglar algunos asuntos familiares, entre ellos otorgó un poder amplio y general a su padre, el 9 de enero de 1772, recibiendo un adelanto de herencia en la misma fecha ascendente a ocho mil pesos de principal, "en moneda doble de cordoncillo, que con 200 pesos que le entregó en doblones

62.- Manuel de Amat, *Memoria de Gobierno del virrey Amat (1761-1776)* (Sevilla, 1947). Rubén Vargas Ugarte, *Historia General del Perú* (Lima, Carlos Milla Batres, 1966), IV, pp. 292-293.

63.- AAB, expediente personal del capitán de navío Juan Francisco de la Bodega y Quadra. Amat, *Memoria...*, pp. 797-802.

y otros suman 8,557 pesos 6 reales". A cuenta y riesgo de Juan Francisco, tres mil pesos fueron embarcados en el *San Lorenzo* y cinco mil en el *Septentrión*.[64]

El 11 de enero de 1773 Juan Francisco de la Bodega y Quadra fue ascendido a alférez de navío, cuando aún se hallaba a bordo del *Septentrión*. A órdenes del capitán de fragata Manuel Bravo, comandante interino, pasó con dicha nave al departamento marítimo de Cartagena.[65] El 28 de abril de 1774, en vísperas de embarcarse con rumbo a Nueva España, Bodega y Quadra fue ascendido a teniente de navío. Junto con otros oficiales retornaba a América para constituir la dotación del apostadero de San Blas y llevar a cabo el último proceso de expansión española en el Nuevo Mundo.

En los años siguientes participó en dos importantes expediciones a la costa del noroeste americano, hasta Alaska, levantando valiosa información cartográfica y etnográfica de esas costas y de los pueblos que las habitaban. Entre ambos viajes fue enviado al Perú para comprar una fragata en la que llevó a cabo el segundo de ellos, y algún tiempo después de concluido dicho viaje volvió a España a continuar con su servicio. Retornó a San Blas como capitán de navío y jefe de dicho apostadero, siendo nombrado jefe de la expedición de límites que, además de llevar a cabo una importante labor científica en la costa noroeste americana, debía ejecutar los acuerdos alcanzados con Gran Bretaña luego de un serio incidente ocurrido en la ensenada de Nutka. Su contraparte fue el capitán de fragata George Vancouver, cuyo nombre uniría al suyo para bautizar la isla que hoy se conoce sólo con el nombre del británico. Poco después, el 19 de agosto de 1794, Juan Francisco de la Bodega y Quadra falleció en la ciudad de México.

Más allá de los bustos, accidentes geográficos, de los buques canadienses o de las instituciones norteamericanas o canadienses que llevan o han llevado su nombre, este limeño merece ser recordado por sus compatriotas. En tal sentido, espero que este artículo contribuya a ello.

64.- AGN, escribano Francisco de Luque, protocolo 622, ff. 29v-31, ff. 83-85.
65.- Porlier y Jarava, "El apellido Lasquetty...", p. 573

Noticias Diversas

Chile

El 19 de octubre de 2006 tuvo lugar la IV Jornada de Historia Naval y Marítima, organizada por el Museo Naval y Marítimo de Valparaíso. Con el patrocinio de la Armada de Chile y el Consejo de Rectores de Valparaíso, y el auspicio de la Corporación del Patrimonio de Chile, en este evento se presentaron ocho conferencias. Los interesados en tener más información pueden escribir a museo01@armada.cl.

El 2005 el Museo Naval publicó el primer número de su revista institucional, la misma que, al igual que el catálogo de sus colecciones, puede ser consultada en http://www.museonaval.cl/site/images/revista%20museo.pdf.

La Universidad Marítima de Chile desarrolló un diplomado en historia naval y marítima, entre el 9 de mayo y el 8 de agosto.

Colombia

La Comisión Colombiana del Océano participó en varios eventos a lo largo del año, entre ellos la Semana del Mar, en Pereira (febrero); el Foro sobre Turismo Marítimo y Costero en el Caribe, realizado en Cartagena (abril); el I Seminario Iberoamericano de Historia de la Cartografía, realizado en Buenos Aires (abril); el Congreso Nacional de Desarrollo Marítimo y Costero, realizado en el marco de Expomares 2006, del 27 al 29 de setiembre; y el Congreso "Ciudades y Puertos en el Caribe Colombiano", llevado a cabo en Rioacha, en octubre.

Cuba

Con ocasión del 400 aniversario de la ciudad de La Habana, el Instituto de Historia de Cuba convoca al II Coloquio Internacional, Las ciudades portuarias del mundo Atlántico, que se llevará a cabo en el Palacio Aldama, sede del Instituto, los días 3 al 5 de octubre del 2007.

La temática comprende lo siguiente: puertos y su importancia estratégico-militar; comercio y actividad portuaria; los puertos y su entorno de servicios-producción; ciudades portuarias, una visión comparada; sociedad, urbanización y cultura en torno a los puertos; los puertos y la ciencia, innovaciones y aplicación tecnológica; el sistema portuario del Caribe en el contexto atlántico (español, francés, británico y holandés);

Cádiz, La Habana y Veracruz, confluencias / divergencias entre tres ciudades portuarias; La Habana (1607-2007) 400 años como capital de la Isla; evolución y procesos ambientales en torno a las bahías y puertos.

Los interesados en participar pueden dirigirse al Comité Organizador, formado por Mercedes García Rodríguez (eduguit@cubarte.cult.cu), Gustavo Placer Cervera (gplacerc@cubarte.cult.cu) y Maikel Fariñas Borrego. La fecha límite para presentar ponencias es el 30 de mayo.

España

El Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez, dirigido por José Ramón García Martínez, se reincorpora al esfuerzo de editar la presente revista. Durante más de una década dicho centro ha realizado una prolífica labor en la investigación y difusión de las actividades de la Escuadra del Pacífico, que tras diversos avatares combatió con fuerzas peruanas y chilenas en 1866 a órdenes del referido brigadier.

Con ocasión de las XXXII Jornadas de Historia Marítima, realizadas del 28 al 30 de marzo del 2006 en Madrid, el investigador uruguayo Alejandro Bertocchi presentó un trabajo sobre "La Marina en el Río de la Plata. El Apostadero de Montevideo"; mientras que el general del Cuerpo Jurídico español José Cervera abordó el tema "La guerra contra el inglés en el escenario americano". Para mayor información dirigirse al Instituto de Historia y Cultura Naval, organizador del evento, en ihcm@fn.mde.es. Cervera también participó en las Jornadas de Historia Marítima llevadas a cabo en Barcelona el 5 de octubre.

Por otro lado, el Instituto de Historia y Cultura Naval llevó a cabo las XXIII Jornadas de Historia Marítima los días 28 al 30 de noviembre, en torno al tema general "El comercio marítimo ultramarino", contando con las siguientes conferencias referidas a temas americanos: María Luisa Laviana Cuestos, "La organización de la Carrera de Indias o la obsesión del monopolio"; Manuel Maestro López, "Riesgos y seguros de la Carrera de Indias"; Rafael Donoso Anés, "El asiento de esclavos con Inglaterra (1713-1750): especial referencia a la importancia adquirida por la contabilidad en su desarrollo"; Alicia Castellanos Escudier, "El comercio con Filipinas. Los últimos años del galeón de Manila"; y Antonio Gutiérrez Escudero, "Los Borbones y el comercio ultramarino español con América". Los interesados en más información pueden contactar al Instituto de Historia y Cultura Naval en la dirección antes señalada.

El Instituto Español Almirante Brown organizó sus II Jornadas de Historia, las que se llevaron a cabo los días 22 al 24 de noviembre, en Madrid, en torno al tema "De Trafalgar a Buenos Aires, 1806-2006: bicentenario de la reconquista de Buenos Aires". En el curso de las jornadas fueron presentados los siguientes trabajos: Concepción Navarro Azcué, "La situación política de la América Española durante el último tercio del siglo XVIII"; Agustín Rodríguez González, "El conflicto anglo-español: de Trafalgar a Buenos Aires"; y José Cervera Pery, "La invasión inglesa de 1806 a Bue-

nos Aires y la gloriosa reconquista hispanocriolla". Para mayor información dirigirse a Eleonora Fernández Arias, directora del Colegio Mayor Nuestra Señora de Luján, en direccion@cmanslujan.com.

Estados Unidos

Después de varios años, la Academia Naval de ese país volverá a organizar el Simposio de Historia Naval. Dicho evento fue suspendido tras los sucesos del 11 de setiembre del 2001, y si bien tuvo alguna otra versión, fue bastante limitada. El presente evento tendrá lugar los días 20 al 22 de setiembre, y contará con dos paneles sobre historia marítima iberoamericana, dirigidos por Jorge Ortiz y Carlos López. El primero de estos paneles se centrará en el impacto naval de las guerras de la Francia Revolucionaria en América Latina, con la participación de los investigadores australianos Robert King y Christopher Maxworthy, y la historiadora ecuatoriana Sabrina Guerra. El segundo panel abordará temas del siglo XIX, a cargo de los historiadores norteamericanos Virginia Leonard y David Werlich; y el chileno Carlos Tromben.

Organizada por el Departamento de Estudios Precolombinos de Dumbarton Oaks, el 16 de octubre tuvo lugar una tertulia académica en la que Jorge Ortiz Sotelo, secretario general de la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, dio una conferencia sobre navegación prehispánica en el Área Andina. Asistieron al evento numerosos investigadores de la zona de Washington, donde se ubica ese prestigioso centro de estudios.

TRUSTEES FOR HARVARD UNIVERSITY
DUMBARTON OAKS
Pre-Columbian Studies
WASHINGTON, DC

Francia

El Centro Franco-Ibero Americain d'Histoire Maritime (CEFIAHMAR) cambió de denominación a partir de este año, pasando a llamarse Centre d'Études de la Mer (CETMER). Bajo esa denominación viene organizando, con el Instituto Francés de la Mar, el ciclo de charlas Les Mardis de la Mer et des Français, el mismo que se inició el 5 de diciembre del 2006 y concluirá el 15 de mayo del 2007.

Italia



Comune di Mulazzo,
Provincia di Massa-Carrara
Centro di Studi Malaspiniani
"Alessandro Malaspina"
cmalaspiniani@interfree.it

Dario Manfredi, director del Centro di Studi Malaspiniani "Alessandro Malaspina", coeditor de nuestra revista y activo colaborador en temas histórico-marítimos, nos presenta su informe de las actividades realizadas en el 2006 por su institución.

Las actividades del Centro di Studi Malaspiniani han girado en torno a dos importantes conmemoraciones: el 5° centenario de la muerte de Colón; y el 7° centenario de la estadía de Dante en Lunigiana, como huésped de los marqueses Malaspina.

Para el primero de estos eventos el Centro organizó la exposición bibliográfica "Europa e Americhe: 500 anni di incontri, scontri, scambi" (Europa y América: 500 años de encuentros, choques e intercambios), la misma que, debido a la acogida recibida, permanecerá hasta la primavera próxima.

En la inauguración de dicha exposición el profesor Sergio Alfredo Sciglitano, de la Universidad del Comahue (Neuquén, Argentina), presentó la ponencia "Ripensando l'impero spagnolo: Alessandro Malaspina e la politica illuministica in Patagonia" (Repensando el imperio español: Alejandro Malaspina y la política ilustrada en Patagonia).

Para conmemorar el 7° centenario de la estadía de Dante en Lunigiana el Centro organizó, con la Università degli Studi di Verona y el Ayuntamiento de Pontremoli, un simposio internacional en el cual participaron investigadores y profesores universitarios de diversos países. En el último día del simposio se presentó al público un libro de ensayos dantescos y malaspinianos del profesor Vasco Bianchi, gran conocedor del tema, el mismo que ha sido editado por el Centro con la colaboración de Paolo Savi, de Pontremoli.

Con motivo de dicha conmemoración se organizó en el auditorio del Centro una exposición bibliográfica sobre el tema "Dante y la Lunigiana, entre historia y leyendas".

Finalmente, se colocó una placa conmemorativa en la plaza de Mulazzo, la misma que fue develada por el profesor Wayne Storey, de la University of Indiana at Bloomington, como el participante procedente del país más lejano.

Si bien todos estos actos volvieron a colocar a Mulazzo y la Lunigiana en el mapa de los estudios malaspinianos y dantescos, un político local apellidado Malaspina tuvo la peregrina idea de decir públicamente que el Centro no había hecho nada para conmemorar a Dante... Si bien este personaje es bastante conocido en Lunigiana por sus desatinadas expresiones, es conveniente que en el Nuevo Mundo también se conozcan las dificultades e incomprensiones por las que tenemos que atravesar para realizar nuestra labor.

Por otro lado, el Centro ha iniciado la publicación de una serie de cuadernos dedicados a la historia natural, cuya primera entrega se ocupa de los micromamíferos de Lunigiana, y tiene ensayos de Patrick Brunet-Lecomte y Roberto Rosi.

México

En el marco de las Fiestas de Octubre, los días 26 y 27 de ese mes tuvo lugar en la ciudad de Guadalajara el IV Simposio Internacional de Historia Militar, organizado por la Asociación Internacional de Historia Militar, que preside el general Clever Chávez. Participaron en ese evento nuestros socios Carlos López y Jorge Ortiz.



Asociación Internacional de Historia Militar, A.C.

Perú

Con motivo del Centenario de la *Revista de Marina*, la Marina de Guerra está organizando un evento internacional para los días 15 al 19 de octubre. En principio, los temas a abordar serían: estrategia y operaciones navales, tecnología marítima y naval, pesca y recursos hidrobiológicos, problemática portuaria y transporte marítimo, e historia naval. Los interesados pueden dirigirse al contralmirante Jorge de la Puente, director de Intereses Marítimos e Información, delap002@marina.mil.pe.

Uruguay

La Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, conjuntamente con el Centro de Estudios Históricos Navales y Marítimos de la Armada Uruguaya, llevaron a cabo el 20 de octubre del 2005 un seminario con ocasión del bicentenario de la Batalla de Trafalgar. Los interesados en saber sobre este evento pueden comunicarse con el capitán de navío Mario Mascarello, director del referido centro de estudios, en museonaval@adinet.com.uy.

Comentarios de Libros

Miguel Ángel de Marco, *Corsarios argentinos* (Buenos Aires: Emecé, 2005), 348 pp.

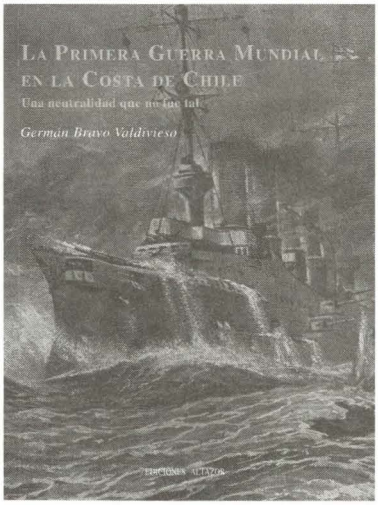


No hay duda que la República Argentina, ya sea bajo el nombre de Buenos Aires o Provincias Unidas, fue la nación que mejor aprovechó las oportunidades que le brindaba la guerra de corso para asegurar su independencia. Pero la actividad corsaria no terminó allí, continuó durante la guerra contra el imperio brasileño. Empezando por el bravo Guillermo Brown y terminando con las hazañas del joven Jorge de Kay, el autor nos lleva por el interesante relato no sólo de los corsarios sino prácticamente de la naciente Armada de la República. Esta extensión del relato está plenamente justificada cuando a través de la narración de De Marco comprendemos que las actividades corsarias eran casi inseparables de las de una marina del Estado. Una y otra vez aprendemos que el gobierno de Buenos Aires daba títulos y grados navales a los comandantes corsarios. Sin ir más allá, el propio Brown, que alcanzaría el grado de almirante, actuó en varias ocasiones como comandante corsario.

El trabajo está bien documentado y su edición cuidadosamente preparada. Las viñetas de la vida marinera de la época añaden un entretenido elemento al volumen. Desde California, no nos sorprende que el autor lamente la fama de corsario que por estas tierras tiene Bouchard, pero de haber investigado un poco habría podido comprobar la documentación que demuestra que Bouchard actuó en California con su patente vencida y que cometió en su crucero fechorías que pudieron haberlo llevado a la horca en Inglaterra.

Si bien al lector le gustaría entrar en más detalles de las acciones navales, es necesario comprender que el autor ha concentrado en un volumen actividades navales que dan para una historia del corso en la Independencia de varios tomos.

Germán Bravo Valdivieso, *La Primera Guerra Mundial en la Costa de Chile* (Viña del Mar: Ediciones Altazor, 2005), 329 pp.



El combate de Coronel, frente a las costas chilenas, es bastante conocido, como lo son las peripecias del crucero *Dresden* y su hundimiento en aguas territoriales chilenas en las islas de Juan Fernández. Pero poco se sabe de las maniobras diplomáticas desplegadas por los dos bandos en contienda y la posición chilena frente a estas presiones. El autor ha investigado minuciosamente en los archivos navales y diplomáticos hasta poder mostrarnos una abierta e injusta parcialidad del gobierno chileno hacia las demandas de Inglaterra.

El autor analiza la situación de cada uno de los treinta y dos vapores alemanes que debieron permanecer en los puertos chilenos. A estos barcos, más cincuenta y siete veleros, no se les permitió zarpar ni tomar carbón. Cuando el gobierno chileno pretendió comprar algunos para dedicarlos al cabotaje, el gobierno de su Majestad Británica se opuso terminantemente a cualquier transacción. Contrariamente, los vapores británicos, algunos cruceros auxiliares, pero casi todos artillados, podían entrar y salir de puertos chilenos, cargar mercaderías y, sobre todo, llevar salitre a Europa donde se convertía en explosivos.

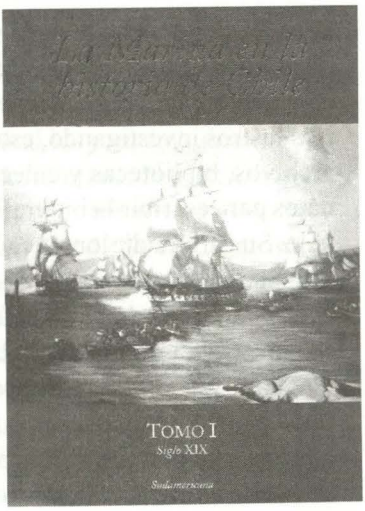
Peor aún, las actividades británicas interfirieron con ciudadanos chilenos de origen alemán, privándolos de sus empleos y colocando sus nombres y empresas comerciales en una infame Lista Negra que prácticamente los dejaba fuera de toda actividad comercial.

Este es un libro que debe considerarse para cualquier estudio de la diplomacia chilena, pues revela una etapa muy poco conocida de sus relaciones internacionales. No fue mejor la actuación de la Armada de Chile que, con la sola excepción del jefe naval en Punta Arenas, no sólo no observó la neutralidad, sino que ayudó y alentó a las fuerzas navales y a las naves mercantes británicas.

Al leer este trabajo de Germán Bravo caemos en la cuenta de que habría sido mejor para Chile declarar la guerra a los Imperios Centrales, pudiendo haber reclamado para sí los buques alemanes, aun cuando muchos de ellos, como la gran barca *Potosí*, fueron inutilizados por su tripulación durante el largo período de detención.

Como colofón, el autor apunta el hecho de que al vender el nitrato a vil precio a los aliados y negárselo a Alemania, Chile se vería afectado. Científicos alemanes descubrirían el sistema para producir salitre sintético y así terminar con el monopolio que tantos beneficios había traído a Chile.

Patricia Arancibia Clavel, Isabel Jara Hinojosa y Andrea Novoa Mackenna, *La Marina en la historia de Chile* (Santiago: Sudamericana, 20205), Tomo I, siglo XIX, 590 pp.



Generalmente las obras escritas "en equipo" parecen incompletas y de enfoque borroso. Esta obra no es una excepción a la regla, lo que sorprende un poco cuando la historiadora Patricia Arancibia ha demostrado buena calidad y talento en sus obras anteriores. Este primer tomo cubre la historia de la Marina de Chile desde la independencia hasta la Guerra Civil de 1891. El título está bien escogido pues no se trata de una historia naval sino más bien "una visión más centrada del acontecer político y social" que las obras de autores de historias tradicionales de la Marina de Chile. En este aspecto, las autores han cumplido con su meta.

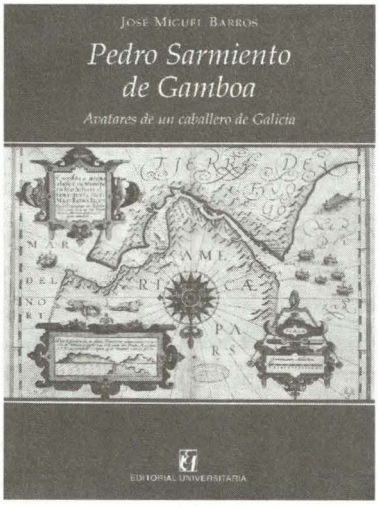
A pesar de la extensa bibliografía, las autoras no han hecho uso de la documentación de Lord Cochrane, ya publicada en Chile como Archivo Histórico Naval, ni de los papeles de Edimburgo publicados por la Academia Chilena de la Historia. Estas dos colecciones, junto con la reseña de John Thomas y las obras de García Reyes y de Sariego, son fundamentales para el estudio de las guerras de la Independencia. El uso de estas fuentes podría haber simplificado el número de notas en los primeros capítulos. Otra obra fundamental que no se menciona en la bibliografía es *Administración Naval de Chile comparada* de Francisco F. Rojas.

Las autoras reconocen que la obra no ofrece un relato exhaustivo de los hechos de armas, una excepción aceptable cuando se considera el objetivo de la obra. Este trabajo contiene algunos errores y omisiones de poca importancia que no afectan el valor del texto. Cumplida la meta propuesta por las autoras, el trabajo es un valioso complemento a las historias tradicionales de la Marina de Chile.

José Miguel Barros, *Pedro Sarmiento de Gamboa, avatares de un caballero de Galicia* (Santiago: Editorial Universitaria, 2006), 207 pp.

Sin duda alguna que en el movimiento de expansión chilena, una pieza clave fue la ocupación del Estrecho de Magallanes, ordenada por el presidente Bulnes en 1843. En esa fecha, con la fundación de la primera población chilena en el extremo austral, Chile afianzó su soberanía sobre el Estrecho. Más de dos siglos antes, el gallego Pedro Sarmiento de Gamboa había plantado en esas tierras la real bandera de España y fundado dos ciudades. La desventura del fundador fue sin duda la causa por la cual esas poblaciones no prosperaron. Pero el esfuerzo se hizo y un cruel destino llenó la

vida de su fundador de sufrimientos y desilusiones.



¿Quién era este Pedro Sarmiento de Gamboa?

El embajador José Miguel Barros ha pasado varios lustros investigando, estudiando y buscando en archivos, bibliotecas y colecciones particulares los datos para escribir la biografía de este ilustre personaje. Su carrera diplomática le permitió ocupar parte de sus horas libres en los lugares donde se encontraban estos datos. La búsqueda lo encontró en Simancas, Sevilla, Madrid, París, Londres, Santiago de Chile y Lima. Reuniendo datos, atando cabos, pudo el autor acumular una colección de documentos que le ha permitido escribir una biografía definitiva de Sarmiento. Como todo investigador, tuvo momentos de decepción y otros de gran éxito. Recuerdo cuando hace algunos años, siendo embajador en Washington, me mostró con gran alegría los datos concernientes al fallecimiento de su biografiado.

La lectura del texto nos ha enseñado mucho. La llegada al Perú después de haber pasado por México. Viaje fascinante para los ojos de un europeo que veía América por primera vez. Luego el importante rol que jugó Sarmiento en la expedición a las islas de Oceanía, en la que por primera vez marinos europeos avistaron la punta de un continente: Australia, que permanecería oculto por dos siglos. Abandonado en Nicaragua, se las arregló para regresar a Lima, donde entró al servicio del virrey Toledo. Sus viajes por el interior del Perú le permitieron escribir una historia general del Perú. Participa en campañas contra indios rebeldes. Es procesado por la Inquisición más de una vez. Sale a la caza de Drake y regresa a España. Allí convence al monarca de la necesidad de fortificar el Estrecho de Magallanes. Después de la fundación de dos ciudades, sufre innumerables vicisitudes en sus esfuerzos por auxiliar a sus pobladores. Prisionero en Inglaterra y Francia, logra por fin retornar a España. Reincorporado al servicio real, va a morir en Lisboa.

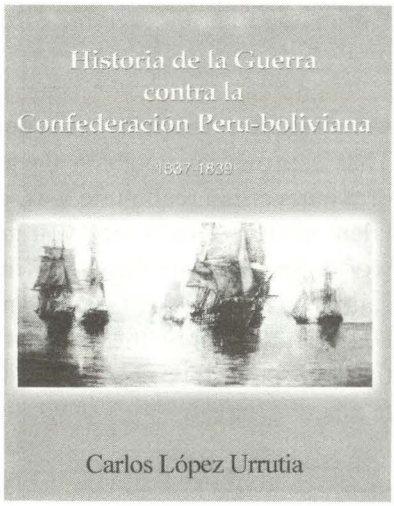
El autor nos da un perfil personal del navegante. Se trata de un retrato profundo del personaje físico y de su compleja composición sicológica. El autor se ha identificado con el personaje, lo conoce bien y nos lo describe en un forma completa, en un lenguaje fácil de leer. No siempre una investigación exhaustiva y un tema interesante cae en manos de un buen narrador. Pero ésta ha sido una feliz combinación. La obra de José Miguel Barros no es sólo una gran contribución a la historia colonial de América, es también un hermoso libro.

Patrick O'Brian, *Blue at the Mizzen* (Nueva York: Norton, 2000), 262 pp.

I can imagine how much fun it would be to write fiction. How much easier than to write History! You just sit at your desk, take a few facts and let your imagination fly. That is, providing you have the ability to write a fairly decent prose. Patrick O'Brian, or whatever his real name was, could do even better than that. He was, a very, very talented storyteller. Once you got past the notion and accepted the fact that in his world, Spanish captains and officers were corrupt, inept and bad navigators and that sailors were impressed, rascal and thieves of the first rate, a Spanish reader, like me, could actually enjoy the books of the series. The prose was as brilliant as the covers of the books, which no doubt, contributed enormously to their phenomenal sales. But, like in all good things, in fiction writing there is a limit and in *Blue at the Mizzen,* the author went beyond. In Spanish: ¡Se pasó! O'Brian has openly admitted that he took some of his clues from Lord Thomas Cochrane, one of the truly great naval heroes of all times; a hero in England, Peru, Chile, Brazil and Greece. Not even O'Brian could surpass his own description of the capture of the frigate *Gamo* at the command of the small *Speedy.* But in this book, O'Brian takes the first volume of Cochrane's *Narrative of Services in the Liberation of Perú and Chile* and twists it around to grotesque extremes. It would take several pages to just list the turns that History makes in this work of fiction. O'Higgins and Carrera are partners and friends. In reality, they were mortal enemies. O'Higgins had Carrrera and his two brothers shot! Dr. Maturetin, the Catalonian traitor who works for the English, is of course, friends of both and plays a role that no British diplomatic agent ever displayed in South America. The Admiral taking Cochrane's place is somehow mysteriously murdered or dies under strange circumstances. We are never told the details. The taking of Valdivia is not accomplished by Cochrane but by Captain Audrey and his ship! The cutting out of the *Esmeralda* at Callao is not carried out by the ships crews in boats, but by Audrey's ship running alongside the Spanish flagship. Maybe the true facts of the capture by Cochrane and his men were too much for fiction! The Chileans and Peruvians play no role in this naval campaign. When Jack Audrey finally gets to raise his blue flag at the mizzenmast, we can say: Good riddance! Hopefully he will take his flag somewhere else and distort some other country's history. But there is one fact that I hate to admit: I enjoyed reading the book!

Carlos López
Thalassa - Estados Unidos

Carlos López Urrutia, *Historia de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana (1837-1839)* (Santiago, El Ciprés, 2006), 164 pp. con ilustraciones, mapas y bibliografía.



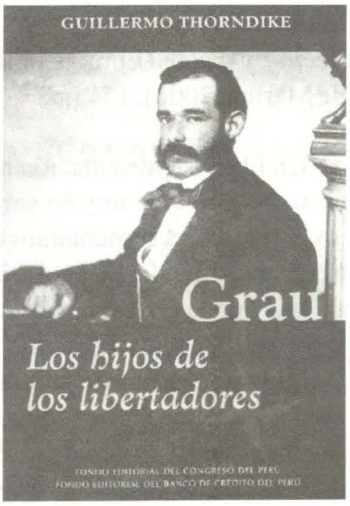
Con la ágil pluma que lo caracteriza, el autor aborda un tema complejo y poco tratado por la historiografía reciente peruana, boliviana o chilena. El libro, con algunas ilustraciones y láminas, tiene intención divulgatoria, y si bien el intento del autor es ser imparcial en sus juicios, resulta claro que está dirigido esencialmente al lector chileno.

Por ello, no resulta extraño que en algunos pasajes de la obra ponga de relieve la actitud de los políticos y jefes militares de ese país, sin abordar temas espinosos, como precisar que el ataque del *Aquiles* al Callao fue realizado cuando Chile y Perú estaban en situación de paz. No obstante este tipo de omisiones, el trabajo de López da una idea global del conflicto y de las enormes dificultades internas que atravesó cada uno de los países involucrados, especialmente en una etapa en la que las nacionalidades no se habían definido aún. En realidad, como bien señala, la guerra analizada fue fruto de ese proceso de forja de nacionalidades y estados, en el que se entiende mejor el temor que genera en Chile la posibilidad de un vecino demasiado fuerte en el norte, que puede eventualmente reimponer su control sobre ese joven estado. De la misma manera, se entiende cómo las luchas internas peruanas y bolivianas minaron a la Confederación por dentro, restándole posibilidades a Santa Cruz para avanzar en el proceso de construcción de un proyecto político que, de tener éxito, habría restablecido el dominio peruano en el Pacífico Sur, en desmedro chileno.

El autor trata con sobriedad las campañas navales, siendo duro en sus críticas al almirante Blanco Encalada por la forma como condujo la primera campaña restauradora, y al general Trinidad Morán por la manera en que llevó a cabo su expedición por las costas chilenas. Quizá donde mejor desarrolla su prosa e investigación sea en el relato que hace sobre la segunda campaña restauradora, particularmente en la parte que corresponde a la batalla de Yungay que, como señala al inicio de la obra, constituyó un punto central en la forja de la nacionalidad chilena.

A diferencia de otros trabajos sobre este conflicto, en el que comentamos se aborda con cierta extensión la muchas veces olvidada participación argentina. El presidente argentino Juan Manuel Rosas, con o sin incitación chilena, vio en la Confederación una posible amenaza a sus esfuerzos por unificar a las provincias argentinas, considerando además que la lucha que ésta llevaba contra Chile era una buena ocasión para recuperar algunos territorios del antiguo virreinato del Río de la Plata.

Thorndike, Guillermo. *Grau* (Lima, Fondo Editorial del Congreso, 2006), 3 volúmenes.



Autor de numerosas novelas históricas, entre ellas varias referidas a la Guerra del Pacífico (1879-1883), Thorndike nos brinda ahora un extenso trabajo que tiene como eje temporal la vida del almirante Miguel Grau. Los tres tomos publicados, a los que seguirán al parecer otros dos, caminan a horcajadas entre ese género literario, el de la historia novelada, y el de la historia a secas, pues la obra cuenta con un respaldo documental y bibliográfico de primer orden.

En el primer tomo, subtitulado *Los hijos de los libertadores*, el autor nos presenta la niñez e infancia de Miguel Grau, abordando también su primera época en el servicio naval, hasta que es enviado a Europa como parte de la comisión que debe adquirir naves ante la amenazadora presencia de una división naval española en el Pacífico. El segundo tomo, *La traición y los héroes*, está dedicado casi en su totalidad a lo que fue el conflicto con España, iniciándose con lo relativo a la comisión en Europa antes referida, que culminó con la adquisición de las corbetas *Unión* y *América*; para referir luego la campaña aliada en aguas chilenas y el combate del Callao del 2 de mayo de 1866. En el tercer tomo, *Caudillo, la Ley*, vemos a un Grau en sus años iniciales al mando del *Huáscar*, actuando con firmeza en defensa de la Constitución cuando en 1872 se produjo un levantamiento militar que derrocó al presidente Balta.

Quedan pues por desarrollar los últimos siete años de la vida del almirante Grau, años en los que se vincula a la política, ejerce el mando de la Armada y finalmente lleva a cabo la campaña naval que lo inmortalizó. Esto, conforme anunció el propio autor, será materia de otros dos volúmenes.

La obra nos parece más que meritoria; sin embargo, en su esfuerzo por dar contexto a la vida de Grau, el autor desarrolla temas colaterales que muchas veces se tornan excesivos, haciendo perder el encanto de la trama que es lo que usualmente captura al lector de una novela. Resulta muy valiosa su descripción de algunos hechos y procesos de la vida peruana e internacional de la época, debidamente documentada en la totalidad de los casos, pero el balance que nos deja es de una novela que no llega a capturarnos del todo, y de una historia que al ser novelada no puede ser tomada completamente como una fuente de consulta. Pese a ello, su lectura ayuda a comprender el complejo periodo que le tocó vivir a Miguel Grau y a los peruanos de su época, hombres y mujeres que habrían de enfrentar su hora más difícil en 1879, al estallar la Guerra del Pacífico.

Marina de Guerra del Perú. *Infantería de Marina. Acción y Valor* (Lima, Comandancia de Infantería de Marina, 2006), 151 pp.



INFANTERÍA DE MARINA
ACCIÓN Y VALOR

Un libro de presentación institucional no necesariamente contiene mucho sobre historia; sin embargo, el que ahora comentamos dedica algunas páginas a reseñar lo que fue la evolución de este componente de la Armada Peruana, cuyas raíces se remontan al siglo XVI.

La larga historia de la Infantería de Marina comprende su actuación en todas las guerras externas e internas que ha sostenido el Perú, con particular énfasis en las acciones llevadas a cabo durante la Guerra del Pacífico y en lucha contra la subversión que vivió el Perú a partir de 1980. En esta última cruenta y prolongada guerra, los infantes de marina tuvieron que actuar inicialmente en las alturas de Huanta y luego en el valle del río Apurímac, ambos en el convulsionado departamento de Ayacucho, donde Sendero Luminoso había iniciado su lucha. Pasaron luego a servir en el extenso departamento de Ucayali, donde aún permanecen involucrados en el proceso de pacificación nacional. Pero también tuvieron que actuar en otras áreas del país, destacando el papel que le cupo en la operación Chavín de Huántar, que permitió el rescate de los rehenes que el Movimiento Revolucionario Túpac Amaru había tomado en la residencia del embajador japonés, en Lima. En esta última operación, la mitad de los comandos que llevaron a cabo el rescate pertenecía a uno de sus elementos operativos, la Unidad Especial de Combate.

El libro también brinda información sobre el papel que cumple la Infantería de Marina en las operaciones de paz, siendo de destacar la labor que les ha tocado en el caso de Haití, donde han debido empeñarse en combate para contribuir al proceso de pacificación de ese convulsionado país caribeño.

Jorge Ortiz Sotelo
Thalassa - Perú

Bibliografía Marítima y Naval Iberoamericana

Esta sección tiene como propósito difundir las publicaciones y artículos sobre temas de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, incluyendo algunos títulos sobre temas generales, entre ellos Historia Antártica, Arqueología Submarina, Estrategia, Arte, etc.

Se invita a todos los lectores a contribuir a enriquecer este listado. En el presente número se incluye básicamente la bibliografía aparecida en el 2006, aun cuando en algunos casos hemos considerados títulos previos.

En la página web de la revista (//derroteros.perucultural.org.pe) se puede bajar un archivo que reúne la información contenida en esta sección desde 1993, y también otros datos bibliográficos que hemos ido incorporando.

Las abreviaturas empleadas se pueden encontrar en las pp. 7 y 8.

Academia Chilena de la Historia. *Archivo de don Bernardo O'Higgins Tomo XXXVI. Correspondencia del comandante en jefe de la escuadra chilena Thomas Alexander Cochrane, "Dundonald Papers", Archivo Edimburgo. Segunda parte (1820)* (Santiago, Academia Chilena de la Historia del Instituto de Chile, 2005), VIII-282 pp.

Alburquerque, Antonio Luiz Porto (y) Léo Fonseca Silva. *Fatos da História Naval* (Río de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 2006), 184 pp.

Alva Mendo, Jacobo. "Naufragios y aparecidos en la memoria de los pescadores huanchaqueros", en: *DMS* nº 13 (2005), pp. 9-17.

Alves de Almeida, Francisco Eduardo. "A Batalha Naval do Riachuelo: uma visão microhistórica", en: *Navigator* vol. 2 nº 3 (junio 2006), pp. 73-84.

Amaral Oliveira, José Maria do. "Os 90 anos da Aviação Naval", en: *RMB* 126, nº 10/12 (octubre diciembre 2006), pp. 27-45.

Arancibia Clavel, Patricia; Isabel Jara Hinojosa y Andrea Novoa Mackenna. *La Marina en la historia de Chile* (Santiago, Sudamericana, 2005), Tomo I, siglo XIX, 590 pp.

Araújo Neto, José Carlos de. "A partida de D. Joã VI para Portugal", en: *Navigator* vol. 1 nº 1 (junio 2005), pp. 41-46.

Arribá, Sergio. "El conflicto del Atlántico Sur. El agresor y la agresión en la Guerra de Las Malvinas", en: Chávez, *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio*...pp. 183-198.

Barros, José Miguel. *Pedro Sarmiento de Gamboa, Avatares de un caballero de Galicia* (Santiago: Editorial Universitaria, 2006), 207 pp.

Barros, José Miguel. "Isaac Iselin: un ignorado viajero en el Chile del siglo XIX", en: *BACH* n° 115 (2006), pp. 7-21.

Benson, Elizabeth P (ed.). *The Sea in the Precolumbian World* (Washington D.C., Dumbarton Oaks Research Library and Collections, 1977), 188 pp.

Bittencourt, Júlio Regis. *Memórias de um engenhiero naval* (Río de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 2005).

Blake, John. *The Sea Chart. The Illustrated History of Nautical Maps and Navigation Charts* (Londres, Conway Maritime Press, 2004), 160 pp.

Braga, Cláudio da Costa. *A Guerra da Lagosta* (Río de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 2004), 196 pp.

Brotherhood, Karina. "Trabaho e organização no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na década de 1820", en: *Navigator* vol. 2 nº 3 (junio 2006), pp. 7-19.

Bueno Bravo, Isabel. "La guerra naval en el valle de México", en: *Estudios de Cultura Náhuatl* n.º 36 (México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2005), pp. 199-223.

Carvajal Pareja, Melitón. "La República - 1879 a 1883", *Historia Marítima del Perú* (Lima, IEHMP, 2006), t. XI, v. 2, 868 pp.

Casaes Júnior, Adalberto. "Breve histórico e reflexões sobre a força de submarinos", en: *RMB* 126, nº 10/12 (octubre diciembre 2006), pp. 109-116.

Cascardo, Francisco Carlos Pereira. *O Tenentismo na Marinha* (Sao Paulo, Paz e Terra, 2005).

Chávez Marín, Clever A. (coord.) *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio Internacional de Historia Militar* (México, Asociación Internacional de Historia Militar / Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, 2006), 199 pp.

Clark, Michael. "Bound out for Callao!: The Pacific coal trade 1876-1896: Selling coal or selling lives?", en: *GC* 28, nº 2 (2006), pp.26-45.

Cordero Aroca, Alberto. "Coronel Francisco X. García-Calderón y Díaz, precursor y mártir de la independencia americana", en: *RIHM* n° 37 (diciembre 2005), pp. 85-120.

Cordero Aroca, Alberto. "El establecimiento de las relaciones diplomáticas entre Ecuador y España iniciadas por Vicente Rocafuerte", en: *RIHM* n° 39 (diciembre 2006), pp. 65-86.

Correa Neto, Jonas de Moraes. "Paralelo entre Osório e Barroso", en: *Navigator* vol. 1 nº 1 (junio 2005), pp. 69-75.

Cruz Barney, Óscar. "El régimen jurídico de los guardacostas novohispanos: 1784-1793", en: *Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana* nº 28 (1998), pp. 193-224.

Cruz Barney, Óscar. "La instrucción para el gobierno de los bajeles guardacostas de Indias de 1º de octubre de 1803 en la Nueva España", en: *Anuario Mexicano de Historia del Derecho* XI-XII (1999-2000), pp. 161-194.

Dermit Martínez, Pedro José, "La expedición del Obispo de Plasencia. III parte: en busca del Arauco", en: *DMS* nº 13 (2005), pp. 19-40.

Deveza, Felipe. "O caminho da prata de Potosí até Sevilla (séculos XVI e XVII)", en: *Navigator* vol. 2 nº 4 (diciembre 2006), pp. 79-87.

Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina de Guerra del Perú. *Más de un siglo trazando rumbo* (Lima, Marina de Guerra del Perú, s/f), 306 pp.

Donoso Anes, Rafael. "El barco anual de permiso del asiento de esclavos con Inglaterra: el caso del viaje a la Veracruz del navío *La Real Carolina* en 1732", en: *RHN* n° 93 (2° trimestre 2006), pp. 67-100.

Dunmore, John. *Storms and Dreams: Louis de Bougainville: Soldier, Explorer, Statesman* (Gloucestershire, Nonsuch, 2005), 296 pp.

Enríquez Macías, Genoveva y Victoria Stapells Johnson. "El *Soberbio*. Naufragio y rescate de un navío en el siglo XVIII", en: *RHN* n° 93 (2° trimestre 2006), pp. 33-56.

Espinoza Zevallos, Javier. "Naufragio de *La Pangora*", en: *RIHM* n° 39 (diciembre 2006), pp. 87-96.

Estensen, Miriam. *The life of George Bass, surgeon and sailor of the enlightenment* (Crows Nest, Allen & Unwin, 2005), 259 pp.

Estrada Guzmán, Eduardo. *La República. 1842-1844* (Guayaquil, IHME, 2006), *Historia Marítima del Ecuador*, t. VII, vol. 2.

Figueiredo Rodrigues, André. "Os usos da cartografia histórica nos livros didáticos", en: *Navigator* vol. 2 n° 4 (diciembre 2006), pp. 7-23.

Fonseca Souza Assis, Ángela. "A saga dos pescadores do *Changri-lá*", en: *Navigator* vol. 1 n° 2 (diciembre 2005), pp. 87-91.

Franco, Hermenegildo. "El timón providencial de la *Resolución*, último mérito naval de la campaña del Pacífico", en: *RHN* n° 92 (1° trimestre 2006), pp. 150-108.

Freitas Mourao, Ronaldo Rogério de. "Nos braços de Vênus às poltronas da Academia", en: *Navigator* vol. 1 n° 1 (junio 2005), pp. 7-39.

Furlan, Luis Fernando. "El Callao ante los corsarios de Brown", en: *RMP* 99, n° 1 (2006), pp.88-104

Furlanetto Marques, Teresina Maria. "A compañía de navegação fluvial de Jacob Arnt no vale do Taquari-RS", en: *Navigator* vol. 2 n° 3 (junio 2006), pp. 31-41.

Gaggero Contreras, Carlos y Raimundo Silva Labbé. "El Museo Naval y Marítimo de Valparaíso", en *RMCh* (2006), n° 4, pp. 361-369.

Genest, Eugenio A. "La Comisión Nacional del Antártico, impulsora de la actividad antártica argentina", en: *DMS* n° 13 (2005), pp. 41-48.

Gómez Martínez, Miguel. "La Colombie: patrie de trois mers", en: *DMS* n° 13 (2005), pp. 49-54.

Gómez Viscaíno, Juan Antonio. "Marinos en el gobierno político militar de la plaza de Cartagena (1809-1822)", en: *RHN* n° 92 (1° trimestre 2006), pp. 45-63.

González-Llanos Galvache, Santiago. "Don Casto Méndez Núñez en las Antillas", en: *RHN* n° 94 (3° trimestre 2006), pp. 67-84.

Guerra Cáceres, Alejandro. "Sobre el 'Juicio Criminal' por el asesinato del general Eloy Alfaro y sus tenientes", en: *RIHM* n° 37 (diciembre 2005), pp. 51-64.

Guimarães, Ricardo dos Santos. "Construções históricas da Ilha de Villegagnon", en: *Navigator* vol. 1 n° 2 (diciembre 2005), pp. 5-20.

Guisande, Mario. "La captura de los fuertes de Valdivia por Lord Thomas Alexander Cochrane", en: *DMS* n° 13 (2005), pp. 55-62.

Hartz Oliveira Moitrel, Mônica. "A atuação de Barroso como Chefe do Estado-Maior em Passo da Pátria", en: *Navigator* vol. 1 n° 2 (diciembre 2005), pp. 93-97.

Hartz Oliveira Moitrel, Mônica. "O estudio da História Marítima Brasileira no ensino médio: desafios e soluções", en: *Navigator* vol. 2 n° 4 (diciembre 2006), pp. 88-94.

Hernández Oliva, Carlos Alberto. "El naufragio de la Armada de Barlovento del cargo del general don Diego de Alarcón y Ocaña. Año 1711", en: *RHN* n° 94 (3° trimestre 2006), pp. 25-45.

Jara Fernández, Mauricio. "El territorio antártico chileno y la ley n° 11,846: ¿cuestión de política interna o externa?", en: *DMS* n° 13 (2005), pp. 63-73.

Larrañaga Martín, Enrique. "Bernardo O'Higgins, forjador del poderío marítimo de Chile", en: *RMCh* (2006), n° 4, pp. 353-360.

Laurenzano, Mayra Cristina. "A Marinha de Guerra e sua atuação na Guerra da Cisplatina: contribuções para a formação do Estado na-

cional", en: *Navigator* vol. 2 nº 4 (diciembre 2006), pp. 73-77.

Leví Castillo, Roberto. "Los corsarios españoles: navío *Asia* y bergantín *Aquiles*", en: *RIHM* nº 39 (diciembre 2006), pp.29-40.

Llosa Pazos, Juan Carlos. "Contralmirante Pedro Gárezon Thomas, último comandante del monitor *Huáscar* peruano", en: *RMP* 99, nº 2 (2006), pp. 12-38.

López Urrutia, Carlos. "La escuadra chilena en México, 1822", en: Chávez, *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio*...pp. 65-84.

López Urrutia, Carlos. *Historia de la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana* (Santiago, El Ciprés, 2006), 164 pp.

Manfredi, Dario. "La última palabra sobre las 'Islas Aurora", en: *DMS* nº 13 (2005), pp. 75-77.

Marcos Pino, Jorge. "Las sociedades del antiguo Ecuador y el mar: polo de la globalización prehispánica", en: *RIHM* nº 39 (diciembre 2006), pp. 105-130.

Marina de Guerra del Perú. *Infantería de Marina. Acción y Valor* (Lima, Comandancia de Infantería de Marina, 2006), 151 pp.

Marques Castanheira da Cruz, Carlos Luis. "Para uma historiografia sobre a Questão da Ilha da Trindade (1895-1896)", en: *Navigator* vol. 2 nº 4 (diciembre 2006), pp. 42-58.

Martín Merás, Luisa (ed.). *Don Cosme Damián de Churruca. "Vivió para la humanidad; murió por la patria" Exposición en el Museo Naval de Madrid junio-noviembre 2005* (Madrid, Museo Naval, 2005), 127 pp.

Martínez Busch, Jorge. "Ramón Freire Serrano: el prócer que pudo haber conquistado Tahití", en: *RMCh* (2006), nº 6, pp. 547-552.

Martins, Helio Leoncio. "As glórias da Marinha Imperial", en: *RMB* 126, nº 10/12 (octubre diciembre 2006), pp. 83-92.

Martins, Helio Leoncio. "João Cândido e a revolta de 1910", en: *Navigator* vol. 1 nº 1 (junio 2005), pp. 77-84.

Mellén Blanco, Francisco. "Vaéz de Torres, IV Centenario. El descubrimiento de las costas de Australia", en: *Historia 16*, XXIX, nº 360, pp. 8-19.

Miller, Arthur G. "The Maya and the sea: trade and cult at Tancah and Tulum, Quintana Roo, Mexico", en: Benson, *The Sea in the Precolumbian World*..., pp. 97-140.

Mineiro Scatamacchia, Maria Cristina. "O programa arqueológico do baixo Vale do Ribeira", en: *Navigator* vol. 1 nº 1 (junio 2005), pp. 57-68.

Mira Caballos, Esteban. "Pedro Menéndez de Avilés diseñó el modelo de flota de la Carrera de Indias", en: *RHN* nº 94 (3º trimestre 2006), pp. 7-24.

Montalbán, Cristina y Ricardo Capdevila. "Los puertos del Plata en la ruta antártica durante la 'etapa heroica", en: *DMS* nº 13 (2005), pp. 79-94.

Muniz, Petrônio R.G. "Questão das presas", en: *Navigator* vol. 1 nº 1 (junio 2005), pp. 47-54.

Museo Naval de Madrid. *Cristóbal Colón y el mito colombino. Exposición en el Museo Naval de Madrid mayo-octubre 2006* (Madrid, Museo Naval, 2006), 214 pp.

Núñez Sánchez, Jorge. "El comercio de Guayaquil en el siglo XVIII. Segunda parte", en: *RIHM* nº 39 (diciembre 2006), pp. 7-28.

Núñez Sánchez, Jorge. "Guayaquil y los ataques de corsarios y piratas", en: *RIHM* nº 37 (diciembre 2005), pp. 29-50.

O'Donnell, Hugo. *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)* (Madrid, La Esfera de los Libros, 2005), 727 pp.

Ortiz Sotelo, Jorge. "Francisco de la Bodega y Quadra", en: Chávez, *Estudios Militares Mexicanos. II Simposio*...pp. 45-50.

Ortiz Sotelo, Jorge. "Expediciones peruanas a Tahití, siglo XVIII", en: *DMS* nº 13 (2005), pp. 95-103.

Ortiz Sotelo, Jorge. "Inicio del interés antártico peruano", en: *DMS* nº 13 (2005), pp. 105-112.

Otero Lama, Enrique. "La escuadra corsaria del Consulado de Cádiz (1779-1783) y su actividad en América", en: *DMS* nº 13 (2005), pp. 113-121.

Paulsen, Allison C. "Patterns of maritime trade between south coastal Ecuador and western Mesoamerica, 1500 B.C.-A.D. 600", en: Benson, *The Sea in the Pre-columbian World...*, pp. 141-166.

Pedroso da Silva, Edil. "O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviaos de Mato Grosso no século XIX", en: *Navigator* vol. 2 nº 4 (diciembre 2006), pp. 24-41.

Pereira Brandão, Renato. "O mapa de Cantino e o descobrimento da América pelos chineses", en: *Navigator* vol. 2 nº 3 (junio 2006), pp. 49-55.

Perú. Instituto Nacional de Cultura. "La navegación en el Perú, una historia por contar", *Gaceta cultural del Perú* nº 22 (Lima, Instituto Nacional de Cultura, octubre 2006), 39 pp.

Pillsbury, Joanne. "The thorny oyster and the origins of empire: implications of recently uncovered *spondylus* imagery from Chan Chan, Peru", en: *Latin American Antiquity* 7 n.º 4 (Diciembre 1996), pp.313-340.

Pizarro Antram, Reynaldo. "Los cañones de 300 libras del monitor *Huáscar*", en: *RHMP* nº 23-24 (2003-2004), pp. 111-142.

Placer Cervera, Gustavo. "Los marinos españoles en la defensa de La Habana en 1762", en: *RHN* nº 94 (3º trimestre 2006), pp. 47-66.

Placer Cervera, Gustavo. *El estreno del imperio (La guerra de 1898 en Cuba, Puerto Rico y Filipinas* (La Habana, Editorial Ciencias Sociales, 2006), 388 pp.

Porto e Alburquerque, Antônio Luiz. "A França Antártica, Villegagnon e a Reforma: um prometo colonizador dentro da crise religiosa e outros projetos de dependencia com aspectos religiosos quatro sécalos depois", en: *Navigator* vol. 2 nº 3 (junio 2006), pp. 42-48.

Quintero González, José. "La Carraca y La Habana. Aproximación al intercambio de pertrechos entre arsenales", en: *RHN* nº 93 (2º trimestre 2006), pp. 57-65.

Rambelli, Wilson. "Tráfico e navios negreiros: contribução da arqueología náutica e subaquática", en: *Navigator* vol. 2 nº 4 (diciembre 2006), pp. 59-72.

Rhynas Brown, Ruth. "Seis canhões do século XVI provenientes do *Santísimo Sacramento*: uma reestimativa", en: *Navigator* vol. 1 nº 2 (diciembre 2005), pp. 21-34.

Rivière, Peter. *The Guiana travels of Robert Schomburgk 1835-1844, Volume I Explorations on behalf of The Royal Geographical Society 1835-1839* (Londres, The Hakluyt Society, 2005), 406 pp.

Rocafort Pérez, Guillermo. "Berenguer de Rocafort, caudillo almogávar versus Vicente Rocafuerte, símbolo del hispanoamericanismo", en: *RIHM* nº 37 (diciembre 2005), pp. 121-134.

Rodríguez Asti, John. "El proceso de adquisición del *Diógenes* y el *Sócrates* durante la Guerra con Chile", en: *RHMP* nº 23-24 (2003-2004), pp. 9-51.

Rodríguez Lorenzo, Sergio M. "La costa de Huelva en la Carrera de Indias (siglos XVI y XVII), en: *RHN* nº 92 (1º trimestre 2006), pp. 31-43.

Rostworowski de Diez Canseco, María. "Coastal fishermen, merchants and artisans in pre-hispanic Peru", en: Benson, *The Sea in the Pre-columbian World...*, pp. 167-188.

Sabloff, Jeremy A. "Old myths, new myths: the role of sea traders in the development of ancient Maya civilization", en: Benson, *The Sea in the Pre-columbian World...*, pp. 67-95.

Sáenz, Isaac D. "La urbe y el mar: caletas y

puertos en Lima durante el siglo XVIII", en: *DMS* nº 13 (2005), pp. 123-143.

Sánchez Bravo, Mariano. "Trayectoria del edecán naval de García Moreno y de Veintemilla", en: *RIHM* nº 39 (diciembre 2006), pp. 41-64.

Sánchez Mosquera, Amelia. "Reflexiones en torno al estudio de la navegación precolombina", en: *RIHM* nº 37 (diciembre 2005), pp. 65-74.

Santana de Araújo, Johny. "A construção do Poder Naval brasileiro no inicio do século XX: dos programas navais à grande guerra (1904-1917)", en: *Navigator* vol. 1 nº 2 (diciembre 2005), pp. 69-86.

Santander Monroy, Arturo. "El navío *Cristo Viejo*", en: *RIHM* nº 37 (diciembre 2005), pp. 75-84.

Sears, William H. "Seaborne contacts between early cultures in lower southeastern United States and middle through South America", en: Benson, *The Sea in the Pre-columbian World...*, pp. 1-15.

Serrano Álvarez, José Manuel. "Juan de Acosta y la construcción en La Habana (1717-1740)", en: *RHN* nº 93 (2º trimestre 2006), pp. 7-31.

Silos Rodríguez, José María. "Breve relación de las expediciones foráneas al Estrecho de Magallanes", en: *RHN* nº 94 (3º trimestre 2006), pp. 85-108.

Silva Telles, Pedro Carlos da. "O porto do Rio de Janeiro", en: *RMB* 126, nº 10/12 (octubre diciembre 2006), pp. 117-137.

Soares de Deus, Paulo Roberto. "Condições de produção dos *mapaemundi* medievais", en: *Navigator* vol. 1 nº 2 (diciembre 2005), pp. 35-52.

Taaffe Sebastiany, Pedro. "Cruzador Tamandaré – reminiscencias – Onze de novembro", en: *RMB* 126, nº 10/12 (octubre diciembre 2006), pp. 163-184.

Taillemite, Etienne. "De Valparaiso à Buenos-Ayres à travers les Andes et les Pampas en 1826: le voyage du lieutenant de vaisseau Edmond de la Touanne", en: *DMS* nº 13 (2005), pp. 145-156.

Thorndike, Guillermo. *Grau* (Lima, Fondo Editorial del Congreso, 2006), 3 volúmenes.

Trillo, Pedro (ed.) *Libro del Centenario de Chimbote* (Lima, Asociación Pro Centenario de Chimbote, 2006), 416 pp.

Trujillo Bolio, Mario. *El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima* (México, Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social, Miguel Ángel Porrúa, 2005), 196 pp.

Vas Mingo, Marta Milagros y Miguel Luque Talaván. *El laberinto del comercio naval. La avería en el tráfico mercantil indiano* (Valladolid, Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal – Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía, 2004), 280 pp.

Victoria Ojeda, Jorge. "Rebeldes de la revolución haitiana en las naves reales de don Gabriel de Aristizábal", en: *RHN* nº 95 (4º trimestre 2006), pp. 53-70.

Vieira Martins, Antônio. "Náutica e cartografia náutica na origen da ciencia moderna", en: *Navigator* vol. 1 nº 2 (diciembre 2005), pp. 53-68.

Wing, Elizabeth S. "Factors influencing exploitation of maritime resources", en: Benson, *The Sea in the Pre-columbian World...*, pp. 47-66.

Wilbert, Johannes. "Navigators of the winter Sun", en: Benson, *The Sea in the Pre-columbian World...*, pp. 17-46.

Yábar Acuña, Francisco. "La Guerra con Chile y el *New York Times*", en: *RHMP* nº 23-24 (2003-2004), pp. 91-100.

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

BIBLIOTECA CENTRAL
DE MARINA
DIRINTEMAR

