



Asociación de Historia Marítima y  
Naval Iberoamericana



**CENTRO DE  
ESTUDIOS AMERICANOS**  
FACULTAD DE ARTES LIBERALES  
UNIVERSIDAD ADOLFO IBÁÑEZ

## PLAZA DE VERACRUZ

PLANO DEL

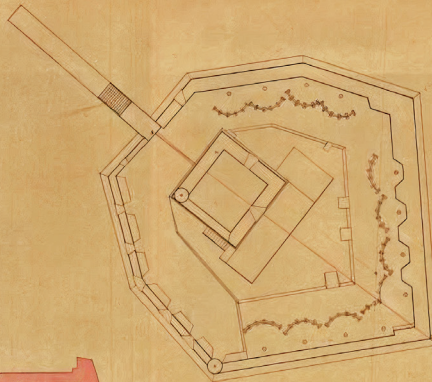
## BALUARTE DE SANTIAGO

Levantado por el Teniente Coronel de E.M.E.

JULIO ALVARADO.

1886

Escala 1:200

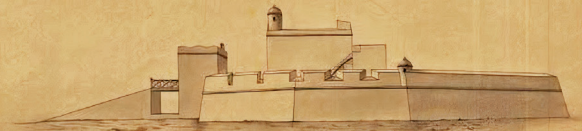


19-11-13



Perfil sobre la línea AB

*Nota: En punto superior del perfil está delineado según las mediciones correspondientes.*



Vista tomada desde la Plaza de S. Sebastián

# Apuntes de historia marítima y naval iberoamericana

Editor

Jorge Ortiz Sotelo



**UAI**  
UNIVERSIDAD ADOLFO IBÁÑEZ



**Apuntes de historia marítima y naval  
iberoamericana**



Derroteros de la  
*Mar del Sur*

APUNTES DE HISTORIA MARÍTIMA Y NAVAL IBEROAMERICANA

Serie editorial: Derroteros de la Mar del Sur. Nº 1

Publicación de Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana;  
y Centro de Estudios Americanos, Universidad Adolfo Ibáñez

Coordinadores:

Jorge Ortíz Sotelo y Rodrigo Moreno Jeria

Consejo editorial:

Lawrence A. Clayton, U. de Alabama, Estados Unidos;

María Luisa Laviana, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, España;

Cristina Flórez Dávila, U. Nacional Mayor de San Marcos, Perú;

Alexandre Sheldon-Duplaix, Servicio Histórico de la Defensa, Francia;

Gonzalo Serrano, Universidad Adolfo Ibáñez, Chile

Redacción y Administración:

Hermilio Valdizán 176, dep. S02, Lima 17, Perú.

Teléfono (51) 999694410

e-mail: thalassajos@gmail.com

Diseño y diagramación:

Altazor [ediciones&diseño]

<http://www.altazorediciones.cl>

Imagen de portada:

Plano del teniente coronel Julio Alvarado, 1886.

Mapoteca Orozco y Berra, México.

Publicación digital.

Hecho el depósito legal.

DERECHOS RESERVADOS



Asociación de Historia Marítima y  
Naval Iberoamericana



**CENTRO DE  
ESTUDIOS AMERICANOS**  
FACULTAD DE ARTES LIBERALES  
UNIVERSIDAD ADOLFO IBÁÑEZ

# Apuntes de historia marítima y naval iberoamericana

Editor

Jorge Ortiz Sotelo



**UAI**  
UNIVERSIDAD ADOLFO IBÁÑEZ



## CONTENIDO

- 9            PRESENTACIÓN
- 11           PRÓLOGO
- 13           INTRODUCCIÓN
- 17           THE GRACE LINE  
Lawrence L. Clayton
- 31           NUEVAS LUCES SOBRE EL COMBATE NAVAL DE LOS BAJOS  
DEL AMORTAJADO ENTRE UNA FLOTILLA CORSARIA  
PERUANA Y PIRATAS EN 1687  
Sebastián Donoso Bustamante
- 71           LA ARTILLERÍA DEL BALUARTE DE SANTIAGO EN  
VERACRUZ, EJEMPLO DE DEFENSA COSTERA DEL MÉXICO  
INDEPENDIENTE: SIGLO XIX.  
Eder Antonio de Jesús Gallegos Ruiz
- 103          GUERRA DE CORSO EN VENEZUELA Y LA ANTIGUA REPÚBLICA  
DE COLOMBIA, 1816-1830  
José Gregorio Maita Ruiz
- 127          EL LIMEÑO MANUEL QUIMPER, OFICIAL NAVAL ESPAÑOL  
Y SU VISITA A HAWÁI EN 1791  
Jorge Ortiz Sotelo
- 147          LA IMPORTANCIA DEL FACTOR NAVAL EN LA GUERRA DE  
CHILE CONTRA LA CONFEDERACIÓN PERÚ-BOLIVIANA  
(1836-1839)  
Gonzalo Serrano del Pozo

- 159      WHAT LESSONS WERE DRAWN BY THE FRENCH NAVY  
FROM THE WAR OF THE PACIFIC?  
Alexandre Sheldon-Duplaix
- 181      LA CARRERA NAVAL ENTRE CHILE Y ARGENTINA:  
UN EJEMPLO TEMPRANO DE NAVALISMO EN AMÉRICA DEL SUR.  
Fernando Wilson
- 197      BIBLIOGRAFÍA MARÍTIMA Y NAVAL IBEROAMERICANA
- 211      PUBLICACIONES



## PRESENTACIÓN

Próximo a cumplir treinta años, desde su primer número, *Derroteros de la Mar del Sur* ha evolucionado para sumarse a los nuevos tiempos y tecnologías que avanzan a pasos agigantados en el mundo actual.

De la revista de papel y distribución física a través de correos, hoy la magia de la tecnología permite distribuir un número infinito de ejemplares a cualquier parte del mundo a través de un simple enlace en el ordenador.

Los avances, en esta área, no son muy distintos a los que en, materia marítima, permitieron a nuestros ancestros ir más allá de las costas y aventurarse hasta lugares desconocidos, arriesgando la vida para conectar al mundo, de manera física y real.

Detrás de cada proyecto, hay un nombre que es quien, en definitiva, mueve al resto para que se sume a su sueño. En el caso de *Derroteros de la Mar del Sur*, ese mérito le corresponde a nuestro querido amigo Jorge Ortiz Sotelo, que desde 1993, en adelante, dio vida a este proyecto multinacional convocando especialistas de diversos países.

Derroteros llenó un espacio en el ámbito académico, que no le había dado la suficiente importancia a la historia marítima y naval en Iberoamérica. Con este fin, se reunió a diversas instituciones que podían dar impulso a esta empresa: Thalassa, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, con sede en Lima, Perú; Centro “Alessandro Malaspina”, Per la Storia e la Tradizioni Marinare de Italia, y Centre Franco-Ibero Americain d’Histoire Maritime, del Instituto Católico de Francia.

En este ambicioso proyecto, se embarcó un sinnúmero de especialistas de reconocida trayectoria en el ámbito marítimo y naval: Robert J. King, de Australia; Alexandre Sheldon-Duplaix, Philippe Hrodej y Christian Buchet, de Francia; Peter T. Bradley e Iain McKay, del de Reino Unido; Feliciano Gámez Duarte, de España; Joel Christenson, de Estados Unidos; Vera Moya Sordo, de México; Carlos López Urrutia e Isidoro Vásquez de Acuña, de Chile; Sabrina Guerra Moscoso, de Ecuador; o Alejandro Bertocchi Morán, de Uruguay; por nombrar solo algunos.

Ya con más de veinte años de trayectoria, se mantiene el interés de que este proyecto siga con vida. Por esta razón Jorge Ortiz Sotelo, que ha asumido un nuevo desafío en la jefatura del Archivo General de la Nación en Perú, ha invitado a la Universidad Adolfo Ibáñez, a través del Centro de Estudios Americanos, a sumar fuerzas para continuar en la senda de prestigio que ha caracterizado a esta publicación.

En este esfuerzo, ahora conjunto, nuestro Centro estará representado por Rodrigo Moreno Jeria, director del Departamento de Historia y Ciencias Sociales de la Universidad Adolfo Ibáñez y miembro número de la Academia Chilena de la Historia; y tanto él como Jorge Ortiz asumirán la dirección conjunta de *Derroteros de la Mar del Sur*.

Como parte de ese esfuerzo, se ha llevado a cabo la digitalización todos los números aparecidos previamente, para ponerlos a disposición de los interesados a través de nuestra página web; y se tiene el firme propósito de continuar editando *Derroteros de la Mar del Sur*, de manera bianual, en forma de un libro que reúna las investigaciones más relevantes en el ámbito marítimo y naval iberoamericano.

Ortiz y Moreno han trabajado juntos en algunos proyectos e investigaciones que han contribuido, de forma notable, al mejor conocimiento de la historia en los ámbitos marítimo y naval, por lo que estamos seguros que seguirán haciendo crecer este proyecto por otras décadas más.

*Gonzalo Serrano del Pozo*

Director

Centro de Estudios Americanos

Universidad Adolfo Ibáñez

## PRÓLOGO

La Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana - Thalassa, nació en Lima a principios de los años 90, como una suerte de subproducto del Primer simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana llevado a cabo en 1991 y gracias al entusiasmo de investigadores de diversos países interesados en esta amplia y variada temática.

Con su apoyo, individual o institucional, a lo largo de tres décadas logramos organizar algunos eventos y publicar unos cuantos libros y, de manera regular, la revista *Derroteros de la Mar del Sur*.

En ese sostenido esfuerzo descubrimos, con gran satisfacción, que Rodrigo Moreno, desde la Universidad Adolfo Ibáñez, venía alentando la conformación de un núcleo de investigadores interesados en desarrollar temas de historia marítima y naval. Con el tiempo, ese grupo pasó a formar parte del Centro de Estudios Americanos de dicha universidad, con el que pudimos llegar a un acuerdo para avanzar en nuestra común meta de promover los estudios de historia marítima y naval iberoamericana.

Los primeros logros de este acuerdo han sido la digitalización de los primeros números de *Derroteros de la Mar del Sur*, que pronto estarán disponibles en la plataforma web del Centro; y la publicación del presente libro.

Pero al margen de ello, cabe mencionar el entusiasta apoyo de Rodrigo y Gonzalo Serrano, actual director del Centro, en una labor autoimpuesta desde la década de 1980, mantener la presencia iberoamericana en el Simposio de Historia Naval que cada dos años organiza el Departamento de Historia de la Academia Naval de los Estados Unidos.

Estoy seguro que la colaboración entre nuestras dos instituciones permitirá fortalecer los estudios de historia marítima y naval en Iberoamérica, explorando temas poco conocidos y despertando nuevas inquietudes, pues solo así podremos asegurar un sólido futuro a esta temática.

*Jorge Ortiz Sotelo*

Secretario general

Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana



## INTRODUCCIÓN

En setiembre del 2019 tuvo lugar la última versión del simposio de historia naval que cada dos años organiza el departamento de Historia de la Academia Naval de los Estados Unidos. Como en las versiones precedentes, y gracias al entusiasta apoyo de varios colegas, pudimos incluir algunas sesiones dedicadas a temas iberoamericanos. A diferencia de otros eventos de este género, los organizadores del simposio no publican todas las ponencias presentadas, por lo que, como la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana ha venido haciendo desde hace varios años a través de su revista institucional, *Derroteros de la Mar del Sur*, hoy convertida en una serie editorial conjunta con la Universidad Adolfo Ibáñez, ponemos hoy a disposición de los interesados ocho de las nueve ponencias, con las correcciones y añadidos del caso, bajo el título *Apuntes de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*.

La primera es de Lawrence A. Clayton, profesor emérito de la Universidad de Alabama y autor de un notable trabajo sobre W. R. Grace & Co., empresa matriz de la Grace Line, que reseña la historia de esta compañía de navegación norteamericana que desde finales del siglo XIX hasta 1969 conectó Estados Unidos con América Latina. Sus naves, que solían llevar el nombre de alguna santa, impulsaron el turismo y fueron un elemento fundamental en el comercio bilateral.

Por su parte, Sebastián Donoso Bustamante, docente en la Universidad San Francisco de Quito y autor de algunos trabajos sobre piratería, usando nuevas fuentes da nuevas luces sobre un enfrentamiento sostenido entre unas naves piratas con las corsarias de la compañía de Nuestra Señora de la Guía, del 27 de mayo al 2 de junio de 1687, frente a los bajos del Amortajado, en la actual costa ecuatoriana.

El investigador mexicano Eder Gallegos, de la Unidad de Historia y Cultura de la Armada de México, contribuye a este libro con un trabajo sobre la defensa costera de Veracruz, centrándose en la artillería del baluarte de Santiago de dicho puerto. Su detallada investigación brinda luces sobre una responsabilidad naval que ha merecido poca atención por parte de los especialistas en estos temas.

José Gregorio Maita Ruiz, historiador y oficial de la armada venezolana, aporta a este libro un bien documentado trabajo sobre la guerra de corso en Venezuela y en la antigua república de Colombia entre 1816 y 1830. En esa investigación brinda nuevos datos sobre el papel que varios puertos norteamericanos jugaron en la lucha por la independencia.

Quien esto escribe contribuye con un trabajo sobre el limeño Manuel Quimper, que visitó Hawái en 1792, siendo un joven teniente de fragata de la Real Armada. Tomando como base su diario de viaje entre San Blas y Manila, al mando de la balandra *Princesa Real*, se ha podido reconstruir los detalles de su visita y revalorar dicha fuente, que al parecer contiene las primeras descripciones españolas de dichas islas. El diario, que será publicado en extenso en un futuro cercano, incluye datos geográficos y etnográficos, así como un listado con palabras locales y su significado en castellano.

Gonzalo Serrano, de la Universidad Adolfo Ibáñez, aborda un tema poco tratado, el de la importancia de factor naval en la guerra que entre 1836 y 1839 sostuvo Chile contra la Confederación Perú-Boliviana. El autor llama la atención sobre la poca atención que dicho conflicto ha merecido en la historiografía de estos países, la que se torna en casi nula en lo que a los aspectos navales se refieren. Es por ello que plantea la necesidad de “volver a estudiar esta guerra desde nuevas miradas, con fuentes que no han sido exploradas anteriormente y un marco temporal más grande”, con lo que claramente estamos de acuerdo.

Sobre la base de la correspondencia de tres comandantes generales del escuadrón francés destinado al Pacífico, tanto con París como con los comandantes de los buques a sus órdenes, Alexandre Sheldon-Duplaix, de Servicio Histórico de la Defensa francés, analiza las lecciones que la Guerra del Pacífico dejó a esa armada. En cuanto al diseño de naves, le permitió mejorar el diseño de la torre de mando, al encontrar que la del *Huáscar* estuvo muy expuesta al fuego de artillería, ametralladoras y fusiles. En lo táctico, la actividad de este monitor negando el control del mar a una fuerza superior, así como el empleo de armas submarinas, fueron tomados en cuenta por el almirante Théophile Aube al plantear sus ideas de la *Jeune Ecole*. En lo estratégico, no dejaron de sacar algunas lecciones de las operaciones anfibia chilenas.

La última contribución es de Fernando Wilson, profesor de la Universidad Adolfo Ibáñez, y en ella analiza la carrera naval que Chile y Argentina emprendieron en el contexto de la crisis fronteriza en el extremo sur del continente

que tuvo lugar entre 1892 y 1904. En una época en que el navalismo imperante era retado por la *Jeune Ecole*, ambos países hicieron sus mejores esfuerzos políticos y financiaron por adquirir naves cada vez más potentes justo en un momento en que el revolucionario diseño del HMS *Dreadnought* iba a cambiar el concepto del buque capital.

El libro culmina con una sección destinada a listar las publicaciones que sobre historia marítima y naval iberoamericana han salido en los últimos años. Esta sección estuvo presente en la revista *Derroteros de la Mar del Sur* desde sus inicios, y estamos seguros que será de utilidad para los investigadores interesados en esta temática.

*Jorge Ortiz Sotelo*

Editor

Apuntes de Historia Marítima y Naval Iberoamericana





## THE GRACE LINE

---

Lawrence A. Clayton\*

I thought about a long subheading to describe the exact nature of this paper, but then thought again. Nothing beats simplicity. And nothing beats staying within your time limits in a panel such as this!

So, here we go. The Grace Line refers to the shipping line of the W. R. Grace & Co. which started in the 1870s and ended in 1968 with the sale of the line to another owner.

For over a century it was the principal carrier between the West Coast of South America and the East Coast of the U. S., although it also served much of the rest of Latin America and the West Coast as well over the years. Most of the story of the *Grace Line* has been told in a number of books and articles over these years including two books, one by William Kooiman, *Grace Ships 1869-1969: An Illustrated of the W. R. Grace & Co. Shipping Enterprises*<sup>1</sup> and the second by yours truly, Grace, W. R. *Grace & Co. The Formative Years, 1850-1930*<sup>2</sup>.

Kooiman was a purser on the old Grace Line ships while my father worked for Grace all his life as a chemist, engineer, and executive and those two connections endowed each of us with the incentive and interest to write our books. Kooiman was interested in the life and culture of ships, I was interested in the modernization process, especially Peru where the company was founded by Irish immigrants in 1854, and the Grace brothers –William Russell Grace and Michael Grace– were interested in making their way forward in the amazing

---

\* Emeritus professor, University of Alabama.

1. Kooiman, William, *Grace Ships 1869-1969: An Illustrated History of the W. R. Grace & Co. Shipping Enterprises*, Point Reyes: Komar Pub. Co., 1991.

2. Clayton, Lawrence, *Grace: W.R. Grace & Co., the Formative Years, 1850-1930*, Ottawa, Illinois: Jameson Books, Estados Unidos, 1985. Spanish edition: *W. R. Grace & Co. Los años formativos 1850-1930*, Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 2008.

period –the last 150 years– when much of the world was modernizing economically, commercially, industrially and in just about every other category of work and money-making, and they wanted a part of it. They essentially lived the Horatio Alger story.

It even led the founding of an airline in the late 1920s for you fliers in the audience, but that's another story. Open up your Wikipedia's or just Google Pan American Grace Airways, or Panagra. Or look up Juan Trippe, the founder of Pan American, but I suspect many of you here today are too young to have even heard of Pan American World Airways. You will also find the story of Panagra in any good biography of Trippe or his company.

The story of the founder of the company, a young Irish immigrant to Peru at mid-nineteenth century was told beautifully in a book entitled *Merchant Adventurer: The Story of W. R. Grace*<sup>3</sup> by a two-time Pulitzer-prize winning historian named Marquis James. His story, and the story of his book, and then the story of its suppression and rediscovery years later by another historian, yours truly, investigating (I was going to use the word scrounging but that just doesn't sound appropriate for such a distinguished gathering here at the Naval Academy!) for his own book is almost as fascinating as the biography that James wrote of William Grace in the early 1940s. That story of James and the book's suppression, and of the men who ran W. R. Grace & Co. in the late 1940s. is told in the Introduction to *Merchant Adventurer* slated originally to be released in the fall of 1947 by Little, Brown (check this; been a long time since I worked on that sucker!) just in time to hit the bookshelves of places like Barnes & Noble in time for Christmas shoppers. I think it would have been James's third Pulitzer, but, alas, I found old copies of the final page proofs, ready to go to the printer for the Christmas buyers on Fifth Ave., in the summer of 1979 on a warehouse on Broome St. in Greenwich Village.

Now that I've got you thoroughly distracted by the mechanics and politics of publishing, let's slip back to the mid-nineteenth century when the young Irishman William Grace was building up a trading business in the port of Callao that serves the capital Lima. Not all Irishmen fleeing the famines of mid-nineteenth century ended up in the tenements of New York or Boston. Starting

---

3. James, Marquis, *Merchant Adventurer: The Story of W. R. Grace*, Wilmington, DE: Scholarly Resources, 1993.

out with a couple of Scots organized as the Bryce Brothers in Callao, largely serving the growing guano fleets from Europe and North America coming to the Chincha Islands to take on guano to replenish the fields of their homelands, William quickly established himself as an entrepreneur with good ideas and a first class worth ethic.

He decided to place a ship right in the guano islands, replenish it regularly from Callao, and serve the fleets right where they were at work, saving them a trip to Callao to replenish and refit before heading south to the Straits of Magellan for the long trip home. By the 1860s William was also importing goods from the U. S. to increase his business and he was on his way. While Grace Line would not be formally organized as such until 1916, the business of trading between the North and South American continent was underway.

It is important to underline here that these early business relations established by the Grace brothers –since his younger brother Michael joined him early in the business– were largely devoted to trade, especially as the new railroads were being put in Chile, Peru, Ecuador and other countries. Henry Meiggs was the foremost promoter of the new railroads and he was an excellent user of the Grace ships through the 1860s and into the 1870s as the railroads were pushed in from the coasts into the ore rich cordilleras to the west. This was a lucrative business, being driven by new incomes to the Peruvian government from guano exports which boomed in the middle of the nineteenth century.

What is important to underscore here is that the modernization of the world was underway, driven by, among many factors, industrialization, urbanization, and new technologies. Soon a rubber boom would spur the growth and development of the Amazon area for example, and by the 1890s the Graces were beginning to expand their trading interests into mining, plantations, and rubber, driven of course by the increased demand for rubber in the new industries of North America and Europe, soon to be spurred by the arrival of the horseless carriage powered by an internal combustion engine.

If we may, the changes the Graces were taking advantage of were not too dissimilar to the computer revolution in our own world, with all sorts of labels, such as IT, social media, drone technology, satellites, etc. etc. Those on the frontiers, or just behind the frontiers of invention and entrepreneurship, are making the new world, and, not incidentally, making money, some vast fortunes, just like the Carnegies, Rockefellers and Vanderbilts, for example, of a century or more ago.

William Grace's square-riggers that offered reliable competitive freight services between the Americas were among those enterprises driving the increased productivity and expanding markets and enterprises of the era. William was in fact moving his little enterprises along so well that he relocated in mid-1860s to New York City to better promote his business. And while the Carnegies, Rockefellers, J. P. Morgans, and Dukes were making their millions, William Grace was elected Mayor of New York City twice, in 1880 and 1884 (mayors served two years in those days), the first foreign born mayor since colonial times.

By the turn of the century, and quite possibly by the 1890s, the Grace Line's steamers were Peru's main seagoing link with its markets and suppliers until 1969 when the Grace Line was sold as the mother company, W. R. Grace & Co., divested of most of its interests and operations with Peru and the rest of Latin America. That's another story, again, for another time.

By the 1920s the Grace Line, which named most or all eventually of its ships "*Santa*", like *Santa Rosa*, *Santa María*, after patron saints in the Catholic Church, was also carrying passengers on its cargo steamers outfitted appropriately. A decade later, and into the 1940s and 1950s Grace Line was very actively promoting the tourism trade, especially of course to Peru.

In 1915 Grace bought the old Pacific Mail Steamship Co. on which Phileas Fogg sailed *Around the World in Eighty in Days* in Jules Verne novel of 1873. This opened up trade routes up along the West Coast of the Americas –between Peru and San Francisco for example– and Grace operated its Pacific service all the way to the Orient. In 1914 the newly built Panama Canal opened and Grace Line ships were among the first to make the transit from ocean to ocean.

The heart of the Grace Line shipping business from the early twentieth century until 1968 remained the routes between the U. S. and the West Coast of South America, with being Peru the largest customer.

The Grace shipping organization on the coast of Peru included staffs and services in Callao, the port serving Lima, and in nine other ports. Most of these were open roadsteads with no docking facilities and Grace provided lighterage, tugs, and all services to all comers. Grace also provided technical advisers to the Peruvian government for the modernization and operation of Callao and other ports. In fact, Grace helped create one port out of Peru's largely barren desert coast. When iron ore was discovered in the 1950's near San Juan on the

Southern Coast, a Grace man directed the first LST onto the beach where a modern conveyor-belt ore-loading port was operated by Marcona Mining for many years.

Many the Santa steamers served in both the First World War and Second World War as American-flag carriers were impressed into the service of the government war efforts.

### **The Grace History<sup>4</sup>**

Cruise History –the Grace Line– In the mid 1800s, the Irish-born Grace brothers, William Russell and Michael, established a commercial and shipping business in Callao, the port of Lima, Peru. They prospered, especially in the exporting of guano from the Chincha Islands to the United States, where this fertilizer was in considerable demand.

In 1865, leaving Michael in charge of their interests in Callao, William established the firm of W.R. Grace & Co., in New York. By 1880 he had become a leading citizen and was twice elected Mayor of New York, despite opposition from Tammany. In the 1890's the company entered the steamship business with a line of freighters running from New York to the South American west coast via the Strait of Magellan flying the British flag.

Grace's original British-flag ships had black hulls, white painted masts and booms, and a green stack with a black top. After the First World War successors were painted grey, with masts and booms of the usual mast color. Hulls became black again in 1928 and masts and booms reverted to white in 1932. (about 1959-60 Grace passenger ships again turned to grey hulls).

The early British-flag freighters all had names beginning with C, such as *Cacique*, *Capac* and *Chincha*, names which were later repeated in ships under the American flag.

Later *Grace* started a service from the Pacific coast of the United States to the west coast of South America, and in 1913 took delivery of the 4,826 gross ton, 400-foot *Santa Cruz* from William Cramp & Sons of Philadelphia for this run. She was their first American flag ship and was especially designed to carry

---

<sup>4</sup> Posted by Michael L. Grace, December 1, 2009.

a large deck-load of lumber, as well as 48 passengers. Three boilers provided steam for a 2400 horsepower triple expansion engine, which gave her a speed of 11-12 knots. She introduced the green funnel with white band and black top which continued to be the Grace stack colors.

Grace established regular steamship service in 1893 with a subsidiary called the New York & Pacific Steamship Co., operating under the British flag because ships built outside the United States were banned from US registry until 1905. US-flag service began in 1912 with the Atlantic and Pacific Steamship Company. The activities of both companies and the parent firm were consolidated into the Grace Steamship Company beginning in 1916. The firm originally specialized in traffic to the west coast of South America; then expanded into the Caribbean.

*Colusa*, of 5873 gross tons and 424 feet, was also built in 1913, by Hamilton of Port Glasgow, Scotland, for the same service as the *Santa Cruz*. She was Grace's last ship for British-flag operations. Three boilers and a quadruple expansion engine of 3500 horsepower gave her a service speed of 12 knots. She too, was built to carry large loads of lumber on deck. She had four masts at first, but was later given a fifth with a 100 ton boom, and handled fully assembled steam locomotives for the South American ports. Her 36 passenger capacity was later increased to 50.

In 1914 *Colusa* was transferred to the U.S. flag and was renamed *Santa Cecilia* (a misspelling of *Cecilia*). Some of the British-flag ships were lost by enemy action, and only two were left at the end of the first world war. Grace also operated a cargo service from Seattle to Chile with way calls along the coast.

To restore Transpacific service, Grace bought in 1915 three ships under construction in Holland; *Colombia*, *Ecuador* and *Venezuela*, laid down for the Royal Netherlands West India Mail, these had been intended to run down to the west coast of South America via the Panama Canal, but had been sold on the stocks to the Norwegian owner Chr. Hannevig, who proposed to use them between New York and the South American east coast, a run discontinued by Lamport and Holt and Booth Line because of the war. Hannevig, however accepted Grace's offer to buy the ships before they were completed. *Colombia* kept her name until she was lost. This unlucky ship first ran aground on Cano Island off Costa Rica in 1923, remaining there two months. Practically her whole bottom had to be removed in drydock at Balboa. In the fall of 1931 she went to her grave on the south end of Margarita Island off lower California.

*Venezuela* struck a mine on the way out from Holland and was repaired in England.

In 1916 Grace decided to institute a passenger service from New York to ports on the west coast of South America as far as Valparaiso, Chile, and contracted for five ships; *Santa Ana*, *Santa Luisa*, *Santa Teresa* (by Cramp) and *Santa Elisa* and *Santa Leonora* (by New York Shipbuilding). These 110 passenger ships were 376 feet long with a gross tonnage of 5800. They had four boilers each and quadruple expansion engine of 3300 hp. in the Cramp ships and 3400 in the others. Their service speed of 13 knots could be exceeded by a knot.

The United States Shipping Board took these five ships over for transport duty. By the time the troops had been carried back from France, Grace had decided that four would be sufficient for the intended service, and declined return of the *Santa Leonora*, which went to the Navy and became the submarine tender *Canopus*, ultimately lost in the Philippines early in 1942. In 1926 the secondary service from New York as far as Antofagasta, Chile was begun with the *Santa Cruz*, which was joined in the following year by *Santa Cecilia* (ex *Colusa*).

Also in 1916, the company acquired a controlling interest in the venerable Pacific Mail Steamship Company, premier west coast and transpacific operator, which had already sold its big ships and retained only the lesser vessels of the Central American service.

In 1921 the Shipping Board allocated five 535 ft. President class ships for Transpacific operation by *Pacific Mail Line*. These were *President Cleveland*, (ex *Golden State*), *President Lincoln* (ex *Hoosier State*), *President Pierce* (ex *Hawkeye State*), *President Taft* (ex *Buckeye State*) and *President Wilson* (ex *Empire State*).

*Colombia*, *Ecuador* and *Venezuela* were thus displaced and in the following year were transferred from the far east run to the intercostal run. At the same time Grace placed on the same run the freighters *Santa Bárbara*, *Santa Clara*, *Santa Malta*, *Santa Olivia*, *Santa Paula* and *Santa Rosa*. These six, making connection with the President ships at San Francisco, provided fast freight service from Atlantic ports to the far east.

In 1923 the Shipping Board invited bids for the sale of the President ships operated by Pacific Mail. The Dollar Line outbid Grace and was awarded the vessels. Finding itself without ships suitable for the transpacific trade, Pacific Mail sold its registered name and goodwill to Dollar. Grace now without a transpacific connecting service, had no further use for the six intercostal freighters and sold them off to the American Hawaiian Line.

At this time Grace formed a new entity, the Panama Mail Company, to operate the small ships formerly owned and used by the Pacific Mail in the Central American trade, these ships not having been involved in the sale to Dollar. *Colombia*, *Ecuador* and *Venezuela* also remained under Grace ownership.

In 1928 to meet competition from the Pacific Steam Navigation Company and the Chilean Line, Grace took delivery of *Santa Bárbara* and *Santa María*, which were a great improvement over previous ships. As it was then permissible to build ships in foreign countries for U.S. flag operation and retain eligibility for mail contracts, these sisters were constructed by the Furness Shipbuilding Company in Haverton-on-Tees, England. Each had two 8-cylinder, 2 cycle Sulzer diesel engines of 4000 hp. apiece. They were the first large motor passenger ships to sail under the U.S. flag.

The service speed of these 150 passenger vessels was 16 knots, their overall length 480 ft. and their gross tonnage 8000. In later years, after the advent of the 18 knot *Santa Clara*, a project for increasing the speed of these ships was considered. It was proposed to install a third 4000 hp. diesel engine which would transmit power to the two propeller shafts through a generator and two electric motors. In view of their somewhat old-style passenger accommodations, however, these plans did not materialize.

Since only four ships were required for the Valparaiso service, *Santa Ana* and *Santa Luisa* were transferred to the Panama Mail's New York-San Francisco run and were renamed respectively *Guatemala* and *El Salvador*.

In 1929 *Santa Inés* and *Santa Rita* joined the fleet. Apart from cruiser stern, short funnel and diesel propulsion, these ships built by Burmeister & Wain of Copenhagen, were much like the *Santa Ana* class. Measuring 5000 tons and 386 ft. overall, they had accommodations for 125 passengers in two classes. Each had two six cylinder, 4 cycle, 3600 HP main engines, giving a service speed of 13 knots. *Santa Rita* made 15.1 on her trials. This pair joined *Santa Cecilia* and *Santa Cruz* in Grace's secondary service which was now extended to Valparaíso.

When *Santa Clara* was added in 1930, it was decided to speed up the schedule, thus rendering superfluous *Santa Elisa* and *Santa Teresa* which entered the secondary service. replacing *Santa Cecilia* and *Santa Cruz*. From the New York Shipbuilding Corporation, *Santa Clara* was a larger *Santa Bárbara*, 20 ft. longer, two knots faster, and about the same tonnage. Her propulsion was quite different, however, two turboelectric units with a combined output of 12,000



hp. The service that had required four ships was reduced to three. *Santa Bárbara* and *Santa María* had to do their utmost to maintain the schedule that called for about 17 knots.

Upon *Colombia's* loss in 1931, the Grace ships *Santa Elisa* and *Santa Teresa* were transferred to Panama Mail, in order to have four vessels of the same capacity and speed on the New York San Francisco run. *Ecuador* and *Venezuela*, respectively renamed *Santa Olivia* and *Santa Isabel* took the place of these two on the secondary South American service *El Salvador* was renamed *Santa Ana* and *Guatemala*, *Santa Cecilia*. The previous *Santa Cecilia* had been sold to Norway.

Late in 1932 the depression forced the suspension of the secondary service and *Santa Isabel*, *Santa Inés*, *Santa Olivia* & *Santa Rita* were tied up. This service was, however, resumed the following year.

To comply with its mail contracts, Grace had agreed to build four new ships. These the *Santa Rosa* class were ordered from Federal Shipbuilding Co. Kearney, New Jersey and delivered in 1932-1933. They were designed by William Francis Gibbs, who had also drawn plans of Matson's *Malolo* and later to draw those of the *America* and the record-breaker *United States*.

These ships had some general resemblance to *Malolo*, with her great beam and low stern. Their original gross tonnage of 11,200 was later reduced to 9,100 by the cutting of tonnage openings in # 6 shelter deck. Subsequently their tonnage was again changed, all of which reduced tonnage dues and Panama Canal tolls. Their overall length was 508 ft. and beam 72 ft.

Their power plants were at the time second to none in efficiency. Each of the water tube steam generators with a pressure of 430 lbs. produced 6000 hp. and each ship could make 18-1/2 knots with only three boilers active. The main engines were double reduction turbines. The screws turned inward, and for this reason were very awkward to maneuver. The passenger capacity of the *Santa Rosa* class was 209 in first class and about 50 in steerage. Their public rooms were all on the promenade deck, with the dining salon extending two and a half decks in height to a roll back dome. The after dining room bulkhead was adorned with a large oil painting of a Grace clipper. Each cabin, whether single or double was equipped with private bath.

With the new quartet the Grace Line established the first passenger service between New York and Seattle. Calls were made at Havana, Puerto Colombia, Cartagena, Canal Zone, Punta Arenas, La Libertad, San Jose, Mazatlan, Los

Angeles, San Francisco and Victoria. The first ship the *Santa Rosa* sailed November 26, 1932; the last, *Santa Elena*, April 4, 1933. New York- Seattle running time was 20 days, including one day in Los Angeles and two in San Francisco. Average speed 18-1/2 knots. Before the New York sailing, each ship called at Philadelphia for cargo only.

In 1934 the port time in New York was greatly reduced and the call at Philadelphia eliminated. The time saved enabled the ships to make a shuttle run between Seattle and San Francisco. The 20 knot service and the ship's superior accommodations to anything the Pacific Coast shipping had to offer made this an exceedingly popular run.

It was not long before other companies complained that, since *Grace* ships were subsidized for foreign trade they should not compete in the coastwise business. By the end of 1934 Seattle ceased to be a port of call and the voyage ended in San Francisco. Since three ships could now maintain the service, the *Santa Lucía* was reassigned to the South American run. Late in 1936 *Grace* acquired the Red D Line and its Caribbean Service, and early in 1937 *Santa Rosa*, *Santa Paula* and *Santa Elena* entered that service: New York to Venezuela, Curacao, Colombia, Cristobal and Haiti.

In addition to the services already mentioned, *Grace* operated several cargo runs, for which it built eight 12 knot freighters, between 1913 and 1919. These all of about 10,000 deadweight tons. They were the *Santa Catalina*, *Santa Cecilia* and the six already mentioned as running inter-coastal in the early 1920's. There was also a 13,000 ton tanker *Nora*, named for the daughter of J. P. Grace. All these freighters had been sold by 1925 and the tanker was disposed of in 1932. *Santa Catalina* by 1919 had become the *USS Black Hawk*, a destroyer tender.

Early in 1936 *Grace* sold *Santa Cecilia* (ex *Santa Ana*) and *Santa Teresa* to the Merchants & Miners Transportation Company, *Santa Elisa*, *Santa Ana* (ex *Santa Luisa*) went to the Alaska Steamship Company. *Santa Inés* and *Santa Rita* were bought by the Navy in 1940 and the *Santa Bárbara* and *Santa María* also in 1940. *Santa Olivia* and *Santa Isabel* were also sold.

The Navy took over the *Santa Lucía* in 1942; as the *USS Leedstown*, she was sunk in the North African invasion. The *Santa Elena* was sunk the following year off the Philippville on the Algerian coast. *Santa Clara* as the *Susan B. Anthony* went down in the Normandy invasion.

Of the ships built before 1939 only the *Santa Rosa* and *Santa Paula* survi-

ved. They continued to be the flagships of the fleet until 1958 when they were replaced by sister ships of the same name.

The Government had six uncompleted C2 type hulls and these were offered to Grace Line. Grace Line accepted the offer and had them converted to 52 passenger vessels. These “*combos*” became very popular and were a huge success and Grace Line had three more built. The first six were fitted out to carry bananas from Ecuador to New York. The last three were to be on the Caribbean run and were not equipped to carry bananas. Graces postwar fleet consisted of the nine *combos*, the *Santa Rosa* and *Santa Paula*, (which had been returned to Grace Line and refitted again to the liners that they once were) and nine C2 freighters. The *Santa Rosa* and *Santa Paula* served the Caribbean calling at Curacao, La Guaira, Aruba, Kingston, Port au Prince and Port Everglades, sailing from New York every two weeks. The three Caribbean “*combos*” called at Santo Domingo, Puerto Cabello, La Guaira, Maracaibo, Barranquilla, Cartagena, Baltimore, Philadelphia and New York. The other six “*combos*” along with the C2 Freighters sailed from New York to the West Coast of South America as far as Valparaíso.

In 1956 Grace decided to replace the *Santa Rosa* and *Santa Paula* with two new vessels. The new vessels a Gibbs & Cox design were to be called *Santa Rosa* and *Santa Paula*. They were 15,000 gross tons and 584 feet overall with an 84 foot beam. The first vessel the *Santa Rosa* was delivered in 1958. And the second *Santa Paula* soon followed. At this time cargo costs were escalating and cargo offerings to Venezuelan ports were declining and Grace decided that with the *Santa Rosa* and *Santa Paula* and two freighters being converted to all container vessels would meet the requirements in the Caribbean. The *Santa Eliana* and *Santa Leonor* two C2 type vessels were converted to all container vessels. These were the first American container vessels in foreign trade. The converted *Santa Eliana* sailed for Venezuela January 1960 with 176 containers containing powdered milk and other general cargoes. The longshoremen refused to unload the containers even though some sort of a previous agreement had been made by the agency. After 18 days an agreement was reached and the *Santa Eliana* was unloaded with the provision that no more vessels of this type would be used. The sailing of the *Santa Leonor* was canceled and both vessels were laid up.

In 1959 The Saint Lawrence Seaway opened and Grace obtained approval for an operational subsidy for the Great Lakes route. The route would serve

ports on the Great Lakes to Cuba, Haiti, Dominican Republic, Barbados and ports on the north coast of Venezuela and Colombia. The decision to operate to the Great Lakes proved to be a financial disaster for *Grace* and the run was given up after one season.

In 1960 Grace Line decided to replace the aging “*combos*” with four new 20 knot passenger vessels to carry approximately 100 passengers. These vessels were to serve the west coast of South America. They were 20,000 displacement tons 546 feet long with a 79 foot beam. The names were chosen to honor the four countries, Panama, Colombia, Ecuador and Peru They were designed with all new advanced cargo carrying devices. Each was fitted out to carry 360,000 cubic feet of bananas (90,000 stems approx. 4000 tons) in three holds, on the southbound voyage these areas were used for carrying autos or palletized cargoes which were loaded by a special pallet handling system. There were 5 cargo elevators in 3 holds. The other two holds were container holds. There were four gantry cranes on deck which when married in pairs could handle 40 foot containers. Container capacity was 175 twenty foot containers. The four “M” ships, as they were called carried 125 first class passengers. Public rooms were spacious and tastefully decorated and there was a large outside tiled swimming pool.

About this time Grace decided to replace the aging freighters and six new freighters were built, The first of these was the *Santa Lucia* and these ships became known as the “L” ships. They were modern vessels with refrigerated compartments for Chilean fruit and Ecuadorian bananas. They were equipped for 12 passengers in luxurious staterooms and had seven hatches with 10 ton booms and two 30 ton booms and a 80 ton jumbo boom.

Things were normal until 1969 when the parent company W.R. Grace decided to go out of the steamship business and concentrate on chemical and other company ventures. Grace Line was sold to Prudential Line, a small line owned by Skouras of 20th Century Fox. At first the line was called Prudential Grace Lines and later the Grace was dropped and it became just Prudential Line. The ships were operated as before with most of the same personnel aboard but in 1970 Prudential decided to suspend the Caribbean service and the *Santa Rosa* and *Santa Paula* were laid up, never to sail under the American Flag again. The “M” ships were sailed as freighters until 1972 when three were transferred to the west coast. They were once again returned to passenger ship

status. They sailed from San Francisco, north to Tacoma and Vancouver thence through the Panama Canal calling at ports on the east coast of South America then through the Strait of Magellan to call at ports on the west coast of South America and thence return to Los Angeles and San Francisco. This was a 59 day voyage. The *Santa Magdalena* remained on the east coast until 1974 when she too was transferred to the west coast to sail with the other three.

In 1978 the Prudential Line was taken over by Delta Lines, In 1983 there was a sharp drop in cargo bookings to South America and operations began to wind down. The six «L» class freighters were laid up and finally sold. The four “M” ships continued to run until 1984 when all operation of the former Grace Line Santas ceased.

At its peak, the Grace Line was a major force in American merchant shipping. Shortly after World War II it owned 23 ships totaling 188,000 gross tons, plus 14 more on bareboat charters.

## **Bibliografía**

CLAYTON, Lawrence, *Grace: W. R. Grace & Co., the Formative Years, 1850-1930*, Ottawa, Illinois: Jameson Books, 1985.

JAMES, Marquis, *Merchant Adventurer: The Story of W. R. Grace*.

KOOIMAN, William, *Grace Ships 1869-1969: An Illustrated History of the W. R. Grace & Co. Shipping Enterprises*, Point Reyes, California: Komar Pub Co., 1990.

## NUEVAS LUCES SOBRE EL COMBATE NAVAL DE LOS BAJOS DEL AMORTAJADO ENTRE UNA FLOTILLA CORSARIA PERUANA Y PIRATAS EN 1687

---

Sebastián Donoso Bustamante <sup>5</sup>

En 2006, cuando publiqué *Piratas en Guayaquil. Historia del asalto de 1687*, dediqué el capítulo 12 a la batalla naval que ocurrió cerca de los Bajos del Amortajado entre una flota de piratas que escapaba del golfo de Guayaquil después de saquear la ciudad, y una compañía privada organizada en Lima para librar al Pacífico de bucaneros, bajo el pomposo nombre de *Nuestra Señora de la Guía*. Las dos fuentes principales del capítulo son el libro de María del Pilar Bernal: *La toma del puerto de Guayaquil en 1687*, que se basa en documentos del Archivo de Indias, y *Ravenau de Lussan's Voyage to the South Seas*, (*El viaje de Ravenau de Lussan al Mar del Sur*) traducido y editado por Marguerite Eyer Wilbur. Cabe destacar que el contenido de *El viaje de Ravenau* es aceptable, pero desgraciadamente, cuando publiqué *Piratas en Guayaquil*, no conocía la fuente primaria a la cual me referiré en este documento.

El Archivo Histórico Nacional del Ecuador (ANHE) contiene un documento titulado: «Causa criminal iniciada contra don Nicolás de Yarza, gobernador del navío *San Nicolás* que salió del Callao junto con el navío *San Joseph* en persecución de los piratas que recorren estos mares», correspondiendo a un manuscrito de 59 folios guardado con el nombre de *Expediente 8 de la Caja 11* de la *Serie Criminales*. El documento, que constituye una parte (incompleta) de una causa criminal seguida de oficio por la Audiencia de Quito en contra de Nicolás de Yarza y su tripulación por la pérdida del *San Nicolás* en la bahía de Atacames (Ecuador), el 9 de noviembre de 1687, aparentemente también

---

5. Quito, 1976. Doctorante de Historia de los Andes y Profesor universitario. Es autor de varios libros y artículos sobre piratas en el Pacífico. Un resumen de este ensayo se presentó en el Simposio de Historia Naval de Annapolis en 2019.

contiene el inicio de un caso seguido por un motín en contra de algunos tripulantes del navío.

El manuscrito contiene una colección de declaraciones hechas por Yarza, antiguo «gobernador» (o capitán) del barco, que fue el primer testigo en declarar el 23 de diciembre, en un largo testimonio de 12 páginas y media. También se encuentra la declaración de 8 miembros de su tripulación y un pasajero, entre los que destacan: el asistente Álvaro de Alarcón y Alcócer, segundo deponente, testificó el 26 de diciembre en 5 páginas. El pasajero Juan Bautista Porrati, quien declaró el 28 de diciembre en 3 páginas. El cuarto testigo fue Alberto de la Vega, que declaró el mismo día en 4 páginas. El quinto fue el alférez Joseph de Arteasu, el 30 de diciembre, con una larga confesión de 9 páginas y media. El sexto fue el artillero Francisco Valle Leal el 2 de enero de 1688, en 5 páginas y media. El séptimo fue otro artillero, Antonio de León, que dio su testimonio el 7 de enero en 3 páginas y media. Juan Antonio de Aldaluz, octavo testigo, hizo la declaración más larga –13 páginas–, el 8 de enero. El noveno testigo fue el artillero Antonio de Osorio, que dio su declaración de 3 páginas el 9 de enero. Finalmente, el documento termina repentinamente con el encabezado de la confesión de Ignacio de Lusian, con fecha de 26 de enero de 1688, agregando que todos los testigos declararon ante Ignacio de Aybar y Eslava, fiscal y defensor de naturales de la Audiencia de Quito, con el apoyo del notario Juan Velásquez.

El manuscrito incompleto parece ser el auto de cabeza de un proceso que no provee claves sobre su resultado final, entregando narrativas más completas y de primera mano sobre la expedición de la flotilla *Nuestra Señora de la Guía* desde su salida del Callao el 17 de mayo de 1687, hasta el naufragio del *San Nicolás* en Atacames el 9 de noviembre del mismo año. Por lo tanto, este valioso documento en verdad ofrece nuevas luces acerca de los sucesos y pormenores del épico combate naval que dicha escuadra sostuvo con los bucaneros en los bajos de la isla del Amortajado, en el golfo de Guayaquil, durante cinco días (del 26 de mayo al 2 de junio de 1687).

A lo anterior responde el título del ensayo: «Nuevas luces sobre el combate naval de los *Bajos del Amortajado* entre una flotilla corsaria peruana y piratas en 1687». La historia e implicaciones de la batalla serán analizadas en las páginas que siguen, divididas en cinco partes.

1. Introducción: que examina las razones del ensayo y lo que se cubre en él, especialmente en vista de una fuente primaria –previamente no exa-



- minada—, del Archivo Histórico Nacional de Ecuador (ANHE).
2. La armada *Nuestra Señora de la Guía*: que explora las razones y antecedentes del combate naval.
  3. El combate naval de los *Bajos del Amortajado*: que pormenoriza la batalla de cinco días en detalle, a través de la comparación entre la fuente primaria señalada y las secundarias, para construir una historia en la que todas las partes involucradas tienen su voz.
  4. Los resultados de la batalla: que cuenta la historia de lo que sucedió después del episodio y provee algunas reflexiones y puntualizaciones finales acerca del épico suceso del Virreinato Peruano y su Historia Naval.
  5. Conclusiones: en las cuales se responderá la pregunta ¿Quién ganó el combate?

### **La armada *Nuestra Señora de la Guía***

Una tripulación de unos 300 piratas ingleses y franceses bloqueó el golfo de Guayaquil, capturando y destruyendo la ciudad el 21 de abril de 1687. Al cabo de 5 días de saqueo, los bucaneros bajaron a la isla Puná, en la boca del golfo, a esperar el rescate de 250 prisioneros, durante 5 semanas y mientras que en Quito las autoridades y vecinos preparaban la defensa de la ciudad, en Lima se materializó una iniciativa privada para expulsar a los filibusteros del Pacífico. Los comerciantes eran el sector más afectado por las actividades de los piratas, pues la captura de cada embarcación y saqueo de puertos significaba la pérdida de miles de pesos. Por otro lado, el virrey Melchor de Navarra, duque de la Palata, junto a sus oficiales, carecían de recursos para tomar medidas efectivas en contra de los intrusos. La Armada de la Mar del Sur había sido reducida a un solo galeón viejo, el *Nuestra Señora de Guadalupe*, quien tenía la tarea de patrullar miles de kilómetros de costas, dejando que los piratas actuaran con total impunidad. Mientras tanto, el comercio marítimo peruano estaba completamente paralizado.

Enfrentados con la necesidad de alternativas a la ineffectividad de la Armada, el Consulado de Lima, que respondía al gremio de los más poderosos comerciantes, se dio cuenta de que la única forma de combatir a los bucaneros era utilizando en su contra la guerra de corso. Venciendo la burocracia y difi-

cultades financieras del momento –especialmente porque las regulaciones imperiales prohibían el corso–, lograron organizar una compañía llamada *Nuestra Señora de la Guía*.

El virrey auspició la iniciativa con entusiasmo, ofreciendo permisos y protecciones de carácter oficial para una ocasión que lo requería, por lo que ambas partes acordaron condiciones flexibles: los socios de la compañía quedaron libres de contribuciones y donaciones de hasta 500 pesos y las cuentas de la compañía permanecerían fuera de la Real Hacienda. Los barcos seleccionados se determinaron como fletados, no pudiendo ser detenidos o usados en tareas distintas que no se relacionaran con perseguir y combatir piratas. Las reparaciones de estos navíos quedaron bajo tarea de los carpinteros locales del Callao, por lo que el gobierno proveería del armamento, bajo la promesa de reembolso o pago en compensación, excepto por aquello que se perdiera en combate. Los tripulantes recibirían el mismo tratamiento que el personal naval, y los títulos de capitanes y oficiales provendrían del virrey, a sugerencia de la compañía quien también tendría competencia sobre casos civiles y criminales de sus empleados, siendo causas apelables solo ante el Virrey. Finalmente, las embarcaciones, tesoros y esclavos capturados serían para la compañía, mientras que la artillería correspondería a la Corona.

Resulta sorprendente ver que las condiciones pactadas por el Virrey y los mercaderes para operar la escuadra *Nuestra Señora de la Guía*, fueron muy semejantes a las de cualquier expedición corsaria auspiciada por Inglaterra, Francia o los Países Bajos contra España. En este caso, los hispanos demostraron que lanzando una campaña corsaria por sobre los bucaneros, se podrían obtener mejores resultados en relación a las operaciones de la Armada de la Mar del Sur, siempre y cuando todas las reglas y estipulaciones estuviesen claras. Tras estas determinaciones, la compañía comenzó a operar adquiriendo y armando dos barcos y un patache denominados el *San José de la Rosa* y el *San Nicolás de Tolentino* y las *Benditas Ánimas*, navíos que se componían con 200 hombres, 20 cañones y 10 pedreros cada uno, bajo el mando de los vizcaínos Dionisio López de Artunduaga y Nicolás de Yarza.

Sorprendentemente, el 21 de diciembre de 1687, Yarza y unos quince exhaustos miembros de su tripulación llegaron a Quito procedentes del puerto de Atacames, donde el *San Nicolás* había naufragado el 9 de noviembre. La embarcación se perdió, no como consecuencia de combatir con piratas –lo cual hubiese sido justificable–, sino aparentemente debido a la incompetencia

y falta de pericia del capitán y sus pilotos, que no pudieron evitar los escollos y bajos de esa costa. Lope Antonio de Munive, presidente de la Audiencia de Quito, dispuso una investigación, nombrando al fiscal Ignacio de Aybar y Eslava para tomar los testimonios de Yarza y sus hombres, buscando así establecer las responsabilidades en la pérdida de la nave y conocer de primera fuente los sucesos de la flotilla *Nuestra Señora de la Guía* desde que zarpó del Callao a mediados de mayo.

El caso comenzó el 22 de diciembre de 1687. El primer testigo, Nicolás de Yarza, estaba enfermo, y proveyó su declaración el 23 de diciembre en la casa del capitán Bartolomé de Saráuz, ante Aybar y el notario Velásquez. En sus palabras, los dos barcos, *San Nicolás de Tolentino* y *las Benditas Ánimas* y *San Joseph de la Rosa*, comandados por él y Dionisio López de Artunduaga, dejaron el Callao el 17 de mayo para combatir a los piratas que habían capturado Guayaquil el 21 de abril, sin mencionar lo que pasó con el patache. Pasaron las islas Lobos y el puerto de Paita donde, según el testigo Juan Antonio Aldaluz, «... se pusieron a la capa, donde echando una embarcación adquirieron noticias del enemigo, de que había estado en Paita: la *urca* con otras dos embarcaciones pequeñas. La cual había tenido noticias de cómo el enemigo francés estaba apoderado de la ciudad de Guayaquil; la cual dicha *urca* y embarcaciones pequeñas, se fueron a incorporar con el (...) francés»<sup>6</sup>. Con estas noticias frescas, la flotilla *Nuestra Señora de la Guía* alcanzó la desembocadura del golfo de Guayaquil el 26 de mayo de 1687.

### El combate naval de los Bajos del Amortajado.

De acuerdo con Yarza, vieron la *urca* –como llamaban al *Bachelor's Delight* (*Encanto de Solteros*), el barco principal de los piratas, de 36 cañones–, la fragata *San Jacinto* y el barco de *Huacho*, anclados en un lugar llamado Palo Capón. También podría encontrarse el *Aránzazu*, un último navío mencionado por testigos, aunque otras fuentes –especialmente Raveneau de Lussan, el cronista de los bucaneros–, refieren una armada pirata de ocho embarcaciones.

6. Archivo Nacional Histórico de Ecuador, *Causa criminal iniciada contra don Nicolás de Yarza, gobernador del navío San Nicolás que salió del Callao junto con el navío San Joseph en persecución de los piratas que recorren estos mares*, p. 44.

El *Bachelor's Delight* y el *Aránzazu* (que no llevaba cañones), estaban bajo el mando directo de Edward Davis, mientras que Pierre Le Picard capitaneaba el *Santa Rosa* y tenía bajo sus órdenes los navíos *San Jacinto*, *Torito*, y tres más pequeños.

Es de notar que, para cuando la armada peruana llegó al golfo, los filibusteros ya esperaban su arribo; pues Davis, mientras saqueaba Paita a principios de mayo, interceptó cartas intercambiadas entre los oficiales de Lima y Guayaquil que mencionaban la pronta partida y misión de la flotilla *Nuestra Señora de la Guía*. A sabiendas de que sus antiguos camaradas de correrías franceses estaban en Puná con los prisioneros de Guayaquil esperando el rescate, Davis levantó el saqueo de Paita y se dirigió de inmediato al norte para advertirles del inminente peligro.

Según el testimonio de Yarza, cuando el enemigo «...reconoció la dicha escuadra, se metió huyendo con sus embarcaciones en los bajos que hay entre Chanduy y el Amortajado...», los dos barcos peruanos persiguieron a los piratas hacia los bajos «con el fervor de hacer el servicio de Su Majestad», hasta que Artunduaga «...reconoció que su bajel no podía navegar más por la poca agua y cercanía de los bajos...», y echó el ancla en la punta exterior de la isla del Amortajado. Yarza, que se había adelantado, conminó a su piloto mayor, Juan Martín Ibáñez, «...que siguiese a la (...) urca por su popa, navegando como ella...», pero este último le respondió: «...que no podía seguirle porque aún los barcos de sal no pasaban por allí por el riesgo que tenían de varar...». Yarza le insistió varias veces, y el piloto le contestó que la urca demandaba una braza menos de agua que el *San Nicolás*. Exasperado, el piloto rehusó hacerse cargo de la situación por miedo a encallar el barco, por lo que llamó a testigos y entregó el timón al capitán, quien le exigió «...governarse su navío en lo que tocaba el pilotaje, porque (Yarza) no tenía por su profesión el conocimiento de bajos, ni venía a perder navíos...»<sup>7</sup>. Según el testigo Álvaro de Alarcón, Yarza «...siguió al enemigo hasta que su navío tocó...», y el piloto mayor, Juan Martín Ibáñez, «...le dijo que conocía esos bajos, y que tenía noticia que aún los barcos del río de Guayaquil se perdían en entrando en ellos; por cuya causa le entregaba el navío para que le gobernase, pidiendo de ello testimonio...»<sup>8</sup>.

7. Ibidem, (pp. 1-3).

8. Ibidem, (pp. 14v-15).

Al final, Yarza tuvo que ceder, dio vuelta, barloventeó la isla y ancló en su parte exterior al anochecer, resultando el *San Nicolás* maltratado y con el asta de la bandera rota. Finalmente, Yarza constató a la distancia que, «...viéndose afligida, la (...) *urca* disparó esta noche cuatro piezas, llamando a los franceses e ingleses que estaban en la isla de la Puná...»<sup>9</sup>.

Al amanecer del 27 de mayo, el *Bachelor's Delight* estaba sobre punta Arena, distante una legua de los barcos peruanos. El *San Nicolás* lo persiguió río adentro por su estela, seguido del *San Joseph* hasta como las 7 y media de la mañana, cuando la *urca* se unió a los demás piratas que, habiendo oído los disparos de la noche anterior, «...salían de la Puná en once embarcaciones de velas de gavia y nueve piraguas, y embarcaciones menores; que unas y otras hacían veintidós o veintitrés...». Fue en ese momento que Yarza y Artunduaga hicieron junta, y «...resolvieron con la presteza que pedía la materia, embestir al enemigo...». Según Yarza, el enemigo «...procuró tripular su armada metiendo más gente, con tanta presteza y desasosiego que dejaron al través tres embarcaciones de velas de gavia y muchas canoas, dejando en ellas algunas armas y pertrechos y pedreros y alguna poca plata labrada que después recogió el general don Domingo de Iturri...»<sup>10</sup>.

Seguidamente, la flotilla pirata levó anclas y se dirigió a toda vela hacia los peruanos, «...empavesada la dicha *urca* y engallardetada; y las demás embarcaciones con banderas rojas tocando todos cajas y clarines...»<sup>11</sup>. Según el testigo Aldaluz, «...dicho enemigo (les) estaba llamando con unas banderillas coloradas como haciendo burla»<sup>12</sup>, por lo que la escuadrilla pirata formó una media luna proa contra popa. Del otro lado, la peruana «...iba también con todas las velas arriba, deseando llegase ya la ocasión del combate...»<sup>13</sup>.

El primer día de batalla, Yarza decidió enfrentarse solo a los piratas y a decir de Aldaluz «...viendo toda la gente que iba en dicho navío *San Nicolás* le suplicaron a dicho gobernador que era mucha la que tenía el (...) enemigo y no se empeñase solo; y no bastante esto hubo menester que el capitán Martín de Aguirre –segunda persona de dicho gobernador–, y este declarante le supli-

9. Ibidem, p. 3.

10. Ibidem, (pp. 3-3v).

11. Ibidem, p. 3v.

12. Ibidem, p. 45.

13. Ibidem, p. 4.

casen que no se empeñase y que se incorporara con el (...) *San Joseph*, como (finalmente) lo hizo... »<sup>14</sup>.

A la 1 de la tarde y ya en la posición adecuada, el *San Nicolás* abrió fuego y dio una carga cerrada sobre el costado de la *urca*, que respondió con carga doble, «...teniendo por su proa la rosca de búcaro con cuatro piezas, y por la popa la fragata de los franceses (...) con dos piezas; que juntas con treinta y seis piezas que dicha *urca* traía le dieron (...) carga doble... ». Dos balazos alcanzaron el palo de trinquete del *Bachelor's Delight* e hicieron pedazos el botalón mayor con otra palanqueta y dos obenques; también otros balazos y palanquetazos dieron en el velamen. Luego de esto, los bucaneros viraron a sotavento, donde había muchos bajos, con la intención de que el *San Nicolás* los siguiese y varase; «...lo cual no pudo conseguir por llevar siempre (...) el escandallo en la mano hasta que llegó a cuatro brazas, poco más o menos, que eran las que demandaban los navíos de dicha escuadra... »<sup>15</sup>. En este punto el *San Joseph* alcanzó la posición de combate, dando y recibiendo del enemigo una carga doble hasta que los piratas se escabulleron por los bajos, temerosos de la escuadra peruana que creían llevaba quinientos hombres en cada barco (según declararon posteriormente algunos ex rehenes de Guayaquil retenidos a bordo de los piratas).

El 28 de mayo amaneció con los filibusteros anclados sobre 14 brazas de agua frente a punta Arena, y la escuadra peruana dada fondo a media legua de distancia. La calma muerta se extendió hasta las 3 y media de la tarde, cuando empezó a soplar el viento. Los barcos peruanos levaron anclas y navegaron a toda vela hacia los piratas, «...cogiéndolos tan de improviso que no tuvieron lugar de levarse, y picaron tres cables haciéndose a la vela; dejando perdidas tres anclas... ». El resto del día transcurrió con ambas flotillas «... abaleándose de una y otra parte a guerra galana... »<sup>16</sup>. Finalmente, un balazo de artillería se llevó el escotín de gavia de la banda de babor a la *urca* y las escuadras anclaron por la noche con los bajos de por medio.

El 29 de mayo fue un día de tregua, con ambos enemigos sin deseos de salir de los bajos y con la flotilla peruana a prudente distancia, vigilándose mu-

14. Ibidem, p. 45v.

15. Ibidem, (pp. 4-4v).

16. Ibidem, p. 4v.

tuamente todo el tiempo y dedicando parte del día a reparar daños y atender a sus heridos. Al salir el sol, el 30 de mayo, los filibusteros zarparon «... con ánimo de salir a la mar montando la (...) isla del Amortajado; y al mejor tiempo nos faltó el viento a todos...». Los piratas remolcaron sus barcos hacia la escuadrilla peruana con la intención de abordarla «... diciendo a los prisioneros que hoy comeremos conservas de Lima, por haber reconocido entonces era mayor la fuerza de gente que ellos traían...»<sup>17</sup>. El viento comenzó a soplar de nuevo hacia las 3 de la tarde, antes del arribo de los piratas, permitiendo a los barcos peruanos ganarles el barlovento, por lo que nuevamente se cañonearon hasta la noche.

El 1 de junio amaneció «con viento galerno» y las armadas separados por 3 leguas, «... presentando y solicitando batalla en la forma que se puso el día veintisiete...». Los piratas estaban resueltos a abordar a los peruanos «... por la poca gente que en ella reconoció...». Los comandantes vizcaínos se juntaron, y resolvieron que el *San Nicolás* fuera delante y el *San Joseph* siguiendo por su estela, «... sin más distancia que la de un tiro de escopeta, y que llegasen a tiro de pistola con la *urca* con ánimo de echarla a pique; y quitar ese embarazo a la victoria que de los demás se facilitaba faltando dicha *urca*...». Con la organización resuelta, el *San Nicolás* se armó con carga doble de artillería y mosquetería.

Otra vez iniciado el combate, llegó un tiro de pistola de la armada pirata por barlovento, aprovechando los comandantes vizcaínos de hablarle al capitán del *Bachelor's Delight*, el famoso Edward Davis, para que «... arriase la de gavia en nombre del Rey de España, Nuestro Señor, y se rindiese...», a lo que Davis respondió en claro español: «... que fuese este declarante a bordo y la arriase...». Yarza, muy enfurecido, le contestó «... que era un ladrón y que ya iba a hacerle arriarla como le había mandado...»<sup>18</sup> y en palabras de Francisco del Valle, el Gobernador del *San Nicolás* llegó a tiro de pistola, «... diciéndole a los de la dicha *urca* (...) 'arria por el Rey de España', respondiéndoles los del *Bachelor's Delight*, 'veni a bordo, veni a bordo', repitiéndolo muchas veces...»<sup>19</sup>, atestigüando el testigo Aldaluz en relación a este momento, que «... habiendo

17. Ibidem, (pp. 4v-5).

18. Ibidem, p. 5.

19. Ibidem, p. 37.

llegado a tiro de pistola el (...) *San Nicolás* le mandó el dicho (Yarza a) Martín de Aguirre a que dijese al enemigo: 'que arriara la vela de gavia por el Rey de España'. Le respondió el (...) enemigo: 'que fueran a bordo a arriarla'... »<sup>20</sup>.

Acto seguido y «...viendo el dicho gobernador la desvergüenza con que respondieron, mandó dar una carga cerrada... »<sup>21</sup> que en palabras del mismo Yarza, «...le dio con las miras y carga doble, y ahorrando le puso el costado, y le dio carga doble de artillería, pedreros y mosquetería... », pero la *urca*, secundada por 9 embarcaciones menores en formación de media luna, le respondió con la misma fuerza. Fue entonces que llegó el *San Joseph*, con el que el pirata se cañoneó de igual forma en un combate que duró cerca de dos horas, de 3 a 5 de la tarde, anocheciendo «...sin conocerse ventaja de una ni otra parte... ». Sin embargo, Yarza resultó herido de un balazo de escopeta en el pecho, debajo de la tetilla derecha y un sargento también recibió una herida de bala en el muslo junto a otros seis marineros y soldados que sufrieron distintas lesiones.

El barco *San Nicolás* también sufrió daños materiales, recibiendo dos balazos «a la lumbre del agua de la banda de babor, y otro que puso de banda a banda (...) dejándole tan maltratado que en Panamá le fue forzoso poner palo nuevo». El mastelero de proa cedió, de forma que «...se le vino abajo con las velas, y en las velas dieron este día ocho balazos con palanquetas de artillería, dejándolas con la escopetería hechas garneros... ». Tantos fueron los balazos que destruyeron toda la jarcia, salvándose solamente «...el Santo Cristo de los Milagros de Lima, que estaba pendiente en el trinquete... », lo cual fue visto como un presagio milagroso de que al final triunfarían los españoles<sup>22</sup>. El *San Joseph* también resultó dañado, recibiendo un balazo en el mastelero mayor que le pasó de parte a parte, y si el tiempo no hubiera sido de bonanza, se hubiera venido abajo.

En esa noche quedó voltejando la maltratada armadilla peruana entre la isla del Amortajado y punta Carnero, agregando el testigo Valle, que las bajas de ese día –que fue el del mayor combate–, fueron:

*un balazo al sargento de (...) San Nicolás, Nicolás Jayme, que le pasaron un muslo; y al dicho gobernador don Nicolás de Yarza le dieron un balazo en los*

20. Ibidem, (pp. 46-46v).

21. Idem.

22. Archivo Nacional Histórico de Ecuador, op. cit., (pp. 6-6v).



*pechos que le sacó un pedazo del colete, y al contramaestre con una palanqueta le llevaron la montera de la cabeza; y a Antonio Marín, artillero, estando con el asta del atacador en la mano, con otra palanqueta le dejaron la mitad del asta; y un balazo que dio abajo del tacamento del trinquete, dejando la vela dentro del árbol, y otro balazo por la amura de proa que pasó el costado, y un aderezo milanés lo hizo pedazos*<sup>23</sup>.

El 2 de junio amaneció con una calma que duró hasta la tarde, cuando comenzó a soplar el viento. Artunduaga le dijo a Yarza que iría por delante y que le siguiese, por lo que cerca de las 3 y media de la tarde, se les presentó el enemigo y el *San Joseph* le disparó por la banda de estribor para luego pasar adelante. Según Alarcón, «... se llegó al navío San Nicolás, San Joseph y el dicho (...) Artunduaga le dijo (a) (...) su gobernador estas palabras penol con penol: ‘morir una y mil veces’, arrojando el sombrero al agua ...»<sup>24</sup>. Yarza le respondió que le siguiera, «... como lo hizo, a tanta distancia que las balas de artillería que disparó (...) *San Joseph* no llegaban al enemigo y daban en el agua»<sup>25</sup>. Por su parte, el *San Nicolás* le siguió lanzando cañonazos en la misma banda «a buen tiro de mosquete», agregando el testigo Joseph de Arteasu, que el capitán Juan Antonio de Aldaluz –tercer teniente del *San Nicolás*–, le dijo «... cómo le había llamado de la proa con un pañuelo al (...) *San Joseph* para que volviese», y no lo hizo, a pesar de que «... pudieron haber embestido (juntos) al enemigo este día ...»<sup>26</sup>.

Así, el *San Nicolás* batalló solo con la *urca* y las demás embarcaciones bucaneras, hasta que llegó a «tiro de pistola», donde pudo darle cerca de la línea de flotación, obligando a los piratas a «... bajar más de diez hombres a tomar el agua que les entraba ...». El *San Nicolás* daría otro golpe en el trinquete a los piratas, «... en la misma cabeza y la obencadura ...», dejándolas muy maltratadas, «... y la caña de timón con otro palanquetazo que le mató diez o doce hombres; hiriéndole más de veinticuatro ...», según supieron después por antiguos prisioneros que iban en el *Bachelor's Delight*<sup>27</sup>. Pero eso no fue todo, ya

23. Ibidem, p. 37.

24. Ibidem

25. Ibidem, (pp. 15-15v).

26. Ibidem, p. 29v.

27. Ibidem, p. 7-7v.

que los bucaneros recibieron «... otro balazo entre tajamar y mura; que le pasó de banda y banda...», y muchos otros tiros hasta el anochecer.

En palabras del testigo Aldaluz, durante ese día de batalla:

*... hablaron los dos gobernadores de un navío a otro, y le dijo (...) Dionisio López de Artunduaga al dicho don Nicolás de Yarza que habían de ir a darle cargas al (...) enemigo; penol con penol echando el sombrero a la mar y 'que habían de morir todos una y mil veces', a que respondió (...) Yarza: 'que le parecía muy bien, que le seguiría', y habiendo pasado lo referido fue (...) Artunduaga por delante, disparándole al (...) enemigo cargas a tiro de bala rasa, y visto esto por (...) Nicolás de Yarza, emparejó con dicha urca y demás embarcaciones, donde mandó izar palanquines a la mayor, y dijo que enseñaría a pelear al dicho gobernador Dionisio López de Artunduaga; donde estuvo batallando toda la tarde, de tal calidad que veían que el dicho enemigo echaba gente por la parte de afuera con balsas para tapar los balazos que les daba. Y al (...) San Nicolás le dieron un balazo en el trinquete muy peligroso, de que dio cuenta este declarante a dicho gobernador. Viendo el (...) gobernador que el (...) San Joseph estaba donde no podía favorecer al (...) San Nicolás por estar muy delante, este declarante desde la proa de dicho navío le hizo señas al dicho enemigo que se incorporase con el dicho navío San Nicolás, lo cual no lo hizo porque no debió verle.<sup>28</sup>*

Según Yarza, el *San Joseph* no pudo volver en su apoyo porque cayó la noche, aunque el testigo Alarcón aseguró que mientras el *San Nicolás* se batía con la *urca*, el *San Joseph* también le disparaba «... pero a tanta distancia que ni dañaba al enemigo ni aprovechaba al (...) *San Joseph*...». En su opinión, este último barco «... pudo muy bien haber dado muchas vueltas sobre el enemigo; y que no lo hizo porque (Artunduaga) tuvo miedo; y que si lo hubiera hecho sin duda alguna se hubiera rendido la *urca*...»<sup>29</sup>. Sin embargo, Aldaluz testificó que al final del quinto día de combate, «... don Nicolás de Yarza mandó que estuviese toda la gente al arma y con buena guardia de no dejar de la vista al enemigo; porque él quería descansar un poco de una herida que le habían dado

28. *Ibidem*, (pp. 46-46v).

29. *Ibidem*, p. 15v.

por debajo de la tetilla derecha de un balazo, con lo cual se fue recoger, y toda la gente estuvo como lo había mandado... »<sup>30</sup>.

Durante la noche, el *San Nicolás* fue arriando por la proa de la *urca* a su misma velocidad, sin perderla de vista, ni al *San Joseph* que venía detrás, hasta doblar la punta de Santa Elena. El *San Joseph* alcanzó al *San Nicolás* hacia las 9 y media de la noche y le ordenó que le siga, cosa que los del *San Nicolás* hicieron sin dar parte a Yarza, porque Artunduaga era el comandante más antiguo y ya desde las 11 de la noche hasta que amaneció, «... a vista de la punta de Santa Elena, cogiendo el enemigo diferente vuelta porque no pareció a la mañana... »<sup>31</sup>. Al otro día y según declaró Arteasu, «... halló dicho navío *San Joseph* dado fondo en la punta de Santa Elena, sin el enemigo que ya no apareció... »<sup>32</sup>, mientras que otro testigo, Antonio de León, dijo que los comandantes de la flotilla decidieron poner proa a Santa Elena porque estaban convencidos de «... que iría el enemigo a la punta de Santa Elena a recibir la plata, bastimentos y ganado que le tenían en dicha punta por el rescate de (...) Guayaquil... »<sup>33</sup>. Tras esto, los hispanos quisieron cortar el paso de los piratas y no permitirles llegar a Santa Elena, pero los bucaneros adivinaron el plan y tomaron otro rumbo. El combate concluyó así, el 2 de junio, porque la flotilla enemiga no apareció más.

Al cabo de 5 días de combate con poco éxito, los comandantes españoles parecen haber concluido que simplemente carecían de la habilidad para derrotar a los piratas. De acuerdo con un antiguo rehén, el guatemalteco Bartolomé Sánchez, hubo un punto en que la flotilla peruana tenía acorralados tanto al *Bachelor's Delight* como *Aránzazu* entre la isla del Amortajado y Punta Arena, pero desafortunadamente, los barcos hispanos eran demasiado grandes y pesados y navegaban más lento que los piratas, por lo que les fue imposible escapar del nutrido fuego de sus enemigos. Además, al anochecer del 1 de junio, los bucaneros casi logran abordar uno de los barcos españoles, pero tal fatalidad solo se evitó porque los vientos contrarios obligaron a ambas flotillas a alejarse una de la otra, antes de que los filibusteros lanzasen ganchos que aseguraran el barco hispano, por lo que estos últimos escaparon por muy poco, dañados y casi sin municiones.

30. Ibidem, p. 47.

31. Ibidem, p. 8.

32. Ibidem, p. 30.

33. Ibidem, p. 41v.

## Los resultados de la batalla.

El hecho es que Yarza y Artunduaga abandonaron el combate y navegaron de vuelta al sur con sus navíos desesperadamente necesitados de reparaciones. Mientras tanto, los piratas tampoco hicieron esfuerzos para enfrentarlos nuevamente, así que después de la batalla, los comandantes españoles enviaron emisarios río arriba hacia Guayaquil, con el objetivo de buscar el urgente material que requerían para reparar sus barcos y buscar pertrechos y provisiones. Por lo mismo, el 4 de junio, el general Iturri, corregidor encargado de Guayaquil, llegó a Puná con dos barcos y 150 hombres para apoyar a la flotilla española, ya que los enemigos se encontraban fuera de su alcance, encontrándose con navíos hispanos severamente dañados, tal como relató Artunduaga en una carta escrita en Santa Elena, el 6 de junio. Su barco, el *San Joseph*, tenía el velamen destrozado y requería urgentemente dos mástiles, provisiones y hombres, por lo que Artunduaga amargamente culpó a la inexperiencia de su tripulación como un factor decisivo, lo que puede interpretarse como un velado reconocimiento de su derrota. También se quejó de que no se le permitió embarcar 60 artilleros experimentados que le había pedido al virrey.

Los barcos del Callao permanecieron unos 18 días en reparación, permitiendo que los bucaneros navegaran tranquilamente hacia el norte, hasta la bahía de Amapala (Honduras). Ahí, a fines de diciembre de 1687, abandonaron todas sus embarcaciones, cruzaron por tierra y lograron volver a sus bases del Caribe con la mayor parte del tesoro capturado en el Pacífico. Mientras tanto, a los barcos hispanos les tomó demasiado tiempo arreglar los daños y, cuando finalmente zarparon en su búsqueda, los bucaneros ya estaban en las costas centroamericanas. Cuando los barcos españoles ya se encontraban listos para navegar, recibieron reportes de que los bucaneros acampaban en Amapala, por lo que los hispanos navegaron en convoy hacia La Caldera (Costa Rica) y más al norte, hasta Pueblo Nuevo (Nicaragua), recibiendo información de que los filibusteros habían vuelto a las costas del Virreinato Peruano, por lo que enrumbaron nuevamente hacia el sur el día 25 de octubre. Al cabo de unos días se perdieron el uno al otro y, aparentemente en el *San Joseph*, Artunduaga se escabulló de Yarza durante la noche para ir en búsqueda de la gloria para sí mismo, enfrentando a los piratas en Amapala.

Mientras tanto, el *San Nicolás* navegaba hacia el sur para averiguar en cada puerto noticias relativas a los piratas, descubriendo rumores de ataques espo-

rádicos de bucaneros en las costas quiteñas de Esmeraldas y Barbacoas. Cuando recibió un reporte sobre la presencia enemiga en la bahía de Atacames, el *San Nicolás* partió hacia allá para verificar las noticias, y fue ahí donde halló su triste final. En efecto, el 9 de noviembre, debido a la incompetencia de los pilotos Ibáñez y Puente –que descuidaron los sondajes y revisión de cartas de navegación–, vararon en unos bajos y posteriormente naufragaron sin remedio entre Atacames y Esmeraldas.

Después de enfrentar un cuasi motín de algunos tripulantes armados y violentos con él, por negarse a aserrar los mástiles del varado *San Nicolás* para evitar que se ladee y tratar de ponerlo a flote, Yarza y los leales pudieron recuperar alguna artillería y provisiones, encargarlas con el gobernador y cura locales y, con la ayuda de un guía, viajar hasta Quito a contar su historia. Momentáneamente, los insurreccionados tomaron el camino contrario y se dirigieron a Guayaquil.

A principios de diciembre de 1687, el general Iturri planificaba rescatar la artillería que quedó en el naufragio, por lo que su idea era atar las piezas regadas por el fondo del mar y halarlas con balsas hasta la playa, requiriendo construir una embarcación especial que tomaría demasiado tiempo y que inutilizaría las armas debido a las mareas y la sal de mar. Lamentablemente el plan fue desechado, y en su lugar, el general Iturri envió un barco desde Guayaquil con 20 tripulantes, incluyendo carpinteros y buzos, con orden de recuperar los que pudieran durante 4 días de trabajo. La Audiencia de Quito aprobó el proyecto el 4 de diciembre, enviando 300 pesos para cubrir sus costos, pero separaron de su ejecución al general Iturri por volverse impopular en Guayaquil, así que confiaron la tarea en el corregidor Ponce de León, quien había sido liberado por los piratas en julio de 1687 en Cabo Pasado, por lo que estaba nuevamente ostentando su cargo en Guayaquil. En caso de que necesitase fondos adicionales, Ponce de León podía hacer uso de sus reservas, las cuales serían devueltas por la Audiencia de Lima. Lo cierto es que el Corregidor pudo recobrar la mayor parte de la artillería, pero no pudo salvar al *San Nicolás*, destruido por las olas y cuyos restos, además, fueron incinerados.

Artunduaga y el *San José* tuvieron mucha más suerte, ya que luego de abandonar a su compañero Yarza, siguió la estela de los piratas y los encontró por diciembre en Amapala, justo en el momento en que los bucaneros se preparaban para internarse por Nicaragua y volver al Caribe. Luego de una breve escaramuza, Artunduaga se dio cuenta de que sus enemigos dejaron definitivamente la

costa y prefirió volver al Callao antes que perseguirlos tierra adentro. Recupero siete embarcaciones abandonadas, adquiriendo provisiones en Guatemala a crédito que luego cubrió la Real Hacienda por orden del virrey (a pesar de que el contrato de la compañía decía expresamente que ese tipo de gastos los cubrirían los socios).

El *San José* volvió al Callao 21 meses después de su partida, a saborear el triunfo y la gloria. El virrey recompensó a Artunduaga con el corregimiento de Sicasica, pero el corregidor nombrado en España llegó antes de que el Capitán del *San José* pudiera asumir el cargo. Este primer «éxito» de la armadilla *Nuestra Señora de la Guía* convocó algunos donantes, como por ejemplo que el *San Nicolás* fuese reemplazado por un nuevo barco llamado *San Francisco de Paula* que también naufragó desafortunadamente en 1692, poco después de dejar Puná cargado con productos locales. La compañía se disolvió en 1693, incapaz de operar con costos tan altos pues durante sus 6 años de existencia, les costó tanto a sus dueños como a la Real Hacienda la cantidad exorbitante de 56.604 pesos.

La historia termina con la mención en la memoria de gobierno del virrey Palata de la captura de diecinueve piratas entre Tumbes y la isla de la Plata. Desgraciadamente, no menciona quién, cómo y cuándo se hizo la captura. Quizás estos piratas fueron capturados en las dos embarcaciones que no lograron escapar de la flotilla *Nuestra Señora de la Guía* el 28 de mayo en el golfo de Guayaquil, como se narra más arriba. Lo seguro es que a mediados de 1688 estaban en juicio en la ciudad de Lima, considerando seriamente el virrey Palata ahorcarlos a todos dada la seriedad de sus crímenes. Sin embargo, había dos decretos reales, del 6 de marzo de 1685 y 26 de septiembre de 1686, que ordenaban que solo los capitanes y oficiales de los bucaneros fueran ejecutados, mientras que los marineros comunes debían ir a España a remar en las galeras. Entre los cautivos solo había 1 oficial, pero Palata estaba decidido a colgarlos a todos, como explicó al rey en una carta del 20 de junio de 1688. Es casi seguro que estos desafortunados pagaron cara su visita a la Mar del Sur y terminaron sus días en el patíbulo.

## Conclusiones.

¿Quién ganó la batalla de los *Bajos del Amortajado*? Es la pregunta que deja esta historia. Como primer ensayo de una respuesta aproximada se puede argumentar que ambas escuadras, el 2 de junio de 1687, simplemente decidieron dejar el combate ahí, en relativa seguridad mientras podían para guardarse ellas mismas cualquier gloria o victoria que creyeran corresponderles. Muy dañados o no como consecuencia de los 5 días de cañoneo, lo cierto es que Yarza, Artunduaga y sus tripulaciones, permitieron que los piratas se escaparan con el botín, contentándose simplemente con la captura de dos pequeñas embarcaciones capturadas el 28 de mayo y el rescate de los cautivos que quedaron en Puná, más una poca cantidad de plata y otras menudencias que los piratas dejaron atrás cuando abandonaron la isla al apuro el 27 de mayo. Contentos con la idea de que «habían expulsado» a los bucaneros de la Mar del Sur, brindaron por su «victoria» auto-asumida y se quedaron tres semanas en el golfo de Guayaquil descansando, reponiéndose y reparando los barcos. Por lo tanto, es claro que fallaron en el cumplimiento de la misión de destruir a los piratas y recuperar lo robado y, en ese sentido, no merecen mayor reconocimiento por lo poco que lograron durante los 5 días que duró el combate de los *Bajos del Amortajado*.

Así, un balance final del combate es claramente desfavorable para los hispanos. Sin embargo, en su favor, podemos argumentar que indudablemente pelearon con coraje y valor, reconociendo que la eficaz llegada de Davis con el *Bachelor's Delight* significó que tuvieron que enfrentar una fuerza muy superior a la que habían anticipado. Además, el plan original del Consulado fue enviar 3 navíos contra los bucaneros, pero solo 2 llegaron al golfo de Guayaquil. Desconocemos lo que le pasó al patache, pero es posible que fuera un navío atacado y neutralizado por el *Bachelor's Delight* en la costa norte del Perú, en camino a juntarse con el resto de la armadilla. De hecho, este barco malamente dañado como consecuencia de un intenso cañoneo, se hundió tratando de escapar. Así, la flotilla *Nuestra Señora de la Guía* se vio debilitada en un tercio de su capacidad original, mientras que la fuerza pirática se vio repentinamente incrementada en la misma proporción con la oportuna llegada del *Bachelor's Delight* a Puná, poco antes que el escuadrón español.

## Apéndice 1.

Transcripción de extractos de las declaraciones de 8 testigos del combate naval de los *Bajos del Amortajado*, tomadas en Quito entre diciembre de 1687 y enero de 1688.

### 1. Nicolás de Yarza.

...habiendo llegado al (...) puerto de Guayaquil (...) el día veintiséis de mayo ha visto la *urca grande* del enemigo, y con ella la fragata de *San Jacinto* y *barco de Huacho*, estando dados fondo junto a Palo Capón; se levaron al amanecer o poco después. Y puesto la proa al enemigo, el cual luego que reconoció la dicha escuadra, se metió huyendo con sus embarcaciones en los bajos que hay entre Chanduy y el Amortajado. Lo cual, visto por este declarante y el capitán (...) del navío *San Joseph*, (...) juntos (...) se empeñaron en dichos bajos –con el fervor de hacer el servicio de Su Majestad–, en el alcance de dicha *urca* y embarcaciones, hasta que (...) Artunduaga reconoció que su bajel no podía navegar más por la poca agua y cercanía de los bajos; con que dio fondo en la punta de dicha isla del Amortajado de la parte de afuera.

...este declarante, hallándose de la parte de adentro de dicha isla, hizo instancia al piloto mayor, el capitán Juan Martín Ibáñez, para que siguiese a la dicha *urca* por su popa, navegando como ella. A que respondió el (...) piloto que ‘no podía seguirle porque aún los barcos de sal no pasaban por allí por el riesgo que tenían de varar’. E instándole segunda, tercera y más veces navegase por donde navegaba la dicha *urca*, le respondió siempre ‘que esta demandaba una braza de menos de agua que el (...) *San Nicolás*’; hasta que a instancias repetidas que con el celo del servicio de Su Majestad le hizo; le dijo el (...) piloto que ‘entregaba a este declarante el dicho bajel, pidiendo testimonio y haciendo testigos a los circunstantes de que este declarante no quiso hacerse cargo’; respondiéndole: ‘gobernarse su navío en lo que tocaba el pilotaje, porque este declarante no tenía por su profesión el conocimiento de bajos ni venía a perder navíos’. Con que viraron la vuelta de fuerza y montaron por barlovento la (...) isla del Amortajado.

Habiendo ya anochecido, y viéndose afligida la (...) *urca*, disparó esta noche cuatro piezas, llamando a los franceses e ingleses que estaban en la isla (...) Puná. Y habiendo amanecido el día veintisiete (...) la (...) *urca* una legua



distante de dicha escuadra hacia punta de Arena, navegando el río adentro el navío del cargo de este declarante, la siguió siempre por su estela y por la de este (...) el navío *San Joseph*, hasta que, como a las siete y media, la (...) *urca* se incorporó con dichos franceses e ingleses que, habiendo oído dichas piezas, salían de la Puná en once embarcaciones de velas de gavia y nueve piraguas, y embarcaciones menores que unas y otras hacían veintidós o veintitrés...

Lo cual visto por este declarante y el dicho capitán (...) Artunduaga se juntaron; y habiéndose saludado resolvieron, con la presteza que pedía la materia, embestir al enemigo; el cual luego procuró tripular su armada, metiendo más gente con tanta presteza y desasosiego que dejaron al través tres embarcaciones de velas de gavia y muchas canoas, dejando en ellas algunas armas y pertrechos y pedreros, y alguna poca plata labrada que después recogió el general don Domingo de Iturri.

Viniéndose siempre el enemigo para la dicha escuadra, empavesada la (...) *urca* y engallardetada, y las demás embarcaciones con banderas rojas, tocando todos cajas y clarines. Y la dicha escuadra iba también con todas las velas arriba deseando llegase ya la ocasión del combate, hasta que como a la una del día este declarante rompió el nombre con las miras y carga doble, por estar a distancia propicionada. Y habiendo dado el costado le dio a la (...) *urca* toda la carga cerrada y ella, que no se descuidaba, se la dio a este declarante con carga doble, teniendo por su proa la rosca de búcaro con cuatro piezas, y por la popa la fragata de los franceses (...) con dos piezas, que juntas con treinta y seis piezas que dicha *urca* traía, le dieron la dicha carga doble, de la cual dieron dos balazos en el palo del trinquete, e hicieron pedazos el botalón mayor con otra palanqueta y dos obenques y otros balazos y palanquetazos que dieron en el velambre, estando todavía la armada enemiga en forma de media luna proa con popa. Y en este tiempo iba poco a poco en mi buena forma, arribando el (...) enemigo a sotavento, donde había muchos bajos, por empeñar en ellos a la dicha escuadra a fin de que varase; lo cual no pudo conseguir por llevar siempre la dicha escuadra el escandallo en la mano, hasta que llegó a cuatro brazas poco más o menos, que eran las que demandaban los navíos de dicha escuadra. ... Artunduaga llegó a este tiempo y dio su carga doble y la recibió del enemigo; y el (...) enemigo se favoreció de los (...) bajos todo aquel día y la noche inmediata, creyendo traía cada navío quinientos hombres en los de dicha escuadra.

...el día veintiocho amaneció el dicho enemigo dado fondo en catorce brazas de agua sobre punta de Arena, y la dicha escuadra media legua distante de él

también dado fondo y en calma muerta; hasta que a las tres y media de la tarde entró el viento y se levó la (...) escuadra yendo para ellos; cogiéndolos tan de improviso que no tuvieron lugar de levarse, y picaron tres cables, haciéndose a la vela dejando perdidas tres anclas. Y pasó la tarde abaleándose de una y otra parte a guerra galona, habiéndole llevado de un balazo de artillería el escotín de gavia de la banda de babor a la *urca*.

Y esta noche se dio fondo de una y otra armada; la enemiga entre diferentes bajos, donde se estuvo el día veintinueve sin querer salir de ellos; y la dicha escuadra tampoco se levó teniendo siempre a su vista el enemigo y a barlovento de él...

...el día treinta al amanecer se levó el enemigo con ánimo de salir a la mar montando la (...) isla del Amortajado. Y al mejor tiempo nos faltó el viento a todos (...) y se vino a remolque para dicha escuadra con todas sus embarcaciones con intento de abordar(la) (...); diciendo a los prisioneros que 'hoy comeremos conservas de Lima', por haber reconocido entonces era mayor la fuerza de gente que ellos traían. Y permitiendo Dios que entrase viento como a las tres de la tarde, antes que llegase a dicha escuadra, se levó ésta y fue para el enemigo, ganándole el barlovento. Y se cañonearon de una y otra parte hasta que anoheció.

Y el día treinta y uno amaneció en calma y duró todo el día sin operación alguna teniendo la dicha escuadra siempre a su vista la armada enemiga.

...el (...) primero de junio amaneció con viento galerno tres leguas distantes la una armada de la otra; presentando y solicitando batalla en la forma que se puso el día veintisiete. Y viendo la resolución del enemigo que venía con ánimo de abordar a dicha escuadra, por la poca gente que en ella reconoció; se juntó este declarante con (...) Artunduaga, y convenida la materia le dijo este declarante al dicho (...) (que) le siguiese por su estela sin más distancia que la de un tiro de escopeta; y que llegasen a tiro de pistola con la *urca* con ánimo de echarla a pique, y quitar ese embarazo a la victoria que de los demás se facilitaba, faltando dicha *urca*.

Y a todo lo cual convino (...) Artunduaga sin repugnancia; y armando el bajel del cargo de este declarante con carga doble en la artillería y mosquetería, y en la mejor forma que se pudo, llegó este declarante a tiro de pistola por barlovento de dicha armada, sin disparar tiro. Y habló al capitán de la *urca* mandándole 'arriase la de gavia en nombre del Rey de España, Nuestro Señor y se rindiese', a que respondió que 'fuese este declarante a bordo y la arriase' en len-

gua española bien clara, a que le respondió este declarante que era ‘un ladrón y que ya iba a hacerle arriarla como le había mandado’. Y botando arriba le dio con las miras y carga doble, y ahorrando le puso el costado y le dio carga doble de artillería, pedreros y mosquetería, respondiéndole con la misma fuerza la dicha *urca* con nueve embarcaciones, las mejores, que en forma de media luna esperaron a este declarante haciendo lo mismo; a cuyo tiempo llegó el (...) *San Joseph*, cumpliendo con su obligación y disparando en la misma forma. Todo lo cual pasó en dos horas desde las tres de la tarde hasta las cinco poco más que anocheció sin conocerse ventaja de una ni otra parte.

En cuya refriega salió herido este declarante de un balazo de escopeta en los pechos debajo de la tetilla derecha pasándole (...) que tenía vestido, y a su sargento dio otro balazo en un muslo y otros seis marineros y soldados de diferentes heridas; y dos balazos que dieron a la lumbre del agua de la banda de babor, y otro que puso de banda a banda por el (...) dejándole tan maltratado que en Panamá le fue forzoso poner palo nuevo. Y el mastelero de proa se le rindió, de suerte que incontinentemente se le vino abajo con las velas. Y en las velas dieron este día ocho balazos con palanquetas de artillería, dejándolas con la escopetería hechas garneros; y habiendo destruido toda la jarcia, que no quedó de provecho por haber sido tantas las balas (...) y más son de devoción que no recibiese golpe sino fue el Santo Cristo de los milagros de Lima que estaba pendiente en el trinquete. Y el navío *San Joseph* llevó un balazo en el mastelero mayor que le pasó de parte a parte; y si el tiempo no fuera de bonanza no es dudable hubiera venido abajo con las desgracias que se dejan entender.

Y quedaron esta noche entre el Amortajado y punta de Carnero, voltejeando hasta que el día dos amaneció en calma, que duró hasta la tarde que entró el viento y habiéndole dicho a este declarante (...) Artunduaga que iría delante y que le siguiese, este declarante vino en ello y habiendo llegado el enemigo como a las tres y media de la tarde el dicho (...) Artunduaga le dio su carga por la banda de estribor, y pasó adelante y este declarante entró después dándole la carga por la misma banda de estribor a buen tiro de mosquete. Y estuvo peleando con la *urca* y las demás embarcaciones; y botando arriba llegó a tiro de pistola donde logró darle a la dicha *urca* a la lumbre del agua; habiendo bajar más de diez hombres a tomar el agua que les entraba, y él darle otro balazo en el trinquete en la misma cabeza y la obencadura, dejándosela maltratada. Y la caña de timón con otro palanquetazo que le mató diez o doce hombres, e hiéndole más de veinticuatro (...) según ha entendido de diferentes personas

que estaban prisioneras en dicha urca. Y el dar otro balazo entre tajamar y amura, que le pasó de banda y banda, y otros muchos balazos que le dieron, que no refiere por menor.

...habiendo anochecido, fue este declarante por la proa del enemigo arriado; y al andar del enemigo llevándole siempre a la vista y al navío *San Joseph* por su proa sin perderle de vista caminando así a la vuelta de la punta de Santa Elena, hasta que (...) Artunduaga vino al navío de este declarante y le ordenó le siguiese, y no habiéndose podido hacer junta para verse si convenía en ejecución de la instrucción que traía este declarante, que es la décima de las que le dio la dicha compañía de seguir en igualdad de votos, el parecer de dicho (...) Artunduaga como de capitán más antiguo, le siguió desde las once de la noche hasta que amaneció a vista de la punta de Santa Elena, cogiendo el enemigo diferente vuelta porque no pareció a la mañana, con que dieron fondo con ánimo de inquirir de las centinelas si habían reconocido el rumbo que llevaba el dicho enemigo...<sup>34</sup>.

## 2. Álvaro de Alarcón.

...a los diez días de viaje dieron vista al enemigo en la boca del río de Guayaquil, en la *urca* grande y tres embarcaciones pequeñas que la acompañaban. Y habiéndose acercado el dicho navío *San Nicolás* a *San Joseph* –de que venía por gobernador Dionisio López de Artunduaga–, le dijo (...) Nicolás de Yarza al dicho (...) Artunduaga que entraran tras el enemigo a los bajos de que se había resguardado, a que respondió (...) Artunduaga que ‘no podía porque no había agua’, y habiendo mandado (...) Yarza a sus pilotos echasen el escandallo, halló catorce brazas de agua e instó al dicho (...) Artunduaga que entrase, que agua había bastante, y la respuesta fue virar para afuera. Y sin embargo el dicho su gobernador siguió al enemigo hasta que su navío tocó, y el piloto mayor, –que lo era Juan Martín Ibáñez–, le dijo que conocía esos bajos, y que tenía noticia que aún los barcos del río de Guayaquil se perdían en entrando en ellos; por cuya causa le entregaba el navío para que le gobernase, pidiendo de ello testimonio, y yéndose a la provea (...) su gobernador le respondió: ‘governase en lo que le tocaba el navío, que él no quería hacerse cargo de él porque no era de

34. *Ibidem*, (pp. 2v-7v).

su profesión el pilotaje en conocimiento de los bajos'; con que el (...) piloto viró para fuera, y habiendo dado fondo el navío *San Joseph* sobre *San Nicolás*, se maltrató este y quebró el asta de la bandera de *San Nicolás*.

Y habiendo amanecido, salió el enemigo de dichos bajos y se incorporó con los demás navíos que salían de la Puná, y se vino contra la escuadra nuestra nombrada *Nuestra Señora de la Guía*, que cinco días estuvo combatiendo conforme el viento contra la armada enemiga; hasta que el último día habiendo estado en calma hasta las tres y media de la tarde poco más o menos, se llegó al navío *San Nicolás*, *San Joseph* y el dicho (...) Artunduaga le dijo (a) (...) su gobernador estas palabras penol con penol: 'morir una y mil veces', arrojando el sombrero al agua, a que le respondió el dicho (...) Yarza que le siguiera, que fuese por delante, en hora buena, como lo hizo a tanta distancia que las balas de artillería que disparó el dicho navío *San Joseph* no llegaban al enemigo y daban en el agua.

Y (...) su gobernador estranando el modo de su penol, compenetrando botar arriba, (...) fue sobre el enemigo, con quien peleó hasta que anocheció, disparando al mismo tiempo el dicho navío *San Joseph*, pero a tanta distancia que ni dañaba al enemigo ni aprovechaba al (...) *San Joseph* = Preguntósele si pudo acercarse más el dicho navío *San Joseph* y por qué no lo hizo. Dijo que pudo muy bien haber dado muchas vueltas sobre el enemigo; y que no lo hizo porque tuvo miedo, y que si lo hubiera hecho sin duda alguna se hubiera rendido la *urca* = Y que habiendo anochecido secundó el dicho navío *San Nicolás* (*Joseph*) el viaje, llevando por su popa a la vista al enemigo, y por la proa al (...) *San Joseph* semi placido las velas al andar del enemigo como hasta las once de la noche, yendo la vuelta de la punta de Santa Elena. Luego que amaneció se hallaron sin el enemigo...<sup>35</sup>

### 3. Alberto de la Vega.

... a los diez días de viaje, dieron vista al enemigo pirata en el puerto de Guayaquil en la *urca* grande y tres embarcaciones pequeñas que la acompañaban, y otras doce pequeñas que estaban por su sotavento ...unas y otras eran dieciocho velas con las cuales la dicha escuadra peleó (...) cinco días rompiendo el

35. Ibidem, (pp. 14v-16)..

nombre el gobernador don Nicolás de Yarza, que lo era del dicho navío *San Nicolás* hasta el quinto día como a las tres y media de la tarde, poco más o menos, se llegó el gobernador Dionisio López de Artunduaga, y le dijo al dicho don Nicolás que querían al enemigo por delante, poniéndose penol con penol y habiéndole respondido fuese en hora buena que le seguiría, fue el dicho Dionisio y a mucha distancia, dio su carga y pasó de largo, y el dicho su gobernador se acercó tanto al enemigo que le hizo virar hacia el Amortajado; peleando siempre hasta que entró la noche, en que el dicho su gobernador fue templando las velas al andar del enemigo por su proa, hasta que el enemigo rindió el bordo por la punta.

Y habiendo hecho lo mismo los dos navíos de dicha escuadra, se llegó el gobernador (...) Artunduaga y ordenó al dicho don Nicolás le siguiere por su popa, como lo hizo desde medianoche la vuelta de la punta de Santa Elena; a cuya vista amaneció y no pareció el enemigo...<sup>36</sup>

#### 4. Joseph de Arteasu.

... hizo viaje dicha escuadra a la ensenada de Guayaquil en busca del enemigo, que se sabía había ocupado dicha ciudad; y habiendo entrado en ella, avistaron en la boca del río el día veinticinco.

Estando dicha escuadra dada fondo día veintiséis, la *urca* grande del dicho enemigo con dos embarcaciones menores también dado fondo, y levada dicha escuadra se fue para el enemigo; quien también vino por la dicha escuadra hasta que reconoció que era de guerra. Y entonces se metió para dentro del Amortajado, donde le siguió dicha escuadra empeñándose en su seguimiento, con declaración que el (...) *San Nicolás* entró por la parte de dentro sólo, y el navío *San Joseph* (...) dio fondo sobre el mismo Amortajado. Y sin embargo prosiguió en seguimiento de dicha *urca* el gobernador don Nicolás de Yarza, a cuyo cargo estaba el (...) *San Nicolás*, hasta que habiéndole desamparado los pilotos, haciéndole cargo del dicho navío por decir no había entrado a aquellos parajes navío de alto bordo, porque aún los barcos peligraban en él, a que instaba dicho gobernador, diciendo que navegasen cómo y por donde navegaba dicha *urca*, a que le respondieron dichos pilotos que la (...) *urca* demandaba

36. Ibidem, (pp. 22-22v).

mucha menos agua; y que así le hacían cargo de dicho navío, porque ellos no querían perderle.

Y que no estando bien al crédito del dicho gobernador, hubo de salir un poco para afuera y estuvo voltejando por si venía el (...) *San Joseph* que estaba a cargo del gobernador (...) Artunduaga, para que precediendo junta y conferencia echasen los barcos por delante con la sonda y entrasen en seguimiento de dicha urca, y no habiendo venido ni levadose hasta el anochecer, no se hizo lo que se había intentado; y el dicho navío navegó para afuera hacia la parte de Chanduy, donde le siguió el (...) *San Nicolás* recelándose de algún mal suceso que podía sobrevenirle con las corregentes de la marea. Y volvieron a entrar por la boca que llaman de Chanduy con la sonda en la mano; y hallaron catorce brazas de agua y donde menos ocho y se oyeron algunos tiros de artillería que disparaba en enemigo, llamando a los franceses que estaban en la isla de la Puná.

Y habiendo amanecido se reconoció la (...) *urca* con sus dos embarcaciones en punta de Arena, donde se incorporó con los dichos franceses que habían salido de (...) la Puná, que todas las embarcaciones eran veintidós: las catorce de velas de gavia, y se vinieron para dicha escuadra en buena forma militar; lo cual también ejecutó la dicha escuadra. Y en doce para el enemigo, robando la delantera el (...) *San Nicolás* que rompió el nombre con las miras y carga doble. Y habiéndole vuelto el costado y dádole toda la carga, le respondió en la misma forma la (...) *urca*, dándole un palaquetazo al *San Nicolás*, que le rompió el botalón mayor, y de otro balazo parte de la obencadura mayor, y de otro el mastelero del juanete de proa.

Y habiéndose apartado algo el (...) *San Nicolás* entró en su lugar el (...) *San Joseph* y dio sus cargas en forma que lo había hecho el (...) *San Nicolás*. Y en este tiempo la (...) *urca* se fue retirando para los bajos hacia la (...) Puná, procurando siempre le siguiese la (...) escuadra; y como iba llegando la noche se retiró para fuera, para asegurar los bajeles de las corrientes de la marea, donde dieron fondo; teniendo siempre a la vista a la (...) *urca* y demás bajeles.

Y el día veintiocho (...) le dijo (...) Artunduaga al (...) gobernador (...) Yarza que quería ir por delante, y le respondió que fuese muy en hora buena; que le seguiría por su estela. Y habiendo puesto la proa el (...) *San Joseph* para el enemigo, le siguió por su estela *San Nicolás*, donde habiendo llegado a términos de dar la carga al dicho enemigo, le habló el dicho gobernador (...) Artunduaga al dicho (...) Yarza que no podrá pasar delante a dar la carga al

(...) enemigo porque no tenía agua bastante para navegar. Y (...) Nicolás de Yarza le respondió que ‘había catorce brazas de agua; que bien podía proseguir echando en presencia suya la sondalera al agua.’

Y sin embargo de lo referido, tiró para fuera el (...) *San Joseph* y *San Nicolás* dio la carga sola acercándose para el enemigo. Y habiendo anochecido a este tiempo, salió para afuera a incorporarse con su compañero: el dicho (...) *San Joseph*.

Y el día treinta, estando dados fondo los dos navíos *San Joseph* y *San Nicolás de Tolentino* junto al Amortajado por la parte de adentro, a la vista del (...) enemigo; vino la (...) *urca* con otras ocho embarcaciones para los dichos dos navíos, remolcando con canoas con calma muerta como a horas de las nueve de la mañana. Y habiendo entrado a este tiempo viento fresco, embistieron dichos navíos con el (...) enemigo sobre la isla del Amortajado, de donde le hicieron volver a entrar de huida a la punta de Arenas, donde siempre de guarecían.

Y el día primero de junio, habiendo salido la (...) *urca* con todas las demás embarcaciones mar afuera, le pidió (...) Nicolás de Yarza al dicho (...) Artunduaga que quería ir por delante y, habiéndole concedido, llegó a tiro de pistola; de calidad que le habló a la gente de la dicha *urca*: ‘arriasen la gavia por el Rey de España’, los cuales respondieron: ‘fuese a bordo a arriarla’. En este tiempo le dio con toda la andana de artillería, pedreros y mosquetería, y estuvo buen rato cañoneándole de una y otra parte.

Y en este tiempo entró el (...) *San Joseph* por la estela de dicho (...) *San Nicolás* a dar también su carga a dicha *urca*. Y habiendo peleado todos hasta la noche, los tuvo a la vista hasta que amaneció; y habiendo hablado el (...) gobernador (...) Artunduaga –que fue el día dos de junio–, al dicho (...) Yarza: ‘le habían dado un balazo en el mastelero mayor de gavia, y que sin ponerlo en forma no podía combatir’; a que le respondió que ‘mientras iba acercando al dicho enemigo podía aderezar dicho mastelero, porque había buen viento y no era ocasión de perderlo’.

Y (...) Artunduaga le volvió a decir que iba a dar la carga a dicha *urca* penol con penol ‘a morir una y mil veces’, haciendo extremos de echar el sombrero al agua; a que le respondió dicho gobernador (...) Yarza que: ‘si iba penol con penol, que el irá costado con costado, y que fuese muy en hora buena por delante; que si gustaba que también iría por delante’. Y el dicho gobernador (...) Artunduaga le volvió a decir que él quería ir por delante y, habiéndole concedido, estuvo el (...) *San Joseph* sin embestir al (...) enemigo hasta poco



más o menos de las tres de la tarde, tirándole de cañonazos en distancia de muy lejos; y el (...) *San Nicolás* dándole con las miras a la (...) *urca* con carga doble se puso costado con costado con dicha *urca*, cargando la vela mayor a tiro de escopeta y mosquetería, hasta tanto que anocheció; de manera (que) querían los de (...) *San Nicolás* estar tapando los balazos que le habían dado a la (...) *urca*, diciendo (...) Nicolás de Yarza a su gente que: ‘¿a dónde iba el dicho navío?’, porque se había adelantado, pudiendo quedarse al mar. Y el capitán Juan Antonio de Aldaluz –tercer teniente de (...) *San Nicolás*–, le dijo a este declarante cómo le había llamado de la proa con un pañuelo al dicho (...) *San Joseph* para que volviese. Y que sabe este declarante que, según vio después la firmeza con que estuvo dicho mastelero de dicho navío *San Joseph*; pudieron haber embesitado al enemigo este día, le dieron al (...) *San Nicolás* un balazo en el costado, tres en el trinquete, otro por las obras muertas de la proa, que pasó de parte a parte. En este tiempo habiendo anochecido, teniendo siempre a la vista la (...) *urca* le dijo el gobernador Dionisio López de Artunduaga al dicho gobernador (...) Yarza ‘que no, que el traía el enemigo a la vista; y que hiciese lo propio porque estaba en la mar ancha, que pudiera ser se escapara con la oscuridad de la noche’. Y le respondió (...) Artunduaga ‘que le siguiese por su popa, que el enemigo lo traía a la vista y que no se le había de ir’, con que le siguió el dicho (...) Yarza; y habiendo amanecido halló dicho navío *San Joseph* dado fondo en la punta de Santa Elena, sin el enemigo que ya no apareció...<sup>37</sup>

## 5. Francisco del Valle.

...descubrieron catorce navíos de velas de gavia y ocho embarcaciones pequeñas; y yéndose para ellos por barlovento el (...) *San Nicolás* le disparó a la *urca* con las miras de proa y luego le dio dos cargas cerradas con toda la artillería; y la (...) *urca* hizo lo mismo y el (...) *San Joseph* por consiguiente le disparó a dicha *urca* y a los demás bajeles que seguían. Y en este tiempo llegó la noche y la (...) *urca* con todas sus embarcaciones se retiró a los bajos, y *San Nicolás* y *San Joseph* dieron fondo hasta otro día como hasta las diez horas de él, que se levaron y tiraron en busca de dicha *urca* y las demás embarcaciones. Y el enemigo, luego que les vio, se levó y se vino para los dichos dos navíos, y de la

37. Ibidem, (pp. 26v-30v).

misma suerte que el día antecedente se formó la batalla habiendo primero embestido dicha *urca* el navío *San Nicolás* dándole dos cargas cerradas, y el navío *San Joseph* de la misma suerte hasta que la noche los apartaba, retirándose la (...) *urca* a los bajos.

Y este día el gobernador don Nicolás de Yarza, empeñado en seguimiento de dicha *urca*, le requirió al piloto mayor nombrado Juan Martín, que no podía pasar dicho navío *San Nicolás* delante en seguimiento de la *urca* porque había menester mucha más agua que la dicha *urca*; pidiendo por testimonio y haciendo testigos el dicho piloto mayor, a que le respondió el (...) gobernador: 'que gobernase su navío porque lo demás no era de su profesión', y tirando la mar afuera dieron fondo hasta otro día; que habiendo salido la (...) *urca* y demás embarcaciones de dichos bajos, les salió al encuentro el navío *San Joseph* y *San Nicolás*, para lo cual habiéndose acercado ambos a dos, le dijo el gobernador Dionisio López de Artunduaga al gobernador (...) Yarza 'que quería ir adelante, y que se había de empeñar con la *urca* penol con penol, y que le siguiese por su estela'; a que le respondió 'que fuese enhorabuena que le seguiría, y que él iría costado con costado'.

Y adelantándose el (...) *San Joseph* le disparó a dicha *urca* a largo trecho una carga; y el (...) *San Nicolás* se fue acercando para dicha *urca* y le dio carga cerrada llegando a tiro de pistola, y diciéndole a los de la dicha *urca* (...) 'arria por el Rey de España', y le respondieron: 'veni a bordo, veni a bordo', repitiéndolo muchas veces; disparando muchas balas que no dejaron vela mayor ni trinquete, que no quedó hecho un harnero. Este día dieron un balazo al sargento de (...) *San Nicolás*, Nicolás Jayme, que le pasaron un muslo; y al dicho gobernador don Nicolás de Yarza le dieron un balazo en los pechos que le sacó un pedazo del colete, y al contraamaestre con una palanqueta le llevaron la montera de la cabeza; y a Antonio Marín, artillero, estando con el asta del atacador en la mano, con otra palanqueta le dejaron la mitad del asta; y un balazo que dio abajo del tacamento del trinquete dejando la vela dentro del árbol, y otro balazo por la amura de proa que pasó el costado, y un aderezo milanés lo hizo pedazos.

Preguntado que si en el tiempo que el (...) *San Nicolás* estuvo peleando con la dicha *urca* el dicho (...) *San Joseph* que fue detrás no pudo o no tuvo lugar de volver a dar o hacer y a socorrer a dicho (...) *San Nicolás* = Dijo que (...) no pudo ver en la ocasión lo que se le pregunta, por cuanto estuvo siempre ocupado en el pañol de la pólvora llenando cartuchos.

Y habiendo llegado la noche se retiró el enemigo a los bajos donde siempre se favorecía; y los navíos *San Joseph* y *San Nicolás* dieron fondo. Y al otro día, como a las tres de la tarde, con gran denuedo se fueron para el enemigo los dichos dos navíos dándole carga doble uno y otro; que rindieron a la urca el mastelero mayor, dándole muchos balazos a la lumbre del agua, y los de la urca bajaban por los cabos a tapar los balazos que no cesaban de subir y bajar. En esto llegó la noche y los apartó...<sup>38</sup>

## 6. Antonio de León.

...con noticias de que el enemigo se hallaba en Guayaquil, donde le fueron a buscar; y a los nueve o diez días le encontraron en la isla del Amortajado en una *urca* grande y dos fragatas pequeñas. Y habiéndole acometido la dicha escuadra, huyendo la pelea, el enemigo se metió entre los bajos de Chanduy; hasta que el día siguiente reconocida la canal entró la dicha escuadra y echó al enemigo fuera de los bajos por otra boca, y fue a parar en punta de Arena donde se incorporó con los demás navíos que salían de la isla de la Puná; en cuyo tiempo llegó la dicha escuadra a presentar la batalla, y en especial el navío *San Nicolás* que llegó primero, y ambos le dieron al enemigo este día tres cargas dobles cada uno, con que se metió el dicho enemigo segunda vez en los dichos bajos de Chanduy por parte que no le podían seguir, aunque lo intentó hasta tocar con el timón el dicho navío *San Nicolás*.

Y el día siguiente, haciendo la dicha escuadra como que salía la mar afuera, con estratagemas para que saliese el dicho enemigo, como lo hizo hasta la punta del Amortajado donde se metió en un bajo. Y viendo la dicha escuadra que no salía a la mar, viró sobre él con candela por no dar en dicho bajo, y le dio al enemigo otras tres cargas dobles, que no siempre respondió el dicho enemigo en la misma forma durante esta batalla hasta las seis y media de la tarde, poco más o menos, que anocheció.

Y el día siguiente se batalló en la misma forma hasta el quinto día, en que fue más rigurosa la batalla porque habiéndose convocado los capitanes Dionisio López de Artunduaga y don Nicolás de Yarza de ir penol con penol y darles las cargas a la dicha *urca* y demás navíos que estaban juntos; como lo ejecuta-

38. Ibidem, (pp. 36-38).

ron yendo por delante el (...) *San Joseph* y dando su carga por delante y luego llegó el (...) *San Nicolás*, y peleó sin apartarse del dicho enemigo hasta que anocheió, ni dar lugar a que volviese el (...) *San Joseph* que no lo pudo hacer porque no había de dispararlo sobre el (...) *San Nicolás*. Pero en este tiempo estuvo acañoneando a otras embarcaciones del dicho enemigo; y persuadidos los cabos de dicha escuadra que iría el enemigo a la punta de Santa Elena a recibir la plata, bastimentos y ganado que le tenían en dicha punta por el rescate de (...) *Guayaquil*; con ánimo de ocuparle primero el lugar y no permitirle llegase a dicha punta, se metió la (...) escuadra en ella la noche del (...) día quinto que, visto por el enemigo, tomó diferente rumbo, y a la mañana no pareció el dicho enemigo...<sup>39</sup>

## 7. Juan Antonio de Aldaluz.

... en el puerto de Paita se pusieron a la capa, donde echando una embarcación adquirieron noticias del enemigo de que había estado en Paita: la *urca* con otras dos embarcaciones pequeñas, la cual había tenido noticias de cómo el enemigo francés estaba apoderado de la ciudad de *Guayaquil*; la cual dicha *urca* y embarcaciones pequeñas se fueron a incorporar con el (...) francés. Y con dichas noticias pasó la (...) escuadra en busca del (...) enemigo, y aquella noche dio fondo la (...) escuadra en frente de Palo Capón. Y al amanecer el (...) *San Joseph* dio vista a la (...) *urca* y dos embarcaciones pequeñas de ingleses que venían saliendo de punta de Arenas para fuera; donde se levó el (...) *San Joseph* sin tomar consejo ninguno. Y visto esto por el gobernador don Nicolás de Yarza, que lo era del (...) *San Nicolás*, se levó también en seguimiento de la (...) *urca* y dos embarcaciones, las cuales tiraron a huir a los bajos de Chanduy a resguardarse de (...) *San Nicolás* y *San Joseph*. Y viendo que dicha *urca* y bajeles pequeños se habían metido en dichos bajos, el gobernador Dionisio López de Artunduaga, que lo era del (...) *San Joseph* dio fondo en la cabeza del Amortajado, y el *San Nicolás* siempre en seguimiento de dicha *urca* y dos embarcaciones; de tal calidad que si el enemigo quisiera pelear con el *San Nicolás* no le pudiera favorecer *San Joseph*, lo cual duró todo el día, hasta que los pilotos dijeron no podía pasar dicho (...) *San Nicolás* más adelante por los bajos que había.

39. Ibidem, (pp. 40v-41v).

Y la (...) *urca* salió por una canal donde los pilotos decían que no había pasado navío nunca por allí, y fue a encontrar dicha *urca* y dos embarcaciones con el (...) *San Joseph*, el cual le disparó algunos cañonazos, y por el estruendo de ellos el (...) *San Nicolás* se incorporó con el (...) *San Joseph* y el gobernador le preguntó al dicho (...) Artunduaga que ‘donde estaba la dicha *urca* y demás embarcaciones, que como era de noche no las veía’, a que respondió: ‘que había tirado para punta de Arena, donde estuvo toda la noche disparando piezas como llamando al enemigo francés que estaba en la isla de la Puná’; a donde por la mañana vieron salir al enemigo francés con once embarcaciones de velas de gavia, otras muchas pequeñas, las cuales se incorporaron con la (...) *urca* y dos embarcaciones pequeñas.

Y habiendo visto dichos gobernadores la mucha fuerza del enemigo, sin hacer reparo alguno de ella salió de consulta el embestirle a dicho enemigo, cogiendo el (...) *San Nicolás* la delantera, siendo así que andaba el dicho navío menos que *San Joseph*, rompiendo la batalla a carga doble y habiendo (...) reconocido la mucha fuerza del enemigo, no le abordó el (...) *San Nicolás*; y el *San Joseph*, que también dio su carga, y fue el empeño de tal calidad que ambos navíos tocaron el bajo; por cuya causa se retiraron mar afuera con alguna estratagemas, por si el enemigo salía para fuera, como lo hizo. Y habiendo reconocido el (...) *San Nicolás* y *San Joseph*, viraron sobre dicha *urca* y demás embarcaciones, dándole dos cargas cerradas. Y el dicho enemigo, volviéndose para dentro, le dijo el dicho gobernador don Nicolás al gobernador (...) Artunduaga que siguiese al dicho enemigo porque le había metido tres palanquetazos –que del uno le habían rompido el botalón mayor–, ‘y que dicho enemigo estaba llamando con unas banderillas coloradas como haciendo burla’; a que respondió (...) Artunduaga ‘que había poca agua donde estaba el dicho enemigo’, y el dicho (...) Yarza mandó echar un escandallo al agua para saber el agua que había, y hallando catorce brazas le volvió a decir al dicho (...) Artunduaga el agua que había; y que siguiesen al dicho enemigo, el cual viró para afuera diciendo había muchos bajos.

Y sin embargo (...) Yarza tiró para el enemigo solo, y viendo toda la gente que iba en dicho navío *San Nicolás* le suplicaron a dicho gobernador que era mucha la que tenía el (...) enemigo y no se empeñase solo; y no bastante esto hubo menester que el capitán Martín de Aguirre –segunda persona de dicho gobernador–, y este declarante le suplicasen que no se empeñase y que se incorporara con el (...) *San Joseph*, como lo hizo. Y el (...) enemigo fue a dar

fondo en los bajos de punta de Arenas, y los dos navíos *San Joseph* y *San Nicolás* dieron fondo en dicha boca entre el Amortajado y Palo Capón teniendo siempre a dicho enemigo a la vista.

Y habiendo amanecido otro día, a la vista habiendo entrado el viento, como a las once de él salió la (...) *urca* y demás embarcaciones, donde pelearon hasta que anocheció. Y otro día habiendo salido la (...) *urca* y demás embarcaciones a donde pudieron pelear, le dijo el dicho gobernador (...) Yarza al dicho (...) Artunduaga que quería ir por delante y que le siguiese por su popa; y le respondió de muy buena gana, donde habiendo llegado a tiro de pistola el (...) *San Nicolás* le mandó el dicho (...) Martín de Aguirre a que dijese al enemigo: 'que arriara la vela de gavia por el Rey de España.' Le respondió el (...) enemigo: 'que fueran a bordo a arriarla.' Y viendo el dicho gobernador la desvergüenza con que respondieron, mandó dar una carga cerrada, donde no se recibió arma ninguna y no se disparó. Y lo mismo hizo la (...) *urca* y demás embarcaciones, pasando adelante, dando siempre cargas al dicho enemigo y lugar para que entrase el (...) *San Joseph* e hiciese lo mismo, como lo hizo, aunque algo retirado; lo cual duró hasta la noche.

Y otro día con poca diferencia a la misma hora, se esperó la batalla y se acabó con la noche. Y otro día hablaron los dos gobernadores de un navío a otro, y le dijo (...) Dionisio López de Artunduaga al dicho don Nicolás de Yarza que habían de ir a darle cargas al (...) enemigo penol con penol, echando el sombrero a la mar y 'que habían de morir todos una y mil veces', a que respondió (...) Yarza: 'que le parecía muy bien, que le seguiría', y habiendo pasado lo referido fue (...) Artunduaga por delante, disparándole al (...) enemigo cargas a tiro de bala rasa, y visto esto por (...) Nicolás de Yarza, emparejó con dicha *urca* y demás embarcaciones, donde mandó izar palanquines a la mayor, y dijo que enseñaría a pelear al dicho gobernador Dionisio López de Artunduaga; donde estuvo batallando toda la tarde, de tal calidad que veían que el dicho enemigo echaba gente por la parte de afuera con balsas para tapar los balazos que les daba. Y al (...) *San Nicolás* le dieron un balazo en el trinquete muy peligroso, de que dio cuenta este declarante a dicho gobernador. Viendo el (...) gobernador que el (...) *San Joseph* estaba donde no podía favorecer al (...) *San Nicolás* por estar muy delante, este declarante desde la proa de dicho navío le hizo señas al dicho enemigo que se incorporase con el dicho navío *San Nicolás*, lo cual no lo hizo porque no debió verle.

Preguntado si en el tiempo que estuvo el (...) *San Nicolás* peleando con el

(...) enemigo y haber ido adelante el (...) *San Joseph* tuvo lugar de virar otra vez e incorporarse con el (...) *San Nicolás* y pelear con el enemigo = Dijo que es cierto que el (...) *San Joseph*, por haber ido delante y dado su carga como lleva referido al dicho enemigo, en el tiempo que el (...) *San Nicolás* estuvo peleando pudo el gobernador (...) Artunduaga haber mandado virar para el e incorporándose con el (...) *San Nicolás* no lo hizo. Y que este declarante no sabe la causa con que el dicho navío *San Nicolás* peleó hasta la noche. Y en esta ocasión se incorporaron los dichos dos navíos, teniendo siempre al enemigo a la vista mar afuera; siguiéndole siempre hasta la hora de las siete de la noche poco más o menos, que (...) don Nicolás de Yarza mandó que estuviese toda la gente al arma y con buena guardia de no dejar de la vista al enemigo; porque él quería descansar un poco de una herida que le habían dado por debajo de la tetilla derecha de un balazo, con lo cual se fue recoger, y toda la gente estuvo como lo había mandado, y como a horas de las nueve y media de la noche poco más o menos vino el (...) *San Joseph* y dijo el gobernador (...) Artunduaga ‘que si veían al enemigo le respondieran, que si aquel volvió a decir que en que parte estaba’, y respondieron: ‘que iba a su andar de parte de tierra’, y el dicho gobernador (...) mandó que el (...) *San Nicolás* le siguiese por su estela, y haber dado parte este declarante al dicho su gobernador don Nicolás de Yarza, lo que había mandado el dicho (...) de Artunduaga, vino en ello siempre entendiendo no perder al dicho enemigo de vista. Por la mañana se hallaron entre la punta de Santa Elena y el Amortajado y el enemigo no parecía ...<sup>40</sup>

## 8. Antonio de Osorio.

... a los nueve días de embarcación en la isla del Amortajado dieron vista a una urca y dos embarcaciones de velas de gavia; a los cuales fueron dichos dos navíos en su seguimiento por ir huyendo dicha urca y dichas dos embarcaciones. Y el (...) *San Nicolás*, viendo que dichas tres embarcaciones se iban metiendo por los bajos, viró dicho navío para fuera en busca de (...) *San Joseph*, que había cogido la vuelta de la cabeza de dicha isla del Amortajado, y habiendo anochecido el gobernador Dionisio de Artunduaga que lo era del (...) *San Joseph* fue siguiendo dicha *urca*, poniendo farol y disparando pieza, llamando al dicho

40. Ibidem, (pp. 44-47v).

navío por su estela, y como a horas de la media noche se juntaron dichos dos navíos; y que siempre siguiendo a la dicha *urca* hasta el amanecer.

Y como a horas de las nueve de la mañana, a poca diferencia, vieron venir veintiuna embarcaciones en compañía de la (...) *urca*, las cuales se vinieron para los dichos dos navíos y lo mismo hicieron, y pelearon con la (...) *urca* y demás embarcaciones. Por anochecer se retiraron la (...) *urca* y demás embarcaciones para tierra, quedándose (...) *San Nicolás* y *San Joseph* a la vista por no poder entrar por los muchos bajos.

Y lo mismo sucedió el segundo, tercero y cuarto días. Y el quinto, habiendo salido la (...) *urca* y demás embarcaciones, le embistieron los dichos (...) *San Joseph* y *San Nicolás*, habiéndole dicho primero el gobernador Dionisio de Artunduaga al gobernador Nicolás de Yarza, que lo era del (...) *San Nicolás* ‘que iba por delante a embestir al enemigo penol con penol, y que fuese por su estela siguiéndole’, a que le respondió (...) Yarza: ‘que fuese enhorabuena, y que le siguiera’, y habiéndole dado la una carga cerrada el (...) *San Joseph* a la (...) *urca* y demás embarcaciones con alguna distancia de una cuadra, poco más, y el gobernador (...) Yarza, viendo que había dado la carga el (...) *San Joseph*, entró dando la suya a distancia de un tiro de pistola, tanto que el dicho gobernador (...) Yarza les dijo a los que venían en dicha *urca*: ‘arriaran las velas de gavia por el Rey de España’, y le respondieron: ‘que fuese a bordo a arriarlas’; con lo cual se apartaron por ir anocheciendo.

Preguntado si en el tiempo que (...) *San Nicolás* estuvo peleando con la (...) *urca* y demás embarcaciones el (...) *San Joseph* pudo haber virado y vuelto a socorrer al dicho (...) *San Nicolás* = Dijo que no pudo haber vuelto porque era ya muy tarde y venir anocheciendo, por lo cual se retiró el enemigo en la ensenada del Amortajado; y los navíos *San Joseph* y *San Nicolás* viendo (al) otro día que no aparecía la dicha *urca* ni demás navíos, viraron a la punta de Santa Elena...<sup>41</sup>

41. (ANHE Causa criminal: 57-58).



## Apéndice 2.

### Narración del combate naval de los *Bajos del Amortajado* por Raveneau de Lussan.<sup>42</sup>

La noche siguiente, nuestra fragata inglesa cautiva, a la que creíamos anclada en La Puná (nos encontró a 8 leguas de ahí), vino a advertirnos de que 2 navíos españoles estaban esperando a que saliéramos de la bahía; y que la fragata de David<sup>43</sup> estaba maniobrando con ellos y también esperándonos. Al amanecer del 27, los divisamos hacia barlovento entre la isla de Santa Clara y punta Santa Elena. La fragata de David, que nos había visto, pronto apareció y después de celebrar una reunión para decidir qué hacer, transferimos a 80 de nuestros hombres a su cubierta, ya que tenía muy pocos hombres para manejar sus cañones. Luego, dado que carecíamos de hombres para nuestras presas, nos quedamos con sólo 2 barcos y una falúa, enviando el resto con nuestras canoas hacia aguas poco profundas, donde los barcos españoles, ya que requerían de más agua, no podrían seguirnos. Maniobramos hasta el mediodía para ganar la ventaja del viento antes que ellos. En esto, sin embargo, no tuvimos éxito, ya que los vientos en esta temporada vienen del mar y son muy constantes. Además, cuando salíamos del otro extremo de la bahía, teníamos pocas posibilidades de atraparlos, ya que los españoles estaban en la desembocadura.

Hacia el mediodía, nuestros enemigos descendieron, y tan pronto como estuvieron dentro del rango, nos acribillaron hasta la noche con cañones (esto que los españoles llaman guerra galante), sin hacer mucho daño. Cuando cayó la noche, fondeamos; el enemigo ahora estaba una legua hacia barlovento. Disparamos un cañón para llamar a nuestras presas que amarraron cerca para mayor seguridad.

Una hora antes del amanecer, el 28, los enviamos de regreso a su antigua estación; y tan pronto como amaneció levamos anclas. Los españoles hicieron lo mismo; pero apenas estuvimos a la vela, el viento murió. Desafortunadamente, no teníamos piraguas que nos remolcaran para coger la brisa, ya que las

42. Traducción realizada libremente del inglés al castellano por el autor.

43. Lussan llama David al capitán Edward Davis del *Bachelor's Delight* y se refiere a este barco como «fragata», mientras que los españoles la llamaban «urca».

Existe debate sobre el verdadero nombre e identidad de Davis. Según Lussan, fue flamenco y no inglés y algunos autores han especulado que su verdadero apellido fue en realidad David y no Davis, sugiriendo que era judío de nación.

enviamos de vuelta con nuestras presas para evitar situaciones embarazosas. Por lo tanto, podíamos usar para este propósito sólo las piraguas pequeñas que habíamos conservado con nosotros. Los españoles también remarón para ganar la ventaja del viento sobre nosotros. Sin embargo, después de un esfuerzo considerable, llegamos a tiro de cañón a barlovento de ellos, pero como sabían mejor que nosotros cómo mantenerse cerca del viento en estos mares, en media hora obtuvieron la ventaja del viento sobre nosotros. Bordeamos hasta las 2 de la tarde y, como no pudimos avanzar sobre ellos, nos retiramos detrás del cabo para esperar a dos de nuestras embarcaciones que nos seguían. Sin embargo, sus naves se abalanzaron sobre nosotros y, cuando estuvimos al alcance de sus armas, peleamos hasta el anochecer. Nos quitaron todo el mástil, pero sólo hirieron a 1 hombre. Esa noche anclamos como el día anterior; el enemigo estaba nuevamente a barlovento.

El 29 nos quedamos anclados, como lo hicieron ellos, hasta las 3 de la tarde, cuando levaron anclas para atacar nuestra presa más grande, que estaba anclada al borde del bajío. Nos preparamos para defenderla y peleamos contra ellos a una distancia tan corta que todas nuestras armas pequeñas, así como los grandes cañones, fueron usados por ambas partes. No perdimos a 1 sólo hombre, aunque del otro lado murieron varios. Esto lo supimos por la sangre que se derramaba por sus bordas y, cuando nos separamos, gritaron: “¡a la mañana la partida!”, en otras palabras “¡mañana de nuevo!”

Ambos nos pusimos en marcha para prepararnos para abandonar esta bahía el 30; mientras que los españoles, que se mantuvieron alejados de nuestro barlovento, hicieron todo lo posible para prevenirlo. Hacia el mediodía, echamos el ancla para dismantelar una de nuestras presas que nos obstaculizaba y armar otra en su lugar, que David nos había dado junto con 20 franceses de su tripulación que querían dejarlo. Después de trabajar toda la noche para descargarla, la hundimos. El 31 nos pusimos a toda vela, pero anclamos hacia las 2 de la tarde porque la marea estaba en nuestra contra. Un momento después, los 2 navíos nos atacaron de nuevo. Esto nos obligó a levar el ancla y nos dirigimos hacia el cabo para esperar ahí a una de nuestras presas, que estaba muy lejos; pero, viéndose incapaz de alcanzarnos antes que el enemigo, su tripulación la abandonó: se embarcó en una piragua y se juntó con uno de nuestros buques de guerra. A bordo de esta presa quedaron 4 españoles que, con el viento que siguió, pudieron ingresar al río de Guayaquil y así escapar (y lo que es más desafortunado) con casi todos nuestros suministros a bordo.

Tan pronto como estuvimos a tiro de pistola de estos 2 buques, ambas partes abrieron fuego simultáneamente. Esto duró hasta una hora antes del anochecer. En esta pelea, varios disparos dieron en nuestro casco, casi todos nuestros aparejos se rompieron y nuestras velas se arruinaron; ya que los españoles hicieron todo lo posible para romper nuestros mástiles y, de hecho, pusieron 5 balas de cañón en el palo de trinquete de la fragata y tres en el mástil principal. Pero nos dieron con una inclinación, y afortunadamente ninguno de nuestros hombres resultó muerto o herido.

El 1 de junio (1687) al amanecer, el enemigo estaba a una legua de nosotros. Hicimos todo esfuerzo posible para ponernos en marcha de inmediato. Alrededor de las 10 en punto largaron sus velas y vinieron hacia nosotros para abordar nuestra presa. Enviamos rápidamente a ella la tripulación de la falúa como refuerzo. Cuando llegaron los españoles, izaron sus colores borgoñones, sin haber mostrado bandera hasta ese momento. Cuando llegamos a su lado, descargaron simultáneamente sus mosquetes y cañones cargados con metralla, pero nos alejamos de ellos para que no pudieran alcanzarnos y afianzarnos con ganchos.

Luego de permitirles disparar una descarga completa, respondimos por turnos, descargando nuestros cañonazos y todas nuestras armas ligeras disponibles. Luego intentamos subir a bordo, pero al descubrir que habían sufrido daños graves, se escaparon y así pudieron impedirlo. Se detuvieron durante una hora para reparar los daños; luego regresaron a la refriega, entablado una dura lucha que duró hasta la noche. Sin embargo, habían recibido un trato tan severo que no tenían intención de permitir que nos acercáramos. Ese día sólo tuvimos 3 heridos.

La madrugada del 2 los encontramos aún a 2 leguas hacia barlovento. Aprovechando esto, se dirigieron hacia nosotros. Como el viento soplaba fuerte, nos dirigimos al cabo, y cuando llegaron al rango, nos barrieron malamente con sus cañones. Al percibir esto, se acercaron dentro del rango de mosquete creyendo que estábamos demasiado dañados para oponer fuerte resistencia. Sin embargo, como teníamos la ventaja con nuestros cañones, abrimos tal lluvia de fuego que se vieron obligados a cerrar sus cañoneras y recuperar el viento. Ese día recibimos 60 disparos en nuestro casco; de estos más de 2 tercios estaban bajo la línea de flotación. Además, tuvimos todos nuestros aparejos rotos de nuevo, y dos hombres resultaron heridos, de los cuales yo era uno.

Alrededor de las 2 de la mañana intentaron abordarnos y robarnos, pero

al encontrarnos bien preparados tanto de noche como de día, recuperaron el viento. Parte del día siguiente pasamos anclados parchando los agujeros de cañonazos, los que fácilmente podrían haber causado que nos hundiéramos.

Cuando amaneció el día 3, ya no pudimos ver las 2 naves contra las cuales estábamos preparados nuevamente para luchar. Según todas las apariencias, se habían desanimado antes que nosotros; a pesar de que tenían la ventaja inestimable de un viento favorable que, sin embargo, no los compensaba –como supimos más tarde–, por la pérdida de un número considerable de sus hombres y el daño causado a sus embarcaciones, que habían sufrido al menos tanto como las nuestras. Tan pronto como creímos que habían regresado al puerto del Callao, pusimos rumbo a la isla de la Plata, donde anclamos esa noche, permaneciendo ahí 2 días mientras todas las manos se dedicaban a calafatear filtraciones.

A lo largo del combate, hicimos que nuestro prisionero, el gobernador<sup>44</sup>, y sus principales oficiales permanecieran en la popa de uno de nuestros barcos para que vieran así cuan vigorosamente luchábamos y la cobardía de los de su nación que no se atrevieron a abordar nuestros barcos, a pesar de que pudieron haber subido dos veces<sup>45</sup>.

---

44. Lussan se refiere al corregidor de Guayaquil Fernando Ponce de León, liberado por los piratas en cabo Pasado (Ecuador) el 12 de junio de 1687.

45. Eyer Wilbur Marguerite y Ravaneau de Lussan, *Ravaneau de Lussan's Voyage to the South Seas. A translation into English of his Journal of a Voyage to the South Seas in 1684 and the following years with the Filibusters*. The Arthur H. Clark Company, Cleveland, 1930, (pp. 221-226).

Según el relato de Lussan, los barcos peruanos llegaron al golfo de Guayaquil el 26 de mayo, combatiendo desde los días 27, 28 y 29. El 30 no hubo batalla, pero esta se reanudó el 31 y continuó los días 1 y 2 de junio, renunciando los españoles a la batalla el día 3.

Todo esto coincide con los relatos de Yarza y sus hombres en que estos llegaron al golfo de Guayaquil el día 26 y que los combates concluyeron el 2 de junio, pero difiere en las fechas de los enfrentamientos. Según los hispanos, los combates se dieron los días 27 y 28 de mayo, pero el día 29 hubo tregua, por lo que la batalla se reanudó el día 30 para continuar y terminar el 1 y 2 de junio. Inexplicablemente, todos los testigos españoles omiten el día 31 de mayo en sus declaraciones.

## Bibliografía

### Fuentes Primarias

ARCHIVO NACIONAL HISTÓRICO DE ECUADOR, *Causa criminal iniciada contra don Nicolás de Yarza, «gobernador del navío San Nicolás que salió del Callao junto con el navío San Joseph en persecución de los piratas que recorren estos mares»*. Al llegar a Guayaquil se traban en una lucha, siguiendo al norte en la persecución, encalla el San Nicolás luego de ser atacado en Atacames. El expediente contiene las declaraciones del capitán y demás miembros de la tripulación para establecer responsabilidades. Serie Criminales, Caja No. 11, Expediente 8, Quito, 22 de diciembre de 1687.

### Fuentes Secundarias

BERNAL, María del Pilar, *La toma del puerto de Guayaquil en 1687*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1979.

DONOSO, Sebastián, *Piratas en Guayaquil. Historia del asalto de 1687*, El Universo C.A, Quito, 2006.

EYER WILBUR, Marguerite y RAVANEAU de Lissan, *Raveneau de Lussan's Voyage to the South Seas. A translation into English of his Journal of a Voyage to the South Seas in 1684 and the following years with the Filibusters*, The Arthur H. Clark Company, Cleveland, 1930.



## LA ARTILLERÍA DEL BALUARTE DE SANTIAGO EN VERACRUZ, EJEMPLO DE DEFENSA COSTERA DEL MÉXICO INDEPENDIENTE: SIGLO XIX.

---

Eder Antonio de Jesús Gallegos Ruiz\*

Abordar las tipologías de las piezas de artillería y de sus cureñas en una fortificación, requiere entender que la vida útil de los sitios fortificados se prolongó por centurias. En el caso de América Latina, las fortalezas construidas en tiempos virreinales pasaron de defender un sistema comercial transoceánico a ser bastiones de la soberanía de los nuevos estados nacionales durante el siglo XIX.

En este largo periodo, la artillería costera sufrió transformaciones importantes (aunque conservando sus atributos fundamentales), en un proceso en que los estados estuvieron deseosos de acoplar a sus arsenales los desarrollos más modernos. Aun así, la historia de la artillería es escasamente abordada en la actual historiografía a pesar de que sus ecos se encuentran, más allá de los recintos militares o culturales, en la misma memoria urbana (en parques públicos o plazas conmemorativas). Todo ello, sin detenerse en darle la importancia que se merecen como bienes culturales y parte de un patrimonio histórico militar. Aún menos conocida es la evolución histórica de las cureñas que sostienen a las piezas, por lo que presenta un análisis más complejo para el historiador que pretenda abordarles a partir de restos arqueológicos o documentales.

Centrándome en el caso del Baluarte de Santiago en la ciudad de Veracruz, a partir de una visita exploratoria realizada el día 24 de febrero de 2018, puedo afirmar que es posible llevar a cabo un estudio diagnóstico de alcance introductorio a fin de rastrear el tipo de sistema armamentístico en la cara sur del emplazamiento, partiendo de los indicios arqueológicos en forma de cuña encontrados en la base de la batería de las colisas que se hallan en el adarve y los merlones a barbata. Además, este estudio se basa en historiografía internacio-

---

\* Unidad de Historia y Cultura Naval. Secretaría de Marina-Armada de México.

nal, fuentes documentales e integrando un análisis comparativo con sistemas fortificados similares, sirviendo como base de una segunda etapa de investigación en que pueda profundizarse y ampliarse al resto del emplazamiento<sup>46</sup>.

### 1) La delimitación histórica de las cureñas y su artillería.

Como he señalado, los sistemas fortificados en las naciones hispanoamericanas tienen una larga historia de uso desde el siglo XVII al XIX, por lo que dentro de este marco temporal, los mecanismos que sostuvieron su artillería cambiaron de manera radical. Por desgracia, en la actualidad aún no existe una obra profunda o investigación exclusiva que aborde la Historia de las cureñas en México, por ello este estudio puede entenderse como pionero en el tema y tan solo como un primer acercamiento deductivo a fin de aproximarse al objeto particular, que es conocer la tipología de determinada artillería del Baluarte de Santiago en Veracruz.

No obstante, ahondar en la historia del sistema de cureñaje de un país no solo tiene el fin de esclarecer algún tipo de armamento en un contexto determinado, sino que también, como señala el historiador francés Emmanuel de Crouy-Chanel, bosquejar una historia de las cureñas que presente un proceso de conformación del estado moderno, posible gracias a la centralización de recursos destinados al sostenimiento de tecnología militar de punta en localidades estratégicas, que tenían como objetivo defender un régimen político<sup>47</sup>.

Esta sería la meta final de una investigación profusa inductiva a futuro, que por el momento tan solo pretende delimitar a qué temporalidad pertenecen los indicios hallados en el Baluarte de Santiago en Veracruz tras los trabajos de restauración de 2017.

El también conocido como Baluarte de la Pólvora de Veracruz, se concluyó en 1635 bajo diseño del holandés Adrián Boot, siendo erigido con el objetivo de repeler ataques de piratas y corsarios que desearan interrumpir el sistema mercantil monopólico que conectaba a la Nueva Veracruz (Nueva España) con la ciudad de Sevilla (España). Los cañones que poseyó durante sus

46. Este artículo está dedicado a la Administración Portuaria Integral de Veracruz (APIVER) quienes patrocinaron esta investigación. Agradezco el apoyo y profesionalismo de Gladys Martínez Aguilar, profesora de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Veracruzana.

47. De Crouy-Chanel, Emmanuel, «Charroi de l'artillerie et construction de l'État moderne en France dans le dernier quart du XVe siècle». En Mairey, Aude, «Contre-champs». *Études offertes à Jean-Philippe Genet*, Classiques Garnier, París, 2016, (pp. 159-176).



primeras décadas de existencia, con seguridad fueron piezas de bronce (culebrinas) fundidas en la Real fundición de Bronces del barrio de San Bernardo en Sevilla, que debían seguir los calibres de la ordenanza de artillería de 1609<sup>48</sup>. Ya en 1695 Carlos Sigüenza y Góngora alababa la capacidad de fuego del Baluarte de Santiago «barriéndose con las piezas que están en sus troneras la Superficie del mar» y se pregunta ¿Qué embarcación enemiga se atreverá a acercarse sin que los artilleros le haga pedazos?<sup>49</sup>

No obstante, ¿Qué sostenía a dichas piezas? La respuesta es la cureña, definida por la Real Academia de la Lengua Española como un armazón compuesto de dos gualderas fuertemente unidas por medio de teleras y pasadores, colocadas sobre ruedas o sobre correderas, y en la cual se monta el cañón<sup>50</sup>. Una vez despejada la terminología básica, cabe preguntarse ¿Qué cureñas sostuvieron los cañones del Baluarte en sus diferentes momentos históricos? ¿A qué tipo pertenecen las marcas semicirculares halladas?

Es necesario precisar que en los primeros tiempos de existencia del Baluarte de Santiago no se utilizaba la palabra «cureña» sino el término «encaalgamiento», tal como aparece en las fuentes primarias del periodo<sup>51</sup>. Estos soportes eran de maderas como encinas (roble), álamo negro o blanco, olmo, fresno, nogal o pino<sup>52</sup>. Su fabricación corrió a cargo de carpinteros locales quienes trabajaron artesanalmente en cada pieza, pues no existió una normatividad que estandarizase los trabajos. Las cureñas durante esta primera etapa del Baluarte de Santiago variaron en sus dimensiones según el calibre de las piezas,

48. Creemos que el cañón corresponde a alguna pieza rezagada del antiguo modelo de 1533. Para más adelante, la ordenanza de 1609 dictaba la fabricación de un gran cañón de 48 libras y otro mediano de 24 libras. También determinó la creación del «cuarto de cañón» de 10 a 12 libras castellanas y de otro ligero de 5 a 6 libras. Hacia 1616 en la fortificación de San Diego de Acapulco, se fundieron cañones de 24 libras y creemos que con seguridad se crearon piezas similares ocupadas para los baluartes de Nueva Veracruz y San Juan de Ulúa. Toda esta información se encuentra en la Biblioteca de la Secretaría de la Defensa Nacional (BDN), S.A., «Comprende las Ordenanzas que corresponden al real cuerpo de artillería e ingenieros. Árbitros aplicados a las obras de fortificación y academias de matemáticas para la tropa», tomo VI., en *Colección General de Ordenanzas Militares, sus Innovaciones y Aditamento, dispuesta en diez tomos, desde 1553 hasta 1758*, impresa por Antonio Marín por orden de José Antonio Portugués, 1765, (pp. 54-55).

49. Leonard, Irving, «Informe de Don Carlos de Sigüenza y Góngora sobre el castillo de San Juan de Ulúa (1695)», en *Revista de Historia de América*, Núm. 45, 1958, p. 139.

50. Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, consultado el 14 de marzo del 2018. Recuperado de <http://dle.rae.es/?id=BjIT5G6>

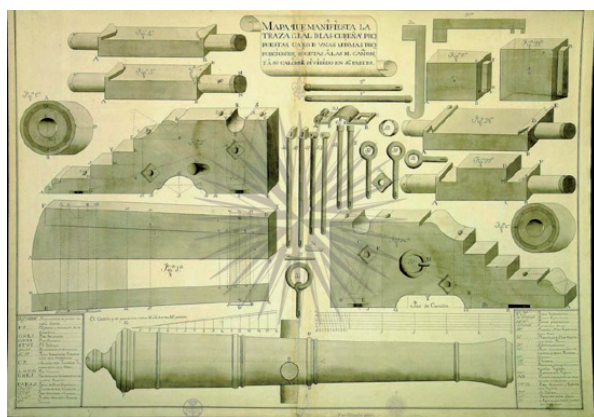
51. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Audiencia de México, 28, N°. 33, f. 1.

52. Tomas de Morla en 1784 señala que las mejores maderas para construir cureñas en el imperio español se hallaban en América. De Morla, Tomás, *Láminas pertenecientes al tratado de artillería que se enseña en el Real Colegio Militar de Segovia*, edición facsimilar, vol. II, Segovia, Patronato del Alcázar de Segovia, 1993.

pero no en su forma, siendo similares a las empleadas en las embarcaciones de la Carrera de Indias.

Esta situación continuó durante el siglo XVII hasta principios del siglo XVIII (ajustándose solamente su largo y ancho de la cureña a los calibres de la artillería según sus ordenanzas de 1718 y 1728). De esa forma, ¿Qué aspecto tenían? En el año 2015 el proyecto Cátedra de Historia y Patrimonio Naval (colaboración entre la Armada de España y la Universidad de Murcia) llevaron a cabo una recreación histórica de la cureña utilizada durante el periodo en las defensas fortificadas de la ciudad portuaria de Cartagena en España.

El mecanismo de movilización se basa en una solera, dos gualderas, dos ejes y cuatro ruedas de madera, siendo ligeramente de mayor tamaño las delanteras que las traseras. Este modelo continuó en uso, aunque mayormente en los navíos, al menos en la primera mitad del siglo XVIII como lo constata el «Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna» de 1756, consultado en el Archivo del Museo Naval de Madrid.



**Ilustración 1.** Plano de cureña del Marqués de la Victoria, 1756.<sup>53</sup>

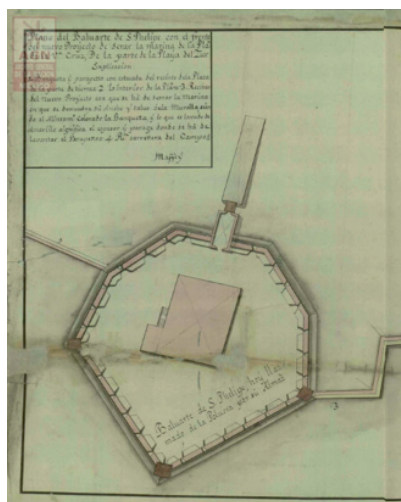
Hacia la segunda mitad del siglo XVIII, específicamente, tras la aplicación de la Real Ordenanza de artillería de 1743 (inspirada en el sistema francés de Vallière de 1732) se procedió a estandarizar la artillería en cinco calibres. Menos conocido en la historiografía es que esta reforma a la tecnología militar

53. Navarro Juan José, *Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna*, Archivo del Museo Naval de Madrid, Madrid, 1756, p. 90.

hispana estandarizó el tipo de cureñas utilizadas hasta entonces en las «Plazas y Costas» de toda la monarquía<sup>54</sup>.

Si bien el antiguo «sistema español» continuó en uso por los navíos de la Armada española, la influencia de la reforma francesa de la Vallière luego de 1743 modificó las cureñas en las fortificaciones costeras a ambos lados del Atlántico. Una descripción de la época, del año 1746, la aporta José Antonio de Villaseñor en su *Theatro Americano*:

*Santiago, que es el de la pólvora, está situado cerca del Mar, de la parte del Suest, y guarda el Canal, que viene de esta parte para el Puerto, y toda la Campaña, y Playa del Sur tiene montadas veinte, y quatro piezas, y dos culebrinas sobre el caballero alto, ay en el tres Almahacenes, donde se guarda la pólvora.*<sup>55</sup>



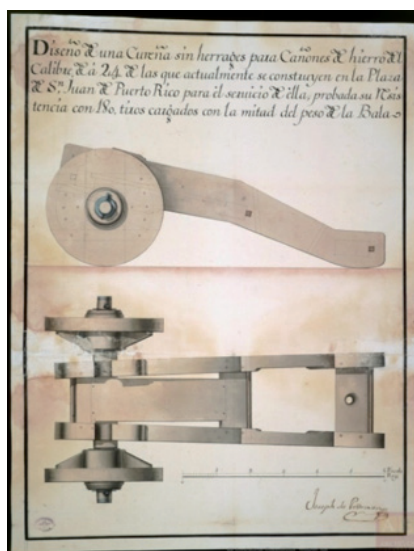
**Ilustración 2.** Plano del Baluarte de Felipe León Maffey, 1728.<sup>56</sup>

54. La primera de estas reformas se dictó en noviembre de 1742 y concretó el diseño de 5 cañones de a 4, 8, 12, 16 y 24 pulgadas de calibre. Este sistema permitió una cadencia de fuego de un disparo por minuto y en realidad se redujo a implantar un sistema de artillería de sitio y campaña, constituido por una gama de piezas largas. AGI, *Mapas, planos y dibujos*, (años 1503-1805), vol. I, p. 261. El documento es acompañado por una carta de don Manuel García Campaña, Sevilla, 10 de abril de 1742, y de la Ordenanza de las proporciones que el Rey manda se observen uniformemente en sus fundiciones de España para la fábrica de la artillería.

55. Villaseñor y Sánchez Joseph Antonio, *Theatro Americano. Descripción General de los Reynos, y provincias de la Nueva España, y sus jurisdicciones*, Impresora del Real y Apostólico Tribunal de la Santa Cruzada en todo este Reyno, México, 1746, p. 272.

56. Archivo General de la Nación (en adelante AGN), Historia, vol. 362, expediente 1, f. 228.

Para 1758 la plaza de Veracruz (sin contar San Juan de Ulúa) disponía de 95 cañones de hierro y bronce pero solo funcionaban 29; el resto eran tan viejos que resultaban inservibles, o eran de un calibre demasiado pequeño o no había municiones de su tamaño<sup>57</sup>. ¿Qué cureñas sostuvieron dichas piezas? Situándonos en la región Caribe (a la que Veracruz se adscribe por la Carrera de Indias) existen indicios documentales de este tipo de cureña de Plaza costera al «estilo francés». El plano de un modelo aplicado en San Juan de Puerto Rico en 1768 se ha localizado en el Archivo General de Indias, en Sevilla, España.



**Ilustración 3.** Cureña de Plaza para San Juan de Puerto Rico, 1768.<sup>58</sup>

En las últimas décadas del siglo XVIII, este tipo de cureña puede reconocerse con un uso para plaza debido a sus ruedas macizas, sosteniendo a los cañones emplazados en las fortificaciones de Veracruz, tanto en la fortaleza de San Juan de Ulúa como en los nueve baluartes de la muralla.

Al menos se sabe que ese mismo año de 1768, con fecha 23 de noviembre, el virrey Marqués de Croix ordenó a los oficiales Reales apoyar en todo al Capitán de artillería de la plaza de Veracruz para la fabricación de estas cure-

57. Gallegos, Eder, «La artillería novohispana ante el fantasma de invasión naval, 1762-1808», en *Revista Tiempo y Espacio*, Núm. 64, 2014, p. 200.

58. AGI, *Mapas...*, op. cit., p. 30.

ñas<sup>59</sup>. Posteriormente, hacia 1771, existen indicios de fabricación artesanal de cureñas para Veracruz en la ciudad de Puebla<sup>60</sup>; finalmente, a partir de 1778 se instaló una maestranza de artillería en la Fortaleza de San Carlos de Perote que se encargaría oficialmente de abastecer de afustes a los cañones destinados a la defensa de las costas del Golfo de México<sup>61</sup>.

En 1783 una nueva ordenanza de artillería (inspirada en el sistema francés de *Gribeauval*) introdujo mejoras en las cureñas, aligerando el peso y dotando de mayor maniobrabilidad, aunque sus mejoras se enfocaron principalmente en los montajes para cañones de campaña. Este tipo trascendió el periodo virreinal y se proyectó por varias décadas después del fin de la guerra por la independencia. Incluso el ejército mexicano utilizó cureñas de «Plaza y Costa» de este sistema durante el sitio de Puebla en 1863, mismas que se habían trasladado junto con sus cañones desde el puerto de Veracruz<sup>62</sup>.

La cureña de «Plaza y Costa» inspirada en el sistema de Gribeauval, debió continuar en uso durante las primeras décadas del México independiente en sitios como Veracruz. Dichas cureñas de «Plaza» presentaban un alto grado de rebote, por lo que requerían de mayor espacio dentro de murallas que reducían a su vez el campo de tiro en partículas que añadían dificultad en el transporte<sup>63</sup>. Un modelo de dicho cureñaje junto con un cañón de 24 libras se exhibe actualmente en el Museo del Ejército de España y hasta 1910 se exhibió uno semejante en el porfiriano Museo Nacional de Artillería de México<sup>64</sup>.

El estado del erario nacional después de la consumación de la independencia no permitió una reforma en los instrumentales artillados y sus monturas. De hecho, durante la primera década como país independiente, México solo contó con 68 piezas funcionales<sup>65</sup>. Esta crónica deficiencia explica la limitada

59. AGN, *Gobierno Virreinal Marina*, 068, vol.27, expediente 162, (fojas 373-376).

60. *Ibidem*, *Indiferente Virreinal*, Caja 1-999/Caja 0618, 1771, expediente 012, f. 10. «Peticiones para mostrar fabricante de cureñaje en Puebla Oficial Segundo de Reales Aduanas en Veracruz».

61. *Ibidem*, *Indiferente de Guerra*, vol. 276, f. 6.

62. Del Paso y Troncoso, Francisco, *Diario de las operaciones militares del sitio de Puebla de 1863*, Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Puebla, 1988, (pp. 41-44).

63. Esclus Gómez, José María, *Curso completo del arte y de la historia militar. Epitome de cuanto se ha escrito hasta el día sobre el arte de la guerra*, Imprenta del Siglo a cargo de Ivo Biosca, Madrid, 1845, p. 133.

64. Tenía el número 13 de inventario y el modelo mexicano estaba construido en madera y era a escala de 1/5. *Catálogo del Museo Nacional de Artillería*, Talleres del Departamento de Estado Mayor, México, 1910, p.24; Ministerio de Defensa de España, *¡No solo cañones!: Exposición temporal-Museo del Ejército*. Centro Geográfico del Ejército, Madrid, 2014, p. 27.

65. Dato ofrecido por el Dr. Ramón Alonso Pérez Escutia (Universidad Michoacana de San Nicolás de

efectividad de las defensas de Veracruz durante las sucesivas guerras de intervención extranjera y así se aprecia en la primera intervención francesa de 1838, en donde los baluartes de la ciudad de Veracruz no representaron una amenaza para la potencia de fuego de la flota francesa que bombardeó del 27 de noviembre al 5 de diciembre de 1838.

Un año antes de estos sucesos, Miguel Lerdo de Tejada, citando al General Manuel Rincón, describe en su obra «Apuntes Históricos de la Heroica ciudad de Veracruz» el estado en que se encontraban las cureñas de los baluartes en 1837: «Los baluartes estaban muy deteriorados; la artillería que había en ellos, estaba desmontada en partes, y otra parte estaba montada sobre cureñas de buque o de plaza, y estas tan destruidas, que a los primeros tiros de las piezas habían de hacerse pedazos»<sup>66</sup>.

La capacidad de reacción de las bocas de fuego mexicanas fue limitada desde un principio debido a la escasez de cureñaje y artillería adecuada en la plaza de Veracruz. En correspondencia, con fecha 11 de agosto de 1838, el General Manuel Rincón, encargado de la defensa contra las hostilidades francesas, señala:

*el cureñaje completamente destruido, conservándose solo en el baluarte de Santiago algunas piezas en regular estado para corresponder a los saludos que hacían los buques de guerra extranjeros, con la circunstancia de verificarse de tal manera los de la plaza, que tardaban más de tres cuartos de hora en disparar veinte y un tiros.*<sup>67</sup>

De hecho, desde el inicio de las hostilidades a la fortaleza de San Juan de Ulúa quedó patente la imposibilidad de auxilio de los baluartes de Concepción y Santiago en la ciudad: «... que disparaban también sus tiros sobre los buques franceses, como para manifestar así, aunque inútilmente, su deseo de tomar alguna parte en aquel combate»<sup>68</sup>. Particularmente sobre las cureñas disponi-

---

Hidalgo) en su sesión: «México independiente: la república federal», Dirección de Estudios Históricos del INAH, Diplomado en Historia Militar de México, 11 de abril de 2018.

66. Lerdo de Tejada, Miguel, *Apuntes Históricos de la Heroica ciudad de Veracruz*, Tomo II, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1857, (pp. 405 y 406).

67. Citado en Bravo Ugarte, José, «El conflicto con Francia de 1829-1839», en *Historia Mexicana*, Núm. 4, 1953, p.492.

68. Lerdo de Tejada, Miguel, op. cit., p. 417.

bles, el punto primero del «Acta formada por la Junta de Guerra» con fecha 28 de noviembre de 1838 señala: «no haber cureñaje de refacción, lo que ha disminuido notablemente la defensa»<sup>69</sup>.

Tras la resolución del conflicto con Francia, era claro para el gobierno que el principal puerto de México no contaba con la tecnología adecuada para su defensa artillada. Según la revista militar, asentada con fecha 30 de noviembre de 1839, la mayoría de las piezas de los cañones de hierro y bronce, así como los obuses, se encontraban desmontados al carecer de cureñas. Cabe recordar que por entonces en México solo existían cuatro sitios que, debido a la escasez de recursos, fabricaban intermitentemente las cureñas para los cañones: las maestranzas de Ciudad de México, Campeche, San Luis Potosí y Veracruz, en el mismo tiempo en que se discutía si reabrir la maestranza de la fortaleza de San Carlos en Perote<sup>70</sup>.

La «Memoria de Guerra y Marina» de 1840 indica que el gobierno del presidente Anastasio Bustamante designó al Director General de ingenieros, junto con jefes y oficiales del ejército, para realizar un reconocimiento de la plaza de Veracruz a fin de trazar un plan de obras para la mejora del sistema defensivo<sup>71</sup>. Esta referencia es confirmada por documentación del Archivo General de la Nación, solicitándose ese año la aplicación del gobierno nacional a la reparación de los daños de San Juan de Ulúa<sup>72</sup>. A su vez, la misma Memoria de Guerra y Marina de 1840 señala que se contratará en Inglaterra, a través del Ministro Plenipotenciario de México en Londres, a un fabricante para la adquisición de cañones, con seguridad de hierro colado:

*El gobierno está empeñado en llevar al cabo la construcción de armas de fuego de todos los calibres, al estilo de las inglesas y francesas, siempre que para verificarse puedan admitirse legalmente las propuestas que desde Europa se le dirigieron por conducto del ministro plenipotenciario de la república en Londres. La dirección de artillería, después de haber oído a la junta facultativa del cuerpo, ha recomendado eficazmente las propuestas para que se realice la contrata*

69. *Ibidem*, p. 422.

70. *Memoria del Ministro de Guerra y Marina, presentada a las cámaras del Congreso General Mexicano, en Enero de 1840*, Oficina el Águila, México, 1840, (pp.16-17).

71. *Ibidem*, p.26.

72. AGN, *Guerra y Marina*, 140, Ministerio de Estado y Despacho de Guerra y Marina, Caja 48, expediente 10.

[...] cree que por medio de la contrata se mejorara muy pronto la artillería mexicana, no dudando que luego de que se celebre se comenzará a establecer en esta Capital, un conservatorio de piezas de todos los calibres, á ejemplo del que existe en Inglaterra.<sup>73</sup>

Para ese momento la artillería que disponía la plaza de Veracruz (que comprendía todos sus baluartes) contaba con un total de tan solo 8 cañones y 4 obuses. Los cañones se detallan de la siguiente manera: 3 de bronce de calibre de 14, 2 de bronce y 2 de hierro de a 9, 1 de bronce de a 8. Los obuses también se ejemplifican de la siguiente forma: 2 de bronce de calibre de a 7 y 2 de bronce de calibre de a 4<sup>74</sup>.

¿Qué sucedió con el plan de 1840? El divulgador Mario Gaspar Covarrubias sostiene que a partir de 1842 –durante el gobierno de Antonio López de Santa Anna– se realizó la mejora estructural del Baluarte de Santiago planificada desde la administración de Bastamente. Sin embargo, señala que la artillería que se alojó desde entonces eran «cañones ingleses giratorios *Vickers*»<sup>75</sup>, pero esta aseveración es incorrecta dado que el fabricante inglés *Vickers, Sons & Company* no fabricó su primera pieza de artillería sino hasta 1890 y antes de este periodo, solo se dedicó a la fundición de campanas para iglesias y la elaboración de piezas de acero para buques como hélices de propulsión y placas para blindaje naval<sup>76</sup>.

A pesar del error del divulgador, certero resulta que entre marzo de 1842 y octubre de 1843 (entre los gobiernos de Antonio López de Santa Anna y Nicolás Bravo) se adquirió artillería inglesa y además cureñas del tipo anglosajón para la fortaleza de San Juan de Ulúa y la Plaza de Veracruz, incluyendo al Baluarte de Santiago:

73. *Ibidem*, (pp. 14 y 15).

74. *Ibidem*, anexo número 12.

75. Gaspar Covarrubias, Mario, «El baluarte de Santiago y los 500 años de fundación de la actual ciudad de Veracruz», consultado el 24 de marzo del 2018. Recuperado de <https://efacio.wordpress.com/2017/10/10/el-baluarte-de-santiago-y-los-500-anos-de-fundacion-de-la-actual-ciudad-de-veracruz/>.

76. Véase, Richardson, Alex, *Vickers, Sons and Maxim, Limited: Their Works and Manufactures*, Londres, Offices of «Engineering», 1902, (166 pp) Actualmente el archivo histórico de la empresa se encuentra en la biblioteca de la Universidad de Cambridge y su documentación abarca el periodo de 1830 a 1980. Consultado el 16 de abril del 2018. Recuperado de <https://archiveshub.jisc.ac.uk/search/archives/8906e45d-9675-3e3a-ac64-be3c116b382d>.



	Cañones bomberos		Cañones		Morteros	Obuses	Montajes
	De a 10 pulgadas inglesas	De a 8 pulgadas inglesas.	De a 12	De a 8	De a 12 pulgadas inglesas	De a 8 pulgadas	De todas clases
<b>Contratado</b>	10	10	6	10	6	6	82
<b>Recibido</b>	10	10	5	10	6	6	56
<b>Faltan</b>	N/A	N/A	1	N/A	N/A	N/A	26

**Tabla 1.** Artillería inglesa adquirida para Veracruz por el Gobierno de México a través de Manuel Escandón. Relación con fecha 17 de diciembre de 1843.<sup>77</sup>

El objetivo era modernizar el sistema defensivo costero con base en los nuevos avances en artillería de costa desarrollados en Europa y, hasta el momento, el sistema de cureñaje solo implicaba el movimiento hacia adelante y atrás del ánima mediante ruedas y un eje. Este mecanismo, en esencia, era similar desde los albores de la artillería y por fin tuvo su mayor revolución al desarrollar un marco con ruedas dentadas para dotar de un radio de acción de 90 grados al horizonte, con la meta de triplicar la capacidad de un cañón naval<sup>78</sup>.

Para poner contexto, en España los primeros sistemas de cureñas sobre marcos giratorios se introdujeron en las costas en 1844 (un año después de la presunta adquisición del baluarte de Santiago). Se trataba de un conjunto formado por dos brancales (largueros) fabricados en madera con una inclinación, conectado mediante varios travesaños en que se colocaba la cureña de la pieza. El marco poseía un eje que le permitía un giro horizontal y unas ruedas en la parte inferior para dirigir la pieza del disparo en contra de un blanco móvil. A partir de este momento el sistema se dividió en dos versiones: los de marco bajo para piezas en casamata y los de marco alto para piezas a barbata<sup>79</sup>. Un ejemplar bien conservado de estos primeros prototipos de marcos de madera de costa se encuentra en el Museo del Ejército, en la ciudad de Toledo, España<sup>80</sup>.

77. *Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída a la cámara del Congreso Nacional*, Impresa por Ignacio Cumplido, México, 1844, Anexo 18.

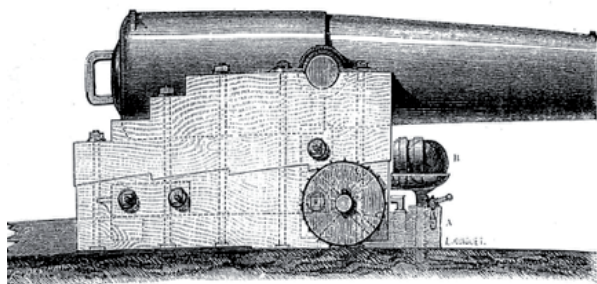
78. Guía, Germán, «La artillería costera rayada en Venezuela: Innovación tecnológica en la Regeneración Guzmancista (1875-1876)», en *Revista Tiempo y Espacio*, Núm.67, 2017, p. 101.

79. Ministerio de Defensa de España, op. cit., (pp. 38 y 39).

80. *Ibidem*, p.46.

De regreso a las costas del Golfo de México, la «Memoria de Guerra y Marina» de 1844 arroja más datos sobre las piezas que se introdujeron en las fortalezas costeras de Veracruz. El primer contrato se efectuó bajo el Ministerio de Guerra y Marina de José María Tornel, el 8 de marzo de 1842, y no solo involucró a Manuel Escandón sino también al empresario minero Juan Manuel Lasqueti, quienes gestionaron la adquisición de los 74 cañones de diversos calibres «debiéndoseles pagar su importe desde luego con un 5 por 100 de los derechos de importación de los puertos de Tampico y Veracruz, é hipotecándose además todos los fondos y terrenos de parcialidades». El apunte señala que el contrato para los montajes de artillería se realizó después del 23 de marzo de 1843, adquiriendo en total 26 a un precio de 1200 pesos por cada uno.

Posteriormente se hizo otro nuevo contrato con Manuel Escandón para 7 cañones tipo bomberos denominados *Paixhans*, los cuales arrojaban munición hueca o bomba de a 10 pulgadas a un costo de 3000 pesos cada uno, 7 cañones bomberos más de a 8 pulgadas a 3000 pesos cada uno y 50 cañones de a 24 a 2000 pesos cada uno. Esto incluía la compra de 64 cureñas para las mencionadas piezas a 1200 pesos cada una, transformándose en una concesión privilegiada del Gobierno a Escandón, pues poseía «permiso de embarcar en uno o más buques 100 000 pesos sin pagar los derechos de exportación»<sup>81</sup>.



**Ilustración 4.** Cañón bombero (Paixhans) en cureña francesa de costa.<sup>82</sup>

¿Cuál era la importancia de esta artillería de costa? ¿Cuál es la relevancia de contar con piezas que arrojen bombas? En 1845 el comandante español José Esclus Gómez, en su obra *Curso completo del arte e historia militar*, deja en

81. Memoria del Secretario de Estado, op. cit., 1844, Anexo 14, II.

82. *Musée de l'Armée* (Museo del Ejército de Francia, París).

claro la relevancia de las baterías de costa y de contar con los por entonces nuevos avances en artillería:

*Las baterías de costa son las establecidas á la orilla del mar, con objeto de oponerse á los desembarcos del enemigo, en la extensión que ellas dominan, y de proteger la navegación comercial de la potencia que las ha establecido contra las fuerzas marítimas de la potencia enemiga [...] Bastante se ha escrito sobre la utilidad de estas fortalezas, y de que en ellas se montasen también algunos morteros: y efectivamente, si bien es difícil echar una bomba dentro de un buque, sobre todo si se halla á la vela, en caso de acertarlo su pérdida sería inevitable, y ya se sabe cuán adelantado está e acierto del tiro de las bombas entre los actuales artilleros.<sup>83</sup>*

Específicamente sobre los cañones Paixhans, desde 1830 la *Cartilla de artillería de Marina para el uso de los guardias marinas*, del español Francisco Ciscar, también deja en claro la potencialidad de esta tecnología:

- 1ª. Pueden tirarse bombas horizontalmente lo mismo que balas, sin gran dificultad en el servicio.
- 2ª. Los cañones bomberos serán desde luego de una gran utilidad en las costas y aun en las lanchas cañoneras.
- 3ª. Su efecto contra los buques es tan terrible que uno ó dos tiros aprovechados sacarán de combate y aun echarán á pique un navío de alto bordo.<sup>84</sup>

Las piezas y cureñas adquiridas por el gobierno mexicano a través de Manuel Escandón se recibieron en diferentes momentos a lo largo de 1842, prolongándose hasta 1846. Sin embargo, no todo este instrumental se destinó a la plaza de Veracruz, por lo que tampoco fue una solución tecnológica adecuada pues cabe la sospecha de corrupción en los mecanismos de adquisición y malos manejos de los fondos. Ante eso, en 1844 el Teniente Coronel de artillería Bruno Aguilar y un grupo de jefes facultativos del cuerpo de artillería expusieron al gobierno nacional que notaban defectos en la fabricación de los proyectiles y artillería, pero «el Gobierno a pesar de esto, se hizo cargo de todo, y en el

83. Esclus Gómez, José María, op. cit., p. 142.

84. Ciscar, José, *Cartilla de artillería de Marina para el uso de los guardias marina*, Imprenta Real, Madrid, 1830, p. 135.

día está haciendo uso de uno y otro en las fortalezas a que se determinaron»<sup>85</sup>.

Tampoco recibir las no significó que se colocaran inmediatamente, pues las convulsas circunstancias políticas de la primera mitad del siglo XIX requerían poner foco en prioridades internas. Por ejemplo, en 1846 estalló el movimiento de Mariano Arista que desconoció el mandato de Antonio López de Santa Anna y la misma «Memoria de Guerra y Marina» de ese año, es reflejo de trastornos pues comienza con un estado minucioso de la situación política y los movimientos al interior. Más adelante detalla que en los baluartes de la plaza de Veracruz había cañones de hierro y bronce de 24 libras, de hierro de a 18 libras, de hierro y bronce de a 16 libras, mayor cantidad de hierro y bronce de a 12 libras, de hierro y bronce de a 6 y 4 libras de calibre, culebrinas de bronce de a 4 libras, morteros de a 12 libras de bronce, obuses de a 8 libras de bronce y obuses de a 7 y de a 4 libras de bronce<sup>86</sup>.

Esto es un claro ejemplo de la enorme variedad de piezas que componían la dotación de los baluartes y como se advierte en la nota 2ª de la lámina 8, con fecha 22 de febrero de 1845: «la mayor parte de la artillería que figura está desabocardada y los montajes necesitan varias recomposiciones, y muchos de ellos construirse de nuevo»<sup>87</sup>.

A este panorama desalentador debió sumarse la emergencia nacional producto de la guerra entre México y Estados Unidos desde mediados de 1846. En números generales, para ese mismo año de los 168 cañones ingleses de hierro que debieron introducirse, solo habían llegado 104 cañones debido al bloqueo naval de los EE.UU. y la neutralidad que debió mantener Inglaterra. Tal situación reactivó temporalmente la fabricación nacional de artillería<sup>88</sup>.

La plaza de Veracruz meses antes de la invasión norteamericana de marzo de 1847 contaba con 144 piezas de artillería, de las cuales más de una tercera parte (55 piezas) se encontraban aún desmontadas sin cureña<sup>89</sup>. Esta era la situación de la defensa cuando el 9 de marzo de 1847 las tropas norteamericanas

85. Memoria del Secretario de Estado, op. cit., 1844, Anexo 14, II.

86. *Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída a la cámara del Congreso Nacional*, Impresa por Ignacio Cumplido, México, 1845, Anexo 8.

87. Ídem.

88. *Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída a la cámara del Congreso Nacional*, Impresa por Ignacio Cumplido, México, 1846, p. 25. Se ideó erigir una fundición de cañones junto a la fábrica de pólvora de la Ciudad de México «junto al punto de Chapultepec».

89. Íbidem, Anexo 11.

bajo el comando de Winfield Scott comenzaron a asediar el puerto. A inicios del episodio, la propia población porteña tuvo que recaudar fondos para el reparo inmediato de cureñas en San Juan de Ulúa, mientras que en los baluartes de la plaza, como el de Santiago, la mayoría de las piezas empotradas no estaban en las cureñas adecuadas. Miguel Lerdo de Tejada lo retrata de la siguiente manera:

*difícil que sería conservar el honor nacional, faltándoles como les faltaban todos los medios necesarios para la defensa, hasta el grado de que fuera indispensable el donativo de unos cuantos ciudadanos para que pudiese componerse y conservarse el cureñaje de la fortaleza de Ulúa [...] Examinemos cuáles eran los medios de defensa en los baluartes. Cañones de 24 [pulgadas de calibre] montados en cureñas de á 18 y éstos en las de á 12, y aun de éstas, varias en un estado inútil por la falta de herrajes, su vejez y el abandono en que habían estado.<sup>90</sup>*

Aunque si se habían colocado los «cañones bomberos» en el Baluarte de Santiago, con seguridad no sucedió lo mismo con las cureñas adquiridas en Inglaterra. Tanto las «Memorias de Guerra y Marina» como los Apuntes Históricos de Lerdo de Tejada coinciden en el ruinoso estado de sus montajes, pero al menos esta última fuente indica que el Baluarte tenía el poder de fuego suficiente para ofrecer una defensa seria:

*El fuego continuaba el 23 [de marzo de 1847]: remolcados unos buques hasta frente á los Hornos por el vapor Mississipí; aquellos y éste rompieron sobre la ciudad el fuego con sus cañones bomberos. Ulúa y el baluarte de Santiago les contestaron con los suyos y los desalojaron, precisándolos á retirarse, por el acierto con que se les correspondieron.<sup>91</sup>*

Hacia el día 26 de marzo de 1847, en los momentos finales del asedio a Veracruz, las fuerzas defensoras se habían quedado sin parque, mientras que sufrían «la imposibilidad de reponer multitud de cureñas rotas, y de cañones fuera de combate, [que] vienen á completar este cuadro de devastación»<sup>92</sup>. La

90. Lerdo de Tejada, Miguel, op. cit., (pp. 507 y 509).

91. Ibídem, p. 517.

92. Ibídem, p. 521.

guerra de intervención norteamericana fue un duro golpe para las instituciones armadas en México pero exhibió la necesidad de introducir reformas urgentes en los sistemas tecnológicos y en las formas de producción.

En 1849 y luego del final de la guerra, se adoptó el sistema francés de artillería, el cual se basaba en piezas de campaña de 8 a 12 y obuses de 24. Particularmente, con respecto a la artillería de la plaza de Veracruz, refiere la Memoria de 1849 que debían dotarse los baluartes de Santiago y la Concepción con las piezas de San Juan de Ulúa pues «los fuegos del castillo, que lejos de defenderla, la amenaza»<sup>93</sup>.

Calibre de piezas:	Cantidad:
Cañón de a 68 libras (bomberos)	6
Cañón de 42 libras (bomberos)	6
Cañón de 24 libras	17
Cañón de 22 ½ libras	6
Cañón de 18 libras	1
Cañón de 16 libras	16
Cañón de 12 libras	10
Cañón de 8 libras	14
Cañón de 6 libras	8
Cañón de 4 libras	3
Mortero de a 11 pulgadas	11
Mortero de a 13 pulgadas	6
Mortero de a 12 pulgadas	5
Mortero de 9 pulgadas	3
Mortero de a 8 pulgadas	1
	<b>Total: 113 piezas.</b>

**Tabla 2.** Piezas de artillería existentes en los baluartes de la Plaza de Veracruz, 1849.<sup>94</sup>

93. *Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída a la cámara del Congreso Nacional*, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1849, p. 22.

94. *Ibidem*, Anexo 19.

Comparando este material de 1849 con el que se había adquirido seis años atrás se notan diferencias importantes. Es posible que algunos de los cañones adquiridos para Veracruz en la contrata con Manuel Escandón permanecieran tras el conflicto en el Baluarte de Santiago, pero es muy probable que piezas más llamativas fueran tomadas como botín de guerra por la Marina de guerra de los Estados Unidos de Norteamérica. En la actualidad, algunas piezas tomadas en Veracruz durante 1847 se exhiben en el *Washington Navy Yard* como bien lo ha documentado John L. Morris del *Springfield Arsenal*<sup>95</sup>.

La pérdida de artillería mexicana tras la guerra dejaba solamente dos líneas de acción: 1) efectuar nuevos contratos de adquisición de armamento con naciones extranjeras a través de intermediarios particulares 2) impulsar una producción nacional. La primera opción había sido claramente ineficiente ante la demora de los envíos y la fragilidad del abasto de sufrir un bloqueo naval enemigo, la segunda parecía más viable como un plan de desarrollo estratégico del presidente José Joaquín Herrera y así lo apuntaba la «Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina» en 1850: «El recuerdo del conflicto en que se vio la República en la última guerra: bloqueados todos los puertos, no se pudo introducir el armamento que tanta falta hacía para defender la dignidad nacional. Una fábrica de armas es necesaria á todo el país»<sup>96</sup>.

En cuanto a las cureñas, por entonces se mantenía la producción en la lejana ciudad de Monterrey y en la maestranza de Molino del Rey en ciudad de México. En esta última se empezó a activar un horno para la fundición de cañones junto con las máquinas para tornear y barrenar las ánimas, de tal manera que «muy pronto se verán regularizados los trabajos de fundición; de modo que lo esté nuestra artillería»<sup>97</sup>.

Este panorama de una futura producción nacional de artillería resultaba esperanzador, pero no sucedía lo mismo con el estado de las fortificaciones costeras de Veracruz, dado que no había recursos económicos destinados a su reparo. El propio Ministro de Guerra Mariano Arista plasmó en sus memorias

95. Es probable que las piezas más potentes de la época fueran reutilizadas por las fuerzas estadounidenses en otros conflictos, mientras que las piezas históricas se resguardaran como curiosidades militares. En la actualidad se exhiben en el *Washington Navy Yard* cañones de bronce del siglo XVIII fabricados en Sevilla y Barcelona que fueron tomados durante las operaciones de 1847 en Veracruz y Antón Lizardo.

96. *Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída a la cámara del Congreso Nacional*, Imprenta de la calle de Medina México, 1850, (pp. 52-53).

97. *Ibidem*, p. 51.

que «no es honor de la República el que sus fortalezas estén desmanteladas y los montajes de la artillería inútiles en su mayor parte», señalando que el presupuesto era insuficiente y solicitaba «si al gobierno se le faculta para disponer de cien mil pesos, hará una reparación muy considerable en las fortalezas»<sup>98</sup>.

La documentación histórica de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, muestra que en el periodo entre 1849 y 1851, en los baluartes de Veracruz, gradualmente se sustrajeron morteros que se sustituyeron por cañones. Empero, una cosa es tener la artillería a disposición y otra muy diferente es contar con los adecuados montajes para darles un uso correcto. En 1852 comenzó la producción de la fundición nacional de artillería en la ciudad de México<sup>99</sup>, mientras que en los baluartes de Veracruz, el número de cañones había disminuido a 109 piezas. Aún más relevante es el dato que de este total, tan solo 36 piezas estaban montadas en cureñas y 76 estaban inútiles por carecer de medios en qué sostenerse para disparar<sup>100</sup>. Por otra parte, puede apreciarse en las fuentes del periodo un proceso gradual, en donde los baluartes de Veracruz mantenían el número de morteros y cañones bomberos pero anualmente se disminuía drásticamente la cantidad de cañones.

El punto importante en el desarrollo de la artillería mexicana y su impacto en las defensas costeras del Golfo fue en el año de 1852. En la ciudad de México se concluyó la primera fundición de 18 nuevas piezas de bronce y la fabricación de 41 cureñas de varios calibres, al tiempo que se estableció con este mismo objetivo «un taller en Veracruz para ejecutar las más importantes con tanta actividad cuanta sea posible» con el fin de mantener el sistema de cureñas de las 92 piezas con que contaba por entonces la plaza<sup>101</sup>. Este taller refiere a la reactivación de la maestría de artillería de Veracruz (cerca al Baluarte de Santiago)

98. *Ibidem*, p. 54.

99. *Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída a la cámara del Congreso Nacional*, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1851, p. 29.

100. *Ibidem*, Anexo 9. La diferencia de números indica que probablemente entre 1849 y 1851, se sustrajeron morteros y se agregaron cañones en los baluartes, en donde los calibres se mantuvieron semejantes a los registrados en la Tabla II. El número de cañones era de 90 con calibres de 68, 42, 24, 22, 16, 12, 8 y 4, mientras que los morteros eran de 19 con calibres de 13, 12, 9 y 8.

101. *Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída a la cámara del Congreso Nacional*, México, Imprenta de Vicente García Torres, 1852, p. 10 y Anexo 9. Para 1852 se contaba en detalle con 12 cañones bomberos de a 68 y 6 cañones bomberos de a 42 calibre. También habían cañones 32 de a 24, 4 de a 22, 16 de a 16 y 3 de a 12 calibre, mientras que los morteros eran 6 de a 13, 5 de a 12, 6 de a 9 y 2 de a 8.



destinada a la composición y reparo de las cureñas de los cañones<sup>102</sup>. En adelante este sitio será el encargado de manufacturar y reparar las cureñas destinadas a la fortificación de San Juan de Ulúa y los baluartes de la plaza de Veracruz.

Los gobiernos liberales estuvieron interesados en incentivar la producción nacional de artillería y cureñas para evitar la dependencia al extranjero, aunque los gobiernos conservadores contuvieron esta política a la tecnología militar y con ello introdujeron piezas mediante cuestionables convenios. Tras el retorno de Antonio López de Santa Anna, en abril de 1853, de nueva cuenta se efectuó un contrato entre el gobierno nacional y Manuel Escandón para la compra de cureñas de fabricación norteamericana por un valor de 234 957.60 pesos. Esto según la correspondencia entre el proveedor *Carlos Butterfield & CO* y el cónsul mexicano en Nueva Orleans Francisco de Paula Arraingoiz, con fecha 22 de septiembre de 1854, documentación que se encuentra en el Acervo Histórico Diplomático de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México<sup>103</sup>.

La efervescencia política liberal del Plan de Ayutla –el 1 de marzo de 1854– y la posterior movilización armada del «Ejército Restaurador de la Libertad» encabezado por Juan Álvarez, inició una nueva etapa en el destino de la artillería y los pilares institucionales de México. Con el triunfo de la Revolución de Ayutla arribó una nueva generación de políticos liberales –como Ignacio Comonfort, Benito Juárez y Melchor Ocampo– con una visión distinta del Estado y de su administración.

El 5 de febrero de 1857 entró en vigor la nueva Constitución de corte liberal, con un plan de Estado acompañado de propuestas en distintos ramos de la administración como la defensa militar. Ese mismo año el Coronel de Ingenieros D.J Palafox dirigió un proyecto para la mejora de las defensas de la plaza de Veracruz, mismo que comprendió: «Un retrincheramiento enfrente del baluarte de Santiago, conteniendo una batería hacia el mar, y otras defensas hacia la parte de tierra»<sup>104</sup>.

---

102. Dicha maestranza de artillería es bien descrita en los Apuntes históricos de Miguel Lerdo de Tejada, haciéndose referencia a que la reactivación de 1852 es conjunta con los indicios a actividades antecesoras a 1840. Sin embargo, me queda la duda sobre la existencia de una primera maestranza de artillería en funciones desde tiempos virreinales y que probablemente ocupó una distinta sede (actual Museo de la ciudad de Veracruz).

103. *Los primeros consulados de México 1823-1872*, Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1974, (pp. 29-30).

104. Lerdo de Tejada, Miguel, op. cit., p. 43.

¿Este es el momento en que se colocaron en el Baluarte de Santiago los montajes móviles para cureñas de costa? Resulta escasamente probable puesto que, sorprendentemente, para el año de 1857 la cantidad de artillería disponible en todos los baluartes de Veracruz se había disminuido dramáticamente a 3 cañones de calibre de a 8 libras y 3 obuses de 24 libras de calibre<sup>105</sup>. No obstante, que la Memoria de Guerra y Marina de ese mismo año reafirma que el presidente Ignacio Comonfort (1855-1857) impulsó obras de reparo de las fortificaciones costeras de Veracruz y la modernización de sus piezas de artillería<sup>106</sup>.

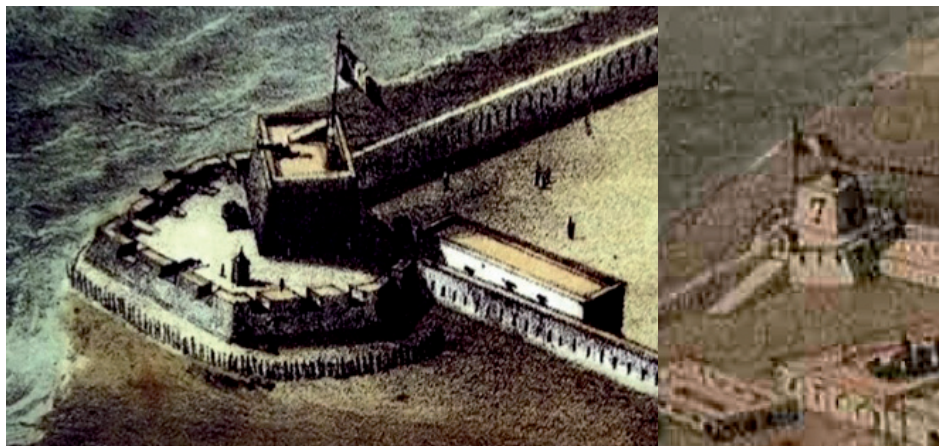
A pesar de esta afirmación, al poner atención a los detalles presentados en las dos primeras litografías de Veracruz que realizó Casimiro Castro entre 1855 y 1869 aproximadamente, observamos que ambas son idénticas salvo algunos cambios menores (como el agregado de vegetación en la plaza de armas) y fueron publicadas respectivamente dentro del libro *México y sus alrededores. Colección de vistas y monumentales, paisajes y trajes del país en las ediciones de 1855-1856 y 1869*<sup>107</sup>.

En el periodo comprendido en la elaboración de las litografías sucedieron convulsiones armadas que requirieron la atención primordial del erario nacional, refiriéndome a la intestina Guerra de reforma (1858-1861) y a la Segunda intervención francesa (1862-1867). Así, resulta difícil que en este lapso se emprendiera una reforma importante a los sistemas artillados en Veracruz. En los detalles de las litografías de Casimiro Castro, centrándome en los Baluartes de la Concepción y de Santiago, no se observan marcas pertenecientes a rieles de modernos montajes de costa, aunado a lo anterior destaca notar una escasez de artillería tal como se registró poco antes del inicio del conflicto entre liberales y conservadores en las *Memorias de Guerra y Marina*.

105. *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina, presentada al primer Congreso Constitucional de 1857*, Imprenta de Juan B. Navarro, México, 1857, Anexo 12.

106. *Ibidem*, p. 124.

107. La edición de 1855-1856 de *México y sus alrededores. Colección de vistas y monumentales, paisajes y trajes del país*, fue consultada el 18 de abril del 2018 y recuperada a través del acervo digital de la Universidad Autónoma de Nuevo León: <http://cdigital.dgb.uanl.mx/la/1020006656/1020006656.PDF>. La edición de 1869 fue consultada el 18 de abril del 2018 y recuperada en el acervo digital de la *New York Digital Library*: <https://digitalcollections.nypl.org/collections/mxico-y-sus-alrededores-coleccion-de-vistas-monumentales-paisajes-y-trajes-del-#/?tab=about>.



**Ilustración 5.** Litografías de los Baluartes de Concepción y Santiago, 1855-1869.

Resulta más certero buscar la modernización de los montajes móviles y de su artillería en los primeros años de la República restaurada. La subsecuente Memoria de Guerra de 1869 da cuenta del reciente restablecimiento de la maestranza para las cureñas de artillería en el edificio de la Ciudadela, en ciudad de México, dando cuenta de ella que:

*deberá surtirse del material de guerra correspondiente, á todos los puntos de la Republica que lo necesiten. Con esta medida se evita la planteación de otros establecimientos que, aunque en menor escala, existían ántes, tales como los de Tampico, Monterrey y Veracruz, que elaboraban un material de guerra que no quedaba bien construido [...] De paso sebo manifestar que sería muy conveniente destinar algunas sumas á la compra de materiales para la construcción, á fin de tenerlos almacenados, especialmente en la clase de maderas, para que estas cortadas oportunamente, y quedando secas con el tiempo, fueran más provechosas para el material que se construye y se recompone.<sup>108</sup>*

Fue a partir de 1869 que las municiones para las baterías fijas y sus cureñas se comenzaron a fabricar centralizadamente en ciudad de México, tal como la

108. *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión*, Imprenta del Gobierno, México, 1869, (pp. 77-79). El plan de concentración de las actividades de Maestranza en la Ciudadela de la ciudad de México se basa en el argumento de que la centralización permite una administración más eficaz para facilitar su envío.

artillería empezaría a estriarse en la Ciudadela (iniciando con calibres de 7, 8 y 12), pues «en la misma maestranza se han construido algunos montajes de hierro laminado, del todo nuevos, para las piezas de á 7 c, faltando algunos que se hallan en obra, con excepción de los montajes de á 8 y 12 para piezas rayadas, pues como es un nuevo sistema el que se emplea en esa obra, se está estudiando en la actualidad»<sup>109</sup>.

Por su parte, desde octubre de 1867 la artillería comenzó a producirse en la Fundición Nacional de bronce adjunta a la Ciudadela, logrando fabricar en los primeros dos años 29 cañones de anima rayada: «25 son de calibre de 7c y 4 de á 8 c del sistema austriaco (*Krupp*), transformando 9 cañones de á 8 (sistema francés), que no está en uso, al de á 12c (cañón obús adoptado)»<sup>110</sup>.

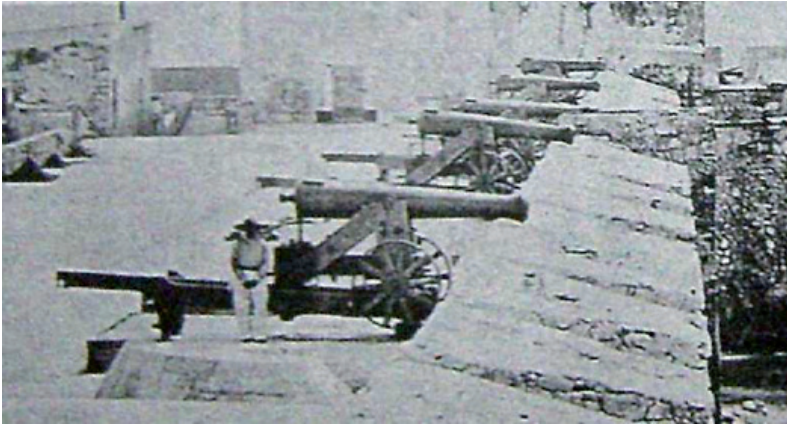
La referida artillería austriaca realizaba la carga por la cámara anterior, pero esto representaba un gran reto tecnológico pues tenía que evitarse cualquier tipo de escape de gases durante el proceso de disparo. Esto se solucionó con un mecanismo de cierre conocido como la cuña del sistema *Krupp*.

Respecto al personal que les debía manejar, durante los primeros años de la década de 1870 se renovó la plantilla del cuerpo de artilleros en la plaza de Veracruz (por decreto del 4 de diciembre de 1871). Este cuerpo habría de denominarse «Compañía fija de artillería» de Veracruz y mantendría su sede en el Baluarte de Santiago y la fortaleza de San Juan de Ulúa. Al mismo tiempo, se comenzó sistemáticamente a reponer el material de guerra para dichas baterías<sup>111</sup>.

109. *Ibidem*, pp. 79 y 81. «Las municiones para cañones que se han construido y cargado, y con las que se hallan dotadas las brigadas y baterías fijas, han sido en número de 4,525 para diferentes calibres [...] de las cuales 1,115 son para cañón rayado de á 12 c, 146 Shrapnells para el mismo calibre, 1,488 para cañón rayado de á 8 y 4000 para obús de á 16».

110. *Ibidem*, p.84

111. *Memoria que el C. Ignacio Mejía Ministro de Guerra y Marina presenta al 7º Congreso Constitucional*, Imprenta del Gobierno, México, 1873, p. 166.



**Ilustración 6.** Fotografía de cureñas de costa móviles en Ulúa, circa 1870.<sup>112</sup>

En la anterior ilustración del periodo se pueden apreciar las ruedas del avantrén que funcionan para su traslado luego de desempotrarlos y, con certeza, las hendiduras en los muros son el espacio ocupado por las ruedas del avantrén descubiertas en la más reciente intervención del Instituto Nacional de Antropología e Historia.

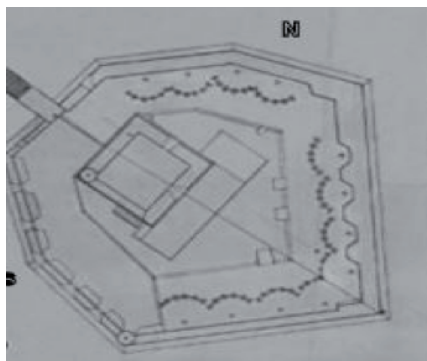


**Ilustración 7.** Fotografía de indicios arqueológicos.  
Autoría de Judith Hernández Aranda.

---

112. *Colección Julio Michaud*, Fondo Colecciones Especiales, Instituto de Investigaciones Estéticas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1858-1874. La fotografía del Caballero Alto de San Juan de Ulúa, observada desde el baluarte de San Pedro, es probable que fuera tomada cerca de 1870. Posee un soporte en papel albuminado y la colección de Julio Michaud cuenta con 81 fotografías.

Ahora bien y solo después de 1877, comenzaron a construirse en la Ciudadela cureñas de hierro exclusivas para la artillería de campaña. Esto indica que muy probablemente las usadas en el Baluarte de Santiago de Veracruz eran fabricadas en madera. A partir de 1881 los cañones empezaron a construirse bajo una nueva técnica conocida como «Bronce-acero», siguiendo los modelos de Austria, Rusia e Italia, consiguiendo de los Estados Unidos de Norteamérica una presa hidráulica<sup>113</sup>.



**Ilustración 8.** Plano del Teniente Coronel ingeniero Julio Alvarado, 1886.<sup>114</sup>

En el plano anterior se observa claramente la disposición de los 12 cañones giratorios de costa. Estos con seguridad fueron fabricados en la «Fundición Nacional de Artillería» de la Ciudadela y en la Maestranza Nacional, pues como señala la Memoria de Guerra y Marina de 1893, era «el único arsenal de artillería que posee el Supremo Gobierno de la Nación»<sup>115</sup>.

En 1883 la Compañía fija de artillería de Veracruz estaba compuesta por: un capitán primero, un capitán segundo, dos tenientes, dos subtenientes, un guarda-parque, un sargento primero, ocho sargentos segundos, dos cabos, tres clarines, un artificiero de primera, cien artilleros y dos artificieros de segunda<sup>116</sup>.

113. *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión*, 1 de diciembre de 1877 a diciembre de 1881. Tipógrafo Gonzalo a Esteva, Imprenta del Gobierno, México, 1881, I, (pp. 27 y 31).

114. *Mapoteca Orozco y Berra*, Servicio de Información Agroalimentaria y Pesquera, Secretaría de Agricultura Ganadería Desarrollo Rural Pesca y Alimentación.

115. *Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso*. Litografía y Tipografía de «La Época», México, 1884, p. 117.

116. *Ibidem*, (pp.240-241).



**Ilustración 9.** Escudo de la compañía fija de artillería de Veracruz.<sup>117</sup>

La posterior Memoria de Guerra y Marina del periodo solo da cuenta de la nueva reglamentación en la vestimenta de los artilleros y número de armas portátiles que deben tener los oficiales y la tropa de dicho cuerpo. No obstante, no detalla cambios en las piezas que manejaba la Compañía de artillería fija de Veracruz<sup>118</sup>.

El armamento (proveniente de los arsenales de la Ciudadela en Ciudad de México) y cureñas anteriormente detalladas, continuaron en uso durante las primeras décadas del siglo XX pero, ¿Qué función tendrían estas añejas piezas en el nuevo siglo?

Una fuente que arroja datos sobre su último uso son las notas publicadas en la prensa de la época. La primera referencia que inauguró el empleo de la artillería del Baluarte de Santiago en la nueva centuria aparece en el diario *El Correo de Sotavento* de Tlacotalpan, con fecha 17 de febrero de 1901: «Al entrar al canal el crucero alemán hizo los 21 disparos de ordenanza, contestando el Baluarte de Santiago también con 21 salvas»<sup>119</sup>. En adelante, los cañones del Baluarte de Santiago fueron ocupados para dar la bienvenida con 21 cañonazos a los buques extranjeros que transportaron diplomáticos, mandos militares o altos dignatarios.

117. Archivo General de la Secretaría de Marina.

118. Véase las Memorias de Guerra y Marina de 1896 a 1899 y las subsecuentes de los años 1900, 1901 y 1903, consultadas en el Archivo de la Secretaría de la Defensa Nacional.

119. Hemeroteca de «El Dictamen», *El Correo de Sotavento*, año XXXIV, núm. 3259, p. 1. Agradezco el apoyo de la entonces encargada del acervo Silvia Sierra.

El siguiente evento de esta naturaleza fue registrado en una nota del diario *El Dictamen de Veracruz* del 10 de agosto de 1913 con la llegada del diplomático norteamericano John Lind en el buque acorazado USS *New Hampshire* y, en ese mismo año, se tiene registro del saludo con 21 cañonazos por la llegada del crucero *Emperador Carlos V* de la Marina española, con fecha 26 de diciembre de 1913<sup>120</sup>.

En el anterior acto participó el Segundo Teniente de la compañía fija de artillería José Azueta, mismo que cuatro meses después falleció en la defensa contra la segunda intervención norteamericana. En dicho evento el Baluarte de Santiago efectuó su última acción bélica al disparar sus añejos cañones contra el USS *Montana*, el 22 de abril de 1914, recibiendo en respuesta el bombardeo que lo dejó inútil, resultando claro que ya no tendría ningún efecto útil en futuras contiendas. Así, tras el conflicto, su artillería continuó siendo usada hasta el año de 1920 tan solo para efectuar los saludos de 21 disparos, según las notas registradas en el diario *El Dictamen*<sup>121</sup>.



**Ilustración 10.** El Baluarte en 1929, Colección Compañía Industrial Fotográfica.

Esto apunta a que en una fecha posterior fueron retirados los cañones y las cureñas del baluarte, convirtiéndose en oficina militar al ser sede de la Jefatura de Operaciones Militares de Veracruz en 1935. Cinco años después fue

120. *Ibidem*, tomo XV, núm. 1147, p. 1; y núm. 1009, p.1.

121. Me refiero a las notas con las siguientes fechas: 6 de mayo de 1917, 12 de octubre de 1917, 26 de marzo de 1919, 26 de abril de 1919, 5 de mayo de 1919, 22 de junio de 1919 y 30 de septiembre de 1920.



entregado a la Secretaría de Marina quien le siguió dando uso administrativo de barraca e incluso de aula provisional de la Escuela de Aviación Naval en diciembre de 1943.

Para cuando, en 1954, el inmueble pasó al Ayuntamiento para ser el «Museo regional de Veracruz», se rellenaron los rieles de las cureñas de madera que sostenía la artillería de costa fabricada en la Ciudadela de Ciudad de México. Con seguridad en ese mismo periodo fueron colocados los cañones con fines de ornato y sus históricamente erróneas bases de fierro, puesto que existen evidencias fotográficas de mediados del siglo XX que muestran ya los cañones en su disposición actual.

### **Consideraciones finales.**

Luego del bombardeo a San Juan Ulúa de fines de 1838, el gobierno mexicano deseó emprender reformas encaminadas a la modernización de la artillería de los dos principales baluartes de Veracruz (Concepción y Santiago). No obstante, haberse ordenado un primer proyecto de contrata basado en tecnología inglesa en 1842, las fuentes señalan una nula incapacidad de contar con sistemas de cureñaje acordes a su tiempo y a las necesidades.

La guerra de intervención norteamericana (1846-1848) impidió la cristalización total de los esfuerzos. Se colocaron «cañones bomberos» y morteros en gradual sustitución de los cañones, pero se careció de cureñas adecuadas y hasta 1852 el estado en general seguía siendo ruinoso. La inestabilidad del Estado mexicano decimonónico impactó en el ámbito de la tecnología militar disponible en el Baluarte de Santiago; los gobiernos liberales abogaban por la producción nacional de cureñas mientras que los conservadores realizaban contratos para adquirirlas en el extranjero a través de particulares (como sucedió en 1854). Este cambio de planes retardó cualquier proyecto modernizador de los baluartes y los conflictos internos hicieron trasladar mucha de la artillería de la plaza de Veracruz a otros sitios, disminuyendo dramáticamente hacia 1857.

Además, la Guerra de reforma (1858-1861) y la Segunda intervención francesa (1862-1867) siguieron aplazando la urgente mejora en los instrumentales bélicos que, para entonces, eran atrasados en décadas en comparación con la artillería de costa existente en Europa y Norteamérica. Habría que señalar

el periodo posterior a 1870 como el de la colocación de las cureñas de marco en eje giratorio (tal y como apunta la evidencia fotográfica del Baluarte de la Concepción y San Juan de Ulúa circa en 1873).

Los marcos estaban basados en modelos españoles e ingleses de la década de los 40's y, con seguridad, (a pesar de la preferencia de los tratados europeos por usar hierro) estos y todo el cureñaje fue fabricado de madera en la Maestranza de La Ciudadela y los cañones eran de bronce producto de la contigua Fundición Nacional en Ciudad de México. El calibre de estas piezas era de 24 libras (siguiendo el antiguo sistema francés por el peso de la bala) aunque, debido a que comenzaban a ser de ánima rayada, empezaron a calibrarse por el sistema de medición de longitud del rayado (6.4 pulgadas o 16 centímetros). Manteniendo aún el vetusto sistema de retrocarga en lugar de la moderna avancarga, empero esto fue cambiando gracias a la habilidad de los artesanos e ingenieros militares mexicanos que aplicaron el sistema de cuña de *Krupp*.

El diseño de las cureñas y sus rieles, documentados por el Teniente coronel Julio Alvarado en 1886, no fueron una calca exacta de ningún tratado europeo (alemán o inglés) de la época, por lo que no pueden encasillarse en tipologías como el modelo *Moncrieff*.

No fue sino la mezcla del montaje de marco alto para barbeta del modelo anglosajón y español, de tres décadas atrás, con la inventiva nacional, que les añadió un avantrén (que rozaba el muro) para rápidamente desempotrar la pieza y movilizarla de ser necesario. Por tanto, estamos ante un sistema de cureñaje mestizo que no siguió la preferencia occidental de fabricación en hierro, tomándose la decisión de usar maderas locales en beneficio de aspectos económicos y medioambientales de Veracruz.

Por todo lo expuesto, es prioritario el rescate del patrimonio militar del Baluarte de Santiago con la exactitud histórica que se merece un recinto que ha participado en las principales gestas defensivas de la soberanía del país, con el respeto que se merece el armamento de grueso calibre y las cureñas que les sostenían como objetos culturales.

No obstante, la actual museografía no representa adecuadamente el largo proceso histórico que significó la adquisición de armamento en los diferentes cambios políticos y sociales de México, por lo que se solicita enfáticamente, mantener los indicios de los rieles de las cureñas y del avantrén en los muros como parte integral de un proyecto futuro que tenga por objetivo recrear los ti-

pos de piezas señalados en este estudio, mismos que son ejemplos de la historia de la industrialización y de la inventiva nacional.

Es necesaria la creación de un nuevo enfoque que proyecte al Baluarte mexicano como un único recinto dedicado al Patrimonio Histórico Militar (entendido como inmueble y muebles relacionados con la cultura de la Defensa). Lo dicho lo basamos en el tercer considerando del decreto del 26 de junio de 1954 sobre creación del Museo de Historia Regional (publicado en el *Diario Oficial de la Federación*), que señala la necesidad de conmemorar «los hechos de armas en lo que, de forma preeminente, participó el pueblo veracruzano en defensa de la Patria».

## Bibliografía

### Fuentes Primarias

ARCHIVO DEL MUSEO NAVAL DE MADRID (AMN)

Juan José Navarro, *Diccionario demostrativo con la configuración y anatomía de toda la arquitectura naval moderna*, Madrid, 1756.

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (AGI)

Audiencia de México, 28.

Mapas, planos y dibujos, (años 1503-1805). vol. I.

\_\_\_\_\_, Ingenios, 30.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (AGN).

Historia, vol. 362.

Gobierno Virreinal, Marina, 068, vol. 27.

Indiferente Virreinal, Caja 1-999/Caja 0618, 1771, Expediente 012.

Indiferente de Guerra, vol. 276.

BIBLIOTECA DE LA SECRETARÍA DE LA DEFENSA NACIONAL (BDN),

«Comprende las Ordenanzas que corresponden al real cuerpo de artillería e ingenieros. Árbitros aplicados a las obras de fortificación y academias de matemáticas para la tropa», tomo VI., en *Colección General de Ordenanzas Militares, sus Innovaciones y Aditamento, dispuesta en diez tomos, desde 1553 hasta 1758*, impresa por Antonio Marín por orden de José Antonio Portugués, 1765.

CISCAR, José, *Cartilla de artillería de Marina para el uso de los guardias marina*, Imprenta Real, Madrid, 1830.

ESCLUS GÓMEZ, José María, *Curso completo del arte y de la historia militar. Epitome de cuanto se ha escrito hasta el día sobre el arte de la guerra*, Imprenta del Siglo a cargo de Ivo Biosca, Madrid, 1845.

HEMEROTECA DIGITAL DE EL DICTAMEN (HDD)

*El Correo de Sotavento*, año XXXIV, núm.3259, p.1.

*El Dictamen*, núm.1147, tomo XV, p.1.

\_\_\_\_\_, núm.1009, tomo XV, p.1.

LERDO DE TEJADA, Miguel, *Apuntes Históricos de la Heroica ciudad de Veracruz*, Tomo II, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1857.

*Memoria del Ministro de Guerra y Marina, presentada a las cámaras del Congreso General Mexicano, Oficina el Águila, México, 1840.*

*Memoria del Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, leída a la cámara del Congreso Nacional, Impresa por Ignacio Cumplido, México, 1844.*

\_\_\_\_\_, Impresa por Ignacio Cumplido, México, 1845.

\_\_\_\_\_, Impresa por Ignacio Cumplido, México, 1846.

\_\_\_\_\_, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1849.

\_\_\_\_\_, Imprenta de la calle de Medina, México, 1850.

\_\_\_\_\_, Imprenta de Vicente García Torres, México, 1852.

*Memoria del Ministerio de Guerra y Marina presentada al Primer Congreso Constitucional de 1857. Imprenta de Juan B. Navarro, México, 1857.*

*Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión. Imprenta del Gobierno, México, 1869.*

*Memoria que el C. Ignacio Mejía Ministro de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión, México, 1 de diciembre de 1877 a diciembre de 1881. Imprenta del Gobierno, México, 1873.*

*Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso de la Unión, México, 1 de diciembre de 1877 a diciembre de 1881. Imprenta del Gobierno, Tipógrafo Gonzalo a Esteva, México, 1881.*

*Memoria que el Secretario de Estado y del Despacho de Guerra y Marina presenta al Congreso. Litografía y Tipografía de «La Época», México, 1884.*

MORLA, Tomás, *Láminas pertenecientes al tratado de artillería que se enseña en el Real Colegio Militar de Segovia. Volumen II. Patronato del Alcázar de Segovia, edición facsimilar, Segovia, 1993.*

VILLASEÑOR Y SÁNCHEZ, Joseph. *Theatro Americano. Descripción General de los Reynos, y provincias de la Nueva España, y sus jurisdicciones. Impresora del Real y Apostólico Tribunal de la Santa Cruzada en todo este Reyno, México, 1746,*

### Fuentes secundarias

BRAVO UGARTE, José, «El conflicto con Francia de 1829-1839», en *Historia Mexicana*, Núm. 4, 1953.

*Catálogo del Museo Nacional de Artillería*, Talleres del Departamento de Estado Mayor, México, 1910.

DE CROUY-CHANEL, Emmanuel, «Charroi de l'artillerie et construction de l'État moderne en France dans le dernier quart du XVe siècle». En Mairey, Aude, «*Contre-champs*». *Études offertes à Jean-Philippe Genet*, Classiques Garnier, París, 2016.

DEL PASO Y TRONCOSO, Francisco, *Diario de las operaciones militares del sitio de Puebla de 1863*, Gobierno del Estado de Puebla, Secretaría de Cultura, Puebla, 1988.

GALLEGOS, Eder, «La artillería novohispana ante el fantasma de invasión naval, 1762-1808», en *Revista Tiempo y Espacio*, Núm. 64, 2014.

GASPAR COVARRUBIAS, Mario, «El baluarte de Santiago y los 500 años de fundación de la actual ciudad de Veracruz», consultado el 24 de marzo del 2018. Recuperado de <https://efacico.wordpress.com/2017/10/10/el-baluarte-de-santiago-y-los-500-anos-de-fundacion-de-la-actual-ciudad-de-veracruz/>

GUÍA, Germán, «La artillería costera rayada en Venezuela: Innovación tecnológica en la Regeneración Guzmancista (1875-1876)», en *Revista Tiempo y Espacio*, Núm.67, 2017.

LEONARD, Irving, «Informe de Don Carlos de Sigüenza y Góngora sobre el castillo de San Juan de Ulúa (1695)», en *Revista de Historia de América*, Núm. 45, 1958.

*Los primeros consulados de México 1823-1872*, Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1974.

MINISTERIO DE DEFENSA DE ESPAÑA, *¡No solo cañones!: Exposición temporal-Museo del Ejército*. Centro Geográfico del Ejército, Madrid, 2014.

RICHARDSON, Alex, *Vickers, Sons and Maxim, Limited: Their Works and Manufactures*, Londres, Offices of «Engineering», 1902

## GUERRA DE CORSO EN VENEZUELA Y LA ANTIGUA REPÚBLICA DE COLOMBIA, 1816-1830

---

José Gregorio Maita Ruiz\*

### La Corte de Almirantazgo y la Guerra de Corso, 1816-1822

Después del triunfo de la escuadra del Almirante Luis Brión en la Expedición de Los Cayos, España envió más buques al Caribe sin obtener resultados. Luego, la Corona recurrió a otorgar patentes de corso para perseguir a los patriotas en el mar; práctica que se había implementado desde 1812, pero que ahora alcanzaría un nuevo nivel. Esto trajo la desastrosa consecuencia de legitimar el corso patriota, además de mostrar claramente la debilidad naval de la monarquía española, dando más ímpetu a sus enemigos<sup>122</sup>.

Ninguna de las antiguas colonias en rebelión contra España tenía tradición naval. En ninguna de ellas había astilleros, arsenales o academias náuticas comparables a los de Europa. Por esa razón, desde el principio, los patriotas se vieron en la necesidad de recurrir a corso para poder disponer de fuerzas marítimas, compensando así las ventajas del enemigo<sup>123</sup>. Precisamente, sería en el puerto de Baltimore donde los agentes patriotas hispanoamericanos encontraron una verdadera cantera de corsarios experimentados, listos para enfrentarse a los españoles en el mar. De hecho, el declive de las casas comerciales en el

---

\* Centro Nacional de Estudios Históricos, Venezuela. Licenciado en Historia por la Universidad Central de Venezuela (2010), Máster en Historia Militar por la Universidad Militar Bolivariana de Venezuela (2015) y Doctor en Historia por la Universidad Central de Venezuela (2018). Oficial asimilado en la Armada Bolivariana de Venezuela. Ponencia enviada al *Simposio Internacional de Historia Naval*, Annapolis, Maryland, setiembre de 2019.

122. Méndez, Herminia, *El Almirantazgo Republicano, 1819 – 1822*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 2008, (pp. 54-55).

123. Hopkins, Fred, «For Freedom and Profit: Baltimore Privateers in the Wars of South American Independence», en *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, XVIII N° 3-4, julio-octubre de 2008, (pp. 93-104).

noreste de los Estados Unidos, debido a la competencia inglesa y francesa después de la Guerra Angloamericana (1812-1815), dejó a los propietarios de barcos y marineros en Baltimore con solo tres opciones de subsistencia: continuar con el declive de los negocios mercantiles, entrar en el comercio de esclavos o unirse a los hispanoamericanos en su rebelión contra España. Para ellos, que venían a luchar contra la todopoderosa Armada Real británica, la más grande del mundo en ese momento, la elección era simple<sup>124</sup>.

Baltimore también albergó otras razones que explican la partida de una gran ola de corsarios a Sudamérica. Esta ciudad era la más cercana a la costa sudamericana en el noreste de los Estados Unidos, además de ser ella (y toda Maryland) el centro del catolicismo en ese país. Esta coincidencia religiosa aumentó la simpatía por la causa emancipadora hispanoamericana entre los marineros de Baltimore. De los capitanes de la ciudad que se unieron al movimiento de independencia, podemos mencionar a John Dieter, Daniel y James Chayter, James Barnes, John Daniel Danels, Thomas Boyle, John Clark y José Joaquín Almeida<sup>125</sup>. De este grupo, tenemos abundante información sobre Danels, quien se convertiría en capitán de la armada colombiana<sup>126</sup>, y Almeida, quien cerró su famosa carrera como corsario en la América española navegando bajo bandera colombiana. Por supuesto, también debemos mencionar a Renato Beluche, quien vino de Nueva Orleans y alcanzó el grado de almirante de la República.

Estos corsarios recibían primero patentes de Buenos Aires, de Montevideo o de Colombia, en territorio estadounidense. Luego, adquirían un barco y contrataban una tripulación. Una goleta de pilotaje usada y bien equipada podía costar entre \$25.000 y \$40.000, mientras que un barco nuevo costaba entre \$35.000 y \$42.000. A los miembros de la tripulación se les pagaba una parte del botín, ganando en promedio casi \$100 después de un crucero de tres meses, mucho más que el \$1,87 diario ganado por un carpintero de puerto. Este nivel de ganancias en el corso explica porque, para 1820, según el *Niles'*

124. Hopkins, Fred, «For Flag and Profit: The Life of Commodore John Daniel Danels of Baltimore» en *Maryland Historical Magazine*, Vol. 80, N° 4, 1985.

125. Ídem.

126. Nos referimos aquí a la antigua República de Colombia, que existió entre 1819 y 1831, abarcando los territorios de Venezuela, Nueva Granada, el Istmo de Panamá y Quito. No confundir con la actual Colombia.



*Weekly Register*, había entre quince y veinte mil estadounidenses dedicados al corso en el servicio de la independencia hispanoamericana. Unos dieciocho capitanes privados mantuvieron sus hogares y familias en Baltimore, incluidos Thomas Boyle y John Daniel Danels<sup>127</sup>. Desafortunadamente, la historiografía venezolana no ha estudiado adecuadamente esta «Conexión Baltimore» en la independencia hispanoamericana.

Cónsono con esta realidad, el almirante Brión creó en Margarita dos organizaciones marítimas por orden del Libertador Simón Bolívar, estableciendo provisionalmente en Pampatar su cuartel general y la primera Corte del Almirantazgo, el 12 de febrero de 1817. Este cuerpo pondría fin a las actividades de capitanes que navegaban sin patente, siendo considerados piratas, que en su mayoría eran barcos neutrales. Como parte de esta nueva política, la primera ordenanza sobre la materia se promulgó el 4 de marzo de 1817<sup>128</sup>.

La exitosa decisión de Bolívar de sancionar la Ordenanza de Corso aumentaría el poder marítimo de la República. El mencionado instrumento legal era muy similar a las ordenanzas españolas y argentinas, que regulaban los juicios de presa, el derecho de visita de los corsarios a buques mercantes, y la incautación de buques sin licencia legítima de ningún Estado<sup>129</sup>. Mientras Brión nutría a la escuadra con barcos y con corsarios a la República, o con la nueva infantería de marina, también se esforzó por establecer la Corte de Almirantazgo y regular la guerra de corso. Para esto, el Almirante no dudó en castigar con la muerte a los pocos capitanes insubordinados que violaron la ordenanza, ya que estaba de acuerdo con Bolívar en que el corso patriota debería estar marcado por la caballerosidad y otros valores, ya que podría manchar o resaltar el buen nombre de la República. En este contexto también se publicó el reglamento para otorgar patentes de corso, que establecía un juramento previo de fidelidad a la República por parte de los corsarios<sup>130</sup>.

Por estas razones la Corte de Almirantazgo fue tan importante, ya que su misión era regular la práctica del corso. Esta Corte, junto con los corsarios, contribuyó a dar fundamentos a la futura armada colombiana, así como a man-

127. *Nile's Weekly Register*, 8 de enero de 1820.

128. Hartog, Johan, *Biografía del Almirante Luis Brión*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1983, (pp. 104 – 106).

129. Ídem.

130. Méndez Sereno, Herminia, op, cit., p. 86.

tener el honor y los derechos de la República, comenzando a obtener el respeto de los gobiernos de otras naciones. La Corte de Almirantazgo permitió a los patriotas lograr el dominio marítimo en la década de 1820, utilizando a los corsarios también para proteger la soberanía nacional, así como para constituir la armada. La Corte también permitió que la República actuara dentro del Derecho de Gentes (*Ius Gentium*), recurriendo al derecho de represalia contra la obstinada negación de Fernando VII de reconocer la independencia de Venezuela. De esta manera, la guerra de corso se enmarcaba en la legalidad<sup>131</sup>.

Como se ha explicado, al no encontrar suficientes hombres y barcos en el territorio nacional, el corso fue ejercido por extranjeros. Aunque muchos eran simples aventureros que aprovecharon las licencias para su beneficio personal y descuidaron las tareas asignadas, muchos otros prestaron valiosos servicios a la causa emancipadora, como Nicolás Joly, Joseph Raffetti, Henrique Faggart, Azor Orne, Alejandro Bolches, Vicente Dubril, Javier Curtis, Antonio Alegre, Felix Natta, James Bares, José Joaquín Almeida, Andrés Sicard, Agustín Franchesqui y el general Everaux, entre otros<sup>132</sup>.

Además de afectar al comercio enemigo, el corso producía dividendos en efectivo cuando los barcos capturados y su carga se subastaban en puerto. Estos ingresos despertaban el entusiasmo popular, facilitando nuevos alistamientos para la marina y, por supuesto, proporcionando ingresos para mantenerla y desarrollarla. A medida que la guerra de corso avanzó, el comercio del norte de Sudamérica con las Antillas y España fue crecientemente hostigado, además de las rutas hacia Cuba y Puerto Rico. En este último caso, los corsarios tenían incentivos para capturar barcos negreros, ya que la República había abolido la trata de esclavos<sup>133</sup>. De esta forma, la guerra de corso tenía la distinción de no solo ser autosuficiente, sino también financiar el crecimiento de la marina y permitir el apoyo a las fuerzas terrestres con alimentos, armas, municiones e incluso efectivo<sup>134</sup>. La campaña de corso cumplió los objetivos de estrangular el comercio español, bloquear las comunicaciones enemigas, atacar convoyes de tropas realistas y dañar a la marina española de todas las formas posibles. Además de eso, también se dedicaron a la propaganda revolucionaria<sup>135</sup>.

131. Méndez, *El Almirantazgo Republicano*, p. 86.

132. *Ibidem*, p. 51.

133. *Ibidem*, p. 62.

134. *Ibidem*, p. 65.

135. *Ibidem*, p. 66.

El jurista y firmante del Acta de Independencia de Venezuela, Francisco Javier Yanes, fue el presidente y la fuerza motriz de la Corte del Almirantazgo<sup>136</sup>. Estableció las bases de la ley marítima venezolana en materia de comercio, corso, prisión y crímenes del mar, basados en la institución homóloga de España, así como las ordenanzas de corso español y el Derecho de Gentes<sup>137</sup>. Para él, los procedimientos de la Corte despertarían la confianza del público sólo si se basaban sólidamente en la ley. A su vez, los gobiernos extranjeros verían a esta institución como una entidad legítima para regular la guerra marítima con respecto al derecho común de la época. Por lo tanto, la Corte cumpliría su misión intrínseca de demostrar a las naciones del mundo la legitimidad de la causa emancipadora, dotando de legalidad al gobierno republicano<sup>138</sup>.

El 26 de marzo de 1819 se establecieron dos cortes de Almirantazgo por orden del Congreso. Una en Angostura<sup>139</sup>, con jurisdicción sobre el río Orinoco y la otra en Pampatar, que había existido desde 1817, para ejercer su poder en la costa y el mar abierto. Posteriormente, esta última se mudó a Juan Griego<sup>140</sup>, y en 1821, después del triunfo en la batalla de Carabobo y la liberación del norte de Venezuela, a La Guaira<sup>141</sup>. Para 1819, cuando la República de Colombia comenzaba a tomar forma, fue necesario revisar las ordenanzas de corso de 1817. Algunos de sus preceptos resultaban inútiles o incompatibles con la República, generando dudas y complicaciones para la ejecución de las funciones de la Corte de Almirantazgo. Esto llevó a Francisco Javier Yanes a redactar una nueva ordenanza en 1819 que, aunque todavía se basaba en las españolas, encajaba en la estructura institucional colombiana, lo que permitió a las cortes de Almirantazgo trabajar juntas con los otros poderes colombianos<sup>142</sup>.

136. *Ibidem*, (pp. 67-74).

137. *Ibidem*, p. 12.

138. *Ibidem*, p. 15.

139. Actual Ciudad Bolívar, a orillas del río Orinoco.

140. Pampatar y Juan Griego se encuentran en la Isla de Margarita, al noroeste de Venezuela, en el Mar Caribe.

141. Méndez Sereno, Herminia, *op. cit.*, p. 49.

142. Hartog, Johan, *op. cit.*, (pp. 104-106) y Méndez Sereno, Herminia, *op. cit.*, p. 16.

## El auge de la Guerra de Corso, 1823-1826

Los corsarios no eran parte integral de la Armada de la República de Colombia después de 1823, sino que actuaron por separado. En términos actuales, eran como una fuerza marítima paramilitar que complementaba a la armada. Sin embargo, fue a través de su acción que Colombia tuvo la proyección más efectiva de poder naval hacia su enemigo España. El instrumento legal que regía esta actividad fue la Ordenanza Provisional de Corso, sancionada el 30 de marzo de 1822 por el vicepresidente Francisco de Paula Santander<sup>143</sup>. Esta ordenanza siguió el proceso iniciado por la primera ordenanza de 1817, pero fue mucho más completa desde el punto de vista legal.

Esta ordenanza se puede enmarcar en la reforma estructural que vivió toda la Armada a partir de la muerte del almirante Luis Brión en octubre de 1821, en medio de la cual las funciones de la Corte de Almirantazgo pasaron los nuevos Departamentos de Marina<sup>144</sup>.

Desde la fundación de la República de Colombia –y sobre todo luego de la batalla naval del lago de Maracaibo– hasta finales del año de 1826, el corso colombiano fue aumentando su alcance geográfico y agresividad. Esto es bastante llamativo, pues en general la actividad corsaria hispanoamericana comenzó a descender después de 1821, tras haber tenido su edad dorada entre 1815 y 1820, sobre todo con los corsarios al servicio del Río de la Plata y de la Banda Oriental. Luego de 1820, cuando la guerra fue decantándose a favor de los independentistas en el Cono Sur, y los colombianos empezaron a organizar su república, el corso experimenta cierto declive para llegar a un nuevo cénit a mediados de la década, esta vez bajo el pabellón tricolor de Colombia.

Ya de 1820 tenemos datos interesantes, como el que reportó el bergantín *Flor de Mayo*, en Santa Cruz de la Palma (islas Canarias), el 19 de octubre. El capitán informó que su bergantín había sido saqueado por un corsario colombiano que cruzaba en las aguas cercanas, estimando que podía tratarse de uno de los dieciséis que habían salido de isla Margarita, según otros informes llegados a las Canarias<sup>145</sup>. Estos hechos nos indican que incluso antes de la ba-

143. Del Castillo, Pedro, *Teatro de la Legislación Colombiana y Venezolana Vigente Tomo Tercero*, Imprenta del Teatro de Legislación, Barcelona, 1852, (pp. 55–70).

144. Méndez Sereno, op. cit., (pp. 51, 88–89).

145. Pérez Hernández, José, «Alisios de guerra. La amenaza corsaria en La Palma: los insurgentes america-

talla de Carabobo, el bloqueo de Puerto Cabello y la batalla naval del lago de Maracaibo, ya los corsarios colombianos habían alcanzado la orilla opuesta del Atlántico, atacando al comercio enemigo.

¿De qué medios se servían estos aguerridos hombres de mar? El historiador Feliciano Gámez Duarte comenta que al principio los corsarios utilizaron mercantes armados, pero progresivamente comenzaron a diseñarse buques específicamente para este propósito, destacando Baltimore como el puerto más importante en la construcción de dichos nuevos tipos de embarcación. Hechos para ser rápidos, sus cascos eran afilados, sacrificando capacidad de carga para poder escapar de cualquier situación comprometida. Su desplazamiento no solía rebasar las 300 toneladas, y las tripulaciones eran de unos 100 hombres. Su armamento consistía en 12 a 16 cañones de 12 a 24 libras, llevando más frecuentemente carronadas, mucho más útiles para el combate cercano y abordajes. Estos barcos fueron construidos en grandes cantidades en Baltimore, Boston y otros puertos del noreste de Estados Unidos, siendo tan veloces que sólo se les podían capturar en puerto<sup>146</sup>.

El 20 de enero de 1823, el vicepresidente Santander decretó que los buques neutrales con carga de mercancía enemiga quedarían sometidos a las acciones de la armada y de los corsarios al servicio de la República<sup>147</sup>. Este decreto puede ser comprendido perfectamente en la situación que se vivía en esos momentos, con el Golfo de Venezuela y Puerto Cabello bajo bloqueo. Evidentemente, se buscaba impedir cualquier auxilio a ambas posiciones realistas en el territorio nacional, así viniese a bordo de buques neutrales. Sin embargo, este decreto, junto con la ordenanza de 1822, tuvo un dilatado efecto en la guerra de corso al permitir la captura de buques de países neutrales en la guerra entre Colom-

---

nos (1815 – 1828)», ponencia presentada en el *XIX Coloquio de Historia Canario-Americana*, las Palmas de Gran Canaria, 2012. Disponible en: <http://coloquioscanariasamerica.casadecolon.com/index.php/CHCA/article/download/9142/8591>, p. 8.

146. Gámez Duarte, Feliciano, *El desafío insurgente. Análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812 – 1828*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 2014, (pp. 274 – 276).

147. Consejo Ordinario de Gobierno del lunes 12 de julio de 1824 en *Acuerdos del Consejo de Gobierno de la República de Colombia 1821-1827. Tomo I y II (Obra Completa)*. Edición de la Fundación para la Conmemoración del Bicentenario del Natalicio y el Sesquicentenario de la Muerte del General Francisco de Paula Santander, Biblioteca de la Presidencia de la República, Bogotá, 1988. En Biblioteca Digital de la Universidad Nacional de Colombia. Disponible en: [http://www.bdigital.unal.edu.co/4923/31/Acuerdos\\_del\\_Consejo\\_de\\_Gobierno.html#56c](http://www.bdigital.unal.edu.co/4923/31/Acuerdos_del_Consejo_de_Gobierno.html#56c) (Revisado el 06 de abril de 2016 a las 10:16 pm).

bia y España, lo cual ocasionaría a la República más de un momento tenso con naciones neutrales como Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia.

Otro hecho interesante ocurrió el 15 de mayo del mismo año, cuando la goleta española *Amalias Centinelas* fue atacada por un corsario colombiano, en aguas cercanas a Gibraltar<sup>148</sup>. En diciembre del mismo año, la goleta corsario *Zulme* se enfrentó, cerca de la punta de Icaco, no lejos de La Habana, con cuatro embarcaciones piratas, poniéndolas en fuga pero quedando muy averiada, por lo que debió retirarse a Nueva Orleans para ser reparada<sup>149</sup>. El mismo mes de diciembre se produjo un revés importante para el corso colombiano, tal como lo expone el Dr. Feliciano Gámez Duarte: la corbeta corsaria colombiana *Orinoco* se entregó a las autoridades españolas en San Juan de Puerto Rico, luego de que parte de la tripulación traicionara y abandonara al capitán en San Bartolomé<sup>150</sup>.

Ateniéndonos a lo establecido por las ordenanzas de corso de 1822, presu- mimos que los juicios de presas y el remate de buques y cargas capturadas, se realizaban en las comandancias de departamentos de marina, es decir, en Cumaná, Puerto Cabello y Cartagena, y probablemente también en otros puertos de importancia, tales como Angostura, Pampatar, Juan Griego, Barcelona, La Guaira o Maracaibo. Estas actividades debieron producir muchas ganancias en dichos puertos y sus zonas aledañas, generando interés popular hacia la conti- nuación de la guerra de corso contra España. En ese sentido, el siguiente editor- ial publicado por *El Venezolano*, nos muestra tal apoyo de la opinión pública.

*Asentar en el presente siglo que el corso es uno de los restos que se conservan de la antigua barbarie, es sin duda ignorar el derecho que lo autoriza, y los prin- cipios que lo regulan en las naciones civilizadas, o querer que por los abusos que en algunos casos suelen experimentarse se renuncie aquel derecho por la parte beligerante que se cree más débil [...]*

*[...] Inútil es declamar contra los armamentos en corso que autoriza el gobier-*

148. Escribano Matías Rancel de Lanzarote, Archivo Histórico Popular de La Palma, 1823. Legajo 2932, fo- lio 229-130. En Martín Santiago, Felipe, «La independencia de Canarias bajo la tutela de la Gran Colombia (1819-1830). Ataques navales en Lanzarote (1823-1825)», en *Revista Bien Me Sabe*, N° 663. Disponible en: <http://www.bienmesabe.org/noticia/2007/Septiembre/la-independencia-de-canarias-bajo-la-tutela-de-la-gran-colombia-1819-1830-ataques-navales-en-lanzarote-1823-1825> (Revisado el 25 de enero de 2017 a las 9:51 pm).

149. «Marina», *Gaceta de Colombia*, N° 173, 6 de febrero de 1825, p. 3.

150. Gámez Duarte, Feliciano, op. cit., (pp. 192 – 193).

*no de Colombia, mientras que la España igualmente los autoriza y fomenta, pues el derecho de retorsión, y la necesidad de una justa defensa exige imperiosamente se oponga al enemigo las armas y medios de que él vale para destruirnos [...]*

*[...] El daño que sufren los neutrales en la suspensión de su derecho para hacer el comercio sin impedimento es reparable, al paso que el que sufrirían los beligerantes es de gran consideración, y muchas veces irreparable, pues todo aumento de fuerzas que pueda prolongar la guerra produce estragos, muertes y otros daños irreparables [...].*<sup>151</sup>

La vehemente defensa del corso por parte de este periódico, da un indicio de la opinión pública en Colombia sobre este asunto. Más significativo aún se vuelve este artículo considerando la proximidad e interrelación comercial de Caracas con el puerto de La Guaira. Podría pensarse que un sector importante de la sociedad colombiana estaba beneficiándose directamente con el corso. En este mismo sentido, encontramos en *El Colombiano*, de Caracas, una interesante nota publicada el 11 de agosto de 1824, en la que se expone el caso del corsario *General Santander*, acusado de varios crímenes por el *New York Mercantile Advertiser* y por el *New York Evening Post*<sup>152</sup>. La publicación incluye una carta anónima que resulta significativa por el amplio conocimiento de la materia que muestra su autor, lo cual hace pensar que, al menos en las zonas costeras de la República de Colombia, existía un buen número de funcionarios, intelectuales y notables muy interesados en que continuara la guerra de corso sin restricción, bien fuese por beneficios materiales, patriotismo, o una mezcla de ambos.

El 9 de octubre de 1824, los corsarios colombianos *Centella* y *Polly Hampton* capturaron al mercante francés *Urania*, en ruta de Burdeos a La Habana, y al hallar mercancía española a bordo lo condujeron a Puerto Cabello. Este incidente causaría que más tarde, el 10 enero de 1825, llegase a Puerto Cabello una escuadra francesa presentando reclamos y exigiendo satisfacciones a la República, siendo esa la primera crisis internacional que encaró Colombia con una potencia neutral<sup>153</sup>.

151. «Corso», *El Venezolano*, Nº 66, 27 de diciembre de 1823, p. 3.

152. «Presas de Colombia», *El Colombiano*, Nº 66, 11 de agosto de 1824, p. 2.

153. República de Colombia. *Origen y objeto de las reclamaciones del Gob. francés de la Martinica contra la Marina de Colombia*, Imprenta de Valentín Espinal, Caracas, 1825, p. 9.

¿Qué tan lejos llegaba la depredación del corso colombiano sobre el comercio del Caribe? *El Colombiano* nos ofrece datos interesantes. Dice que entre 1823 y 1824 habían sido apresadas 4 fragatas (mercantes, no de guerra), 17 bergantines, 32 goletas, y 14 queches y barcas<sup>154</sup>. El 25 de mayo se reportó un nuevo ataque en las Canarias<sup>155</sup> y ese mismo mes volvemos a tener noticias del corsario *General Santander*, que atacó en Cádiz a la fragata mercante española *Nuestra Señora de la Asunción*, que tenía por destino La Habana<sup>156</sup>. El 6 de junio Santander informó a Bolívar que había ordenado causa penal contra el corsario *Roma Libre* por haber cometido piratería contra Francia<sup>157</sup>. Esta drástica y ejemplarizante decisión, evidentemente debió tomarse debido a las presiones –prácticamente amenazas– del gobierno francés contra la República de Colombia por los ataques corsarios contra sus buques mercantes.

Se publicó en Madrid el 23 de septiembre que el bergantín español *Carmen* reportó en Cádiz haber sido abordado por un corsario colombiano nueve horas al este del Cabo Sines. Según su testimonio, el corsario se llevó vituallas, herramientas, libros y aparejos. La nave atacante llevaba 20 marineros españoles, prisioneros del yate español *San Francisco de Asís* y del bergantín *Concepción*, capturados el 2 y 10 de septiembre. El capitán del *Carmen* también indicó que el corsario estaba armado con tres cañones y una carronada en colisa, en donde desde hace días cruzaba alrededor del Cabo Sines<sup>158</sup>. De la información publicada en Madrid a 13 de octubre de 1825 sabemos que un nuevo corsario colombiano, la goleta *Soublette*, comandada por un capitán de apellido Cunningham, arribó a Gibraltar poco antes. Desde Cádiz también llegaron noticias de varios corsarios que se habían reunido entre los cabos San Vicente y Santa María, capturando todos juntos buques españoles que venían de la costa de Cantabria, además de algunos buques costeros<sup>159</sup>.

154. «Por los estados oficiales presentados...», *El Colombiano*, Nº 89, 19 de enero de 1825, p. 3.

155. Escribano Matías Rancel de Lanzarote, AHPLP, Legajo 2932, folio 229-130. 1823. En Martín Santiago, Felipe, op. cit.

156. «Marina», *Gaceta de Colombia*, Nº 187, 15 de mayo de 1825, p. 3.

157. «Carta del General Francisco de Paula Santander al Libertador Simón Bolívar», 6 de junio de 1825 en O'Leary, Daniel, *Memorias del General O'Leary. Tomo III*, Ministerio de la Defensa, Caracas, 1981, p. 179.

158. Sin Autor, «Colombian privateers active in the Mediterranean according to the Nederlandsche Staatscourant dated 10 October 1825», en: <http://warshipsresearch.blogspot.com/2011/09/colombian-privateers-active-in.html> (Revisado el 04 de abril de 2017, a las 07:22 pm).

159. Sin Autor. «Colombian privateers and the American, Colombian, Egyptian, Greek, Swedish and Turkish navies according to the Nederlandsche Staatscourant dated 28 October 1825», en: <http://warshipsre>



Entre el 22 y 23 de septiembre de 1825 cerca de Perpignan, corsarios colombianos atacaron y saquearon buques franceses en ruta de Cuba hacia Burdeos y Marsella. Esta información fue publicada en París el 6 de octubre de 1825<sup>160</sup>, cerrándose el año con una evidente escalada en la agresividad de los corsarios colombianos sobre el comercio español, ya fuese éste a bordo de naves españolas o neutrales. Los ataques registrados muestran una dinámica ascendente y un progresivo desplazamiento hacia aguas europeas, mientras que en 1823 y 1824 la mayoría de los golpes dados por el corso colombiano se registraron en el Caribe, contra el comercio entre Cuba y la Península Ibérica. Ya en 1825 notamos una gran cantidad de operaciones corsarias en las Canarias, en todo el perímetro costero español e incluso el Mediterráneo. Sin embargo, el clímax de la guerra de corso colombiana contra España llegaría al año siguiente.

En 1826 se llevó a cabo una intensa campaña corsaria sobre las costas españolas, prácticamente desconocida para la historiografía venezolana. Contamos con suficientes indicios y pruebas para afirmar que los ataques corsarios registrados en aguas europeas durante ese año, e incluso los del año previo, se debieron a un plan del gobierno colombiano para obligar a España a reconocer la independencia de la República.

El Dr. Feliciano Gámez Duarte señala de forma acuciosa la debacle que el poder naval español sufría hacia 1826, con muy pocos medios en América, factor que permitió la impunidad casi total con la que operaron los corsarios colombianos en ese momento<sup>161</sup>. El historiador Fernando Serrano Mangas señaló que para 1826, cuando varios corsarios colombianos aparecen frente las costas españolas, empleando buques nuevos, bien armados y tripulados, la Real Armada española estaba en un estado tal que no podía resistir siquiera el ataque de dos fragatas, todo esto basado en los testimonios del secretario de guerra de la época, Luis María de Salazar<sup>162</sup>. También señala que la presencia

---

[search.blogspot.de/2011/10/colombian-privateers-and-american.html](http://search.blogspot.de/2011/10/colombian-privateers-and-american.html) (Revisado el 04 de abril de 2017, a las 07:19 pm).

160. Ídem.

161. Gámez Duarte, Feliciano, op. cit., (pp. 122 y 287).

162. Serrano Mangas, Fernando, «La Armada española frente a la oleada de corsarios colombianos de 1826», en *Revista de Historia Naval*, año I, N° 2, Madrid, 1983, (pp. 120 – 121). Cita a: «Luis María de Salazar al Secretario del Despacho de la Guerra», Madrid, palacio 23 de junio de 1826. A.H.N. Estado 214; «Distribución que actualmente tienen los buques de guerra que hay armados en la Península y estado en que se aprestan con objeto de ocuparse en las atenciones que ocurran», Madrid, palacio 7 de junio de 1826.

de los corsarios colombianos en el Mediterráneo se hizo notoria por el hecho de que para esa fecha solo ese país sostenía una guerra de tales características contra España<sup>163</sup>.

Sobre este asunto, el historiador naval Francisco Alejandro Vargas nos dice que al avanzar la campaña peruana de forma favorable a Colombia en el transcurso de 1824, y ante el hecho de que Laborde estaba reforzando su escuadra en Cuba y amenazaba el norte de la República, el general Soublette solicitó al comandante en jefe de la Escuadra de Colombia en el Perú, trasladarse a Cartagena de Indias a causa de que el “Gobierno español reúne en el Atlántico una Escuadra respetable; y el Gobierno de la República está determinado a hacer los últimos esfuerzos para oponerle otra capaz de resistirla y de defender nuestras costas de una nueva invasión”. Además de esto, Vargas explica que los corsarios fueron enviados sobre las costas de la Península, y narra que:

*Francisco Lifer, Cónsul español en Gibraltar, comunicó al Ministro de Estado el 1º mayo de 1826 que de aquel puerto habían salido dos Goletas colombianas, la República y la Trinidad, para establecer su crucero en las aguas de Barcelona, y con igual fecha desde Algeciras, informaba don Manuel Aznares al propio Ministro que las Goletas colombianas salidas de Gibraltar el 30 de mayo se hallaban desde la Punta de la Mina, en la costa de África, a la de Carnero y Punta de Europa.*

Vargas finaliza su idea planteando que estas operaciones corsarias pudieron obedecer a un plan de Bolívar para hostigar a España, hacerla firmar la paz y reconocer la independencia de Colombia, o también como una maniobra de diversión para impedir el envío de refuerzos a la escuadra en La Habana<sup>164</sup>.

En su exposición ante el Congreso, presentada el 16 de febrero de 1827, el general Carlos Soublette, Secretario de Guerra y Marina escribió: «En el curso del año anterior nuestra marina militar no ha tenido encuentros con el enemigo; pero nuestros corsarios han llevado las hostilidades hasta las costas

A.H.N. Estado 214; «Luis María de Salazar al Secretario del Despacho de la Guerra», Madrid, palacio 23 de junio de 1826. A.H.N. Estado 214.

163. Gámez Duarte, Feliciano, op. cit., (pp. 114, 123 y 124). Cita a: Consejo de Estado de 5 junio de 1826. A.H.N. Estado 214.

164. Vargas, Francisco, *Historia Naval de Venezuela Tomo III*, Comandancia General de la Armada, Caracas, 1989, (pp. 20 y 21).

de la península en el Atlántico y Mediterráneo»<sup>165</sup>. Esta afirmación vendría a demostrar que el gobierno colombiano estaba en perfecto conocimiento de los ataques corsarios llevados a cabo en 1826 sobre las costas españolas, obedeciendo por tanto una estrategia preconcebida. Sin embargo, no indica quien o quienes pudieron ser los autores intelectuales de dicha estrategia, por lo que para responder a esa interrogante, resulta reveladora la carta que el vicepresidente Santander le dirigió al entonces secretario de guerra y marina, Briceño Méndez, el 8 de enero de 1826:

*Mi estimado Perucho*

*He visto a Danels y me ha entregado su carta. El proyecto de destruir el comercio español, harto miserable ya por las circunstancias y el no bloquear sin regla los puertos peninsulares es excelente, y di mi aceptación; pero es menester pensar primero que todo en destruir esa escuadra del diablo que se está reuniendo en La Habana. No he hablado con Danels extensamente; por esto apenas puedo hablar sobre la indicación de su carta.*<sup>166</sup>

¿Fueron el vicepresidente Santander, el secretario Pedro Briceño Méndez y el capitán de navío Danels, los planificadores de la campaña corsaria de 1826?... no podemos afirmarlo categóricamente, pero este dato no puede desestimarse. Lo que sí sostenemos es que el gran número de ataques corsarios registrados en 1826 en el Caribe, el Atlántico y el Mediterráneo obedecieron a una estrategia marítima de la República de Colombia para llevar a España a pedir la paz.

Contamos con información de algunas de las operaciones realizadas por los corsarios colombianos en 1826. En marzo el *General Santander* apresó cerca de La Habana un bergantín y una goleta españolas procedentes de Cádiz, los cuales estaban escoltados por un buque de guerra de 74 cañones<sup>167</sup>. El 3 de ese

165. Secretaría de Guerra y Marina de la República de Colombia y Carlos Soublette, «Exposición que el Secretario de Estado en el Despacho de Marina de la República de Colombia hace al Congreso de 1827 sobre los negocios de su departamento [recurso electrónico] / [Carlos Soublette]», Imprenta de P.C., Bogotá, 1827. Catálogo online de la Biblioteca Nacional de Colombia. Disponible en: [http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos\\_user/digitalizados/fpineda\\_350\\_pza28.pdf](http://www.bibliotecanacional.gov.co/recursos_user/digitalizados/fpineda_350_pza28.pdf), p. 12.

166. Academia Nacional de la Historia. «Cartas autógrafas del General Santander», en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Tomo II, N° 5. Caracas, 31 de marzo de 1913, p. 22.

167. «Presas hechas por buques colombianos», *El Colombiano*, N° 156, 10 de mayo de 1826, p.2. Refiere al *Baltimore Federal Gazette*.

mes, el *Ejecutivo*, al mando del capitán Costa, arribó a Kingston, con varias presas tomadas en aguas cubanas, cinco de las cuales envió a Cartagena<sup>168</sup>. Entre el 16 y 17 de ese mismo mes, llegó a Matanzas, Cuba, un bote con tripulantes de un bergantín español que, procedente de Lisboa, había sido apresado y quemado por un corsario colombiano frente al puerto<sup>169</sup>.

A lo largo de mayo se registraron varias acciones corsarias frente a Gibraltar, Barcelona y la costa marroquí. El 15 de mayo, el mercante español San Antonio, en ruta de Santander a Barcelona, fue apresado por un paquebote armado con un cañón giratorio de 18 libras y 25 tripulantes. Su capitán, contramaestre y piloto eran estadounidenses, mientras que el resto de la tripulación estaba formada por españoles e hispanoamericanos. El 16 de mayo fondeó en Gibraltar un bergantín-goleta colombiano con 12 piezas de artillería, entre carronadas y cañones, mandado por un capitán de apellido Gandolfo y 40 hombres tripulantes de diversa procedencia. También estaba en el puerto otro bergantín corsario, de 18 cañones, al mando de un capitán de apellido Samblett. En el área de Vera, hubo un sobresalto general el 17 de mayo, cuando la población divisó unos catorce buques colombianos. También los avistaron en Almería, reconociendo a uno de ellos como una fragata y a otro como un bergantín y fueron apresados en la zona dos faluchos por una goleta de diez cañones. Esto hizo que en la zona se esperase con angustia al Regimiento de Caballería de Ligeros para defenderla. Finalmente, frente a Gibraltar se reportaron siete buques que inspeccionaban a todas las embarcaciones a su alcance y aunque no se comprobó su nacionalidad, pues sólo portaban una bandera roja en el trinquete, se sospecha que estaban al servicio de la República<sup>170</sup>.

El 15 de julio se apostó cerca de Luarca una goleta colombiana que llevaba apresado un quechemarín vizcaíno. Esa misma tarde apresó otro buque igual, procedente de Bayona y cargado con 14.000 duros en fardería. Al ser echado a tierra sus prisioneros, estos informaron que la nave corsaria tenía un cañón en colisa de 8 libras, dos pedreros y 25 tripulantes. También cerca de Luarca, dos bergantines de guerra colombianos persiguieron y capturaron dos mercantes españoles, que quemaron y hundieron, sacando luego tres naves del puerto de

---

168. Ídem.

169. Ídem. Refiere al *Baltimore Federal Gazette*.

170. Gámez Duarte, Feliciano, op. cit., (pp. 124–125). Cita a: Consejo de Estado de 5 junio de 1826. A.H.N. Estado 214.

Castropol, a vista de los pobladores. En la mañana del 18 de julio, estos buques se presentaron en el puerto de Gijón, sacando tres buques mercantes que habían llegado de Bilbao y estaban bajo el castillo de Santa Catalina. De nuevo, el ataque tuvo lugar a vista de la población, sin haberse opuesto resistencia. Finalmente, la misma goleta que había tomado los quechemarines, tomó otro de ese tipo el 22 de julio, que, al mando del capitán Francisco Cruz de Jáuregui, estaba en ruta de San Sebastián a Burdeos<sup>171</sup>.

En agosto se reportó la entrada a Gibraltar del bergantín-goleta corsario *República* con varias presas hechas en el Cabo de Gata, siendo ese momento el de mayor preocupación española por la presencia corsaria colombiana en el Estrecho de Gibraltar<sup>172</sup>. Resultaba claro que esa colonia británica era usada como puerto base para sus operaciones sobre el litoral español, desde el Cantábrico hasta el Mediterráneo, poniendo en jaque no sólo la seguridad del comercio con Cuba y Puerto Rico, sino también el propio comercio de cabotaje. Es lógico pensar que el gobierno británico conocía a la perfección las actividades de estos corsarios y las consintió de forma expresa o tácita, al permitir su presencia en Gibraltar.

Por otra parte, y considerando la cercanía geográfica, es también lógico pensar que los corsarios remataran parte de sus presas en los puertos norafricanos, en los que existía una larga experiencia en esta clase de actividades. Además, es pertinente recordar que buena parte de los capitanes y tripulaciones corsarias era originaria de Estados Unidos, país que había enfrentado a los piratas berberiscos a comienzos del siglo XIX, por lo que podría pensarse que estos hombres conocían bien la forma de capitalizar sus presas en puertos como Argel o Túnez. Valdría entonces el esfuerzo de emprender una investigación expresamente dedicada a dar luz sobre la posible «Conexión Berberisca» con el corso colombiano en la década de 1820.

Ante esta crítica situación, la respuesta española fue retener en puerto a los buques extranjeros con carga española, teniendo como excusas las cuarentenas

---

171. *Ibidem*, (pp. 125–126). Cita a: «El Administrador de Correos de Luarca al Administrador General de Correos de Oviedo», Luarca, 17 de junio de 1826. A.H.N. Estado 215. «El Administrador de Correos de Oviedo, Antonio Guerra, al Director General de Correos», Oviedo, 19 de julio de 1826. A.H.N. Estado 215. «El Cónsul español en Bayona al Duque de Infantado», Bayona, 24 de julio de 1826. A.H.N. Estado 215.

172. *Ibidem*, p. 115.

para evitar su captura por parte de los corsarios colombianos<sup>173</sup>. La protección de la zona del Estrecho, en la que confluían importantísimas rutas comerciales, era de alta prioridad. Por ello, una Real Orden del 9 de octubre de 1825 dispuso que se reparasen las torres vigías desde Cádiz hasta Málaga, y que se les dotase de los instrumentos necesarios<sup>174</sup>. España, indefensa, con lo poco que quedaba de la Real Armada concentrada principalmente en La Habana bajo el mando de Laborde, recurría a elementos medievales para defenderse del azote corsario, pero no sólo el Mediterráneo y el sur de España fueron golpeados durante la campaña corsaria, sino también las costas del norte del país, tal como nos cuenta el Dr. Feliciano Gámez Duarte<sup>175</sup>.

Por razones que nos son desconocidas, la oleada corsaria descendió a finales de 1826. Gámez Duarte lo atribuye a que se acataron los acuerdos del Congreso de Panamá prohibiendo el corso, y a que las unidades navales españolas lograron establecer un control más riguroso sobre el estrecho de Gibraltar. Lo cierto es que, a partir de ese momento, se reportaron muy pocos corsarios. El autor citado expone que para septiembre de 1826, el único problema del Consejo de Estado lo constituía un solitario corsario que seguía haciendo presas en el golfo de Cádiz, pese a todas las medidas tomadas<sup>176</sup>.

El éxito de la campaña corsaria no puede ser tomado a la ligera. De hecho, la propia ejecución de todos los ataques antes mencionados es, en sí misma, llamativa. Para empezar, el gobierno colombiano debió emitir muchas patentes de corso, con vigencia suficientemente larga como para que los favorecidos pudiesen atravesar el Atlántico y permanecer largos meses en aguas europeas. En segundo lugar, documentos como la carta de Santander a Briceño Méndez, o la propia exposición de la Secretaría de Guerra y Marina, nos muestran que en Bogotá estaban plenamente informados de la actividad corsaria en aguas españolas, reforzando la teoría de Francisco Alejandro Vargas de que ella formaba parte de una estrategia mayor destinada a hacer volver a Europa la escuadra que

173. *Ibidem*, p. 126. Cita a: «El Duque del Infantado al Secretario del Consejo de Estado», Caserón, 1 de agosto de 1826. A.H.N. Estado 215.

174. *Ibidem*, (pp. 126 – 127).

175. *Ibidem*, p. 126. Cita a: «El Duque del Infantado al Secretario del Consejo de Estado», Madrid, palacio, 12 de agosto de 1826. A.H.N. Estado 215. «El Consejo a S.M.», Madrid, palacio, 17 de agosto de 1826. A.H.N. Estado 215.

176. *Ibidem*, (pp. 127–128). Cita a: «Papel dirigido al Secretario de Estado y del despacho de Marina», no pone quién lo remite. Madrid, palacio, 26 de septiembre de 1826. A.H.N. Estado 214.

estaba en La Habana, dejando así el camino abierto para una operación de gran magnitud sobre Cuba y Puerto Rico.

Más allá de si la campaña corsaria de 1826 rindió los frutos esperados o no, es innegable que causó un gran golpe psicológico en España y en las potencias neutrales, pues demostró la capacidad y determinación de los corsarios colombianos para continuar la guerra e incluso llevarla al corazón del territorio enemigo. El impacto en terceros países puede ser medido por la propuesta que aquel año hizo el comodoro David Porter, entonces comandante de la armada mexicana: «El 11 de octubre, Porter presentó un atrevido plan de desarrollo y operaciones de la escuadra», señalando que España no tenía fuerzas navales en la Península y que se podía y debía atacar su comercio. Añadió que podía usarse Gibraltar, y vender las presas en Argel, para luego hostigar Puerto Rico y Cuba, regresando después a Veracruz<sup>177</sup>. El plan estaba claramente inspirado en los logros obtenidos por los corsarios colombianos ese mismo año<sup>178</sup>.

Si esa había sido la fuente de inspiración de Porter, incluyendo el uso de Gibraltar y la venta de las presas en Argel, ¿no podría pensarse que los corsarios colombianos habían hecho también esto último? Como planteamos anteriormente, esta idea habría sido totalmente lógica en ese contexto, por lo que la consideramos altamente probable. Queda entonces abierta la posibilidad de una conexión entre los corsarios colombianos y los piratas argelinos y berberiscos –lo que hemos denominado «Conexión Berberisca»– durante la guerra de corso en nuestra independencia.

### El declive, 1827-1829

Los corsarios colombianos siguieron actuando después de 1826. Tenemos noticias de que en marzo de 1827 el corsario *Pichincha*, al mando del capitán Andersen, capturó varias presas en aguas de Canarias, entre ellas una goleta de nombre *Antonia* y que el 19 de julio de 1827 la corbeta española *Descubierta*

177. Carranza y Castillo, Miguel, ... *Y la Independencia se consolidó en el mar. Ensayo histórico sobre la guerra entre México y España (1821 – 1836)*, Secretaría de Marina-Armada de México, Estado Mayor General, Unidad de Historia y Cultura Naval, México, 2009, (pp. 132 – 133).

178. *Ibidem*, p. 133. Cita a: «Documento del 11 de octubre de 1826», Archivo General de la Secretaría de Marina.

capturó al pailebote corsario *General Armario*, en aguas de Trafalgar<sup>179</sup>. Hacia el 22 de diciembre, el Primer Departamento de Marina registró que el corsario *Libertad* capturó a la fragata mercante *Andrea*, mientras que el Tercer Departamento registró que el corsario *Constancia* hizo lo propio con las goletas *Voladora*, *Cráneo*, *Esperanza* e *Intrépida*, y que el corsario Ejecutivo tomó a la goleta *Virgen del Cármen* y a la balandra *Contienda*<sup>180</sup>.

Ya para finalizar 1827, ocurrió un hecho que marcó el fin para uno de los corsarios más famosos del continente americano, señalando también el ocaso del corso colombiano. El 26 de diciembre, diecinueve marineros encabezados por el español José de Vera se amotinaron en el puerto de San Eustaquio, y en combinación con prisioneros, se llevaron el bergantín corsario *Pichincha* y a su principal armador: José Joaquín Almeida. Este había participado en la Guerra Rioplatense-Brasileña iniciada en 1825, sirviendo a las Provincias Unidas del Río de la Plata como corsario. Para diciembre de 1827 había capturado varios buques brasileños, cargados con diversos bienes, incluyendo esclavos y libertos entre sus tripulantes. Almeida planeaba licenciar a la tripulación del *Pichincha* y efectuar una nueva leva, además de vender a los esclavos capturados y a los negros libres, todo ello explícitamente prohibido por las ordenanzas de corso argentinas y colombianas, que mandaban a los corsarios a liberar los esclavos que cayesen en su poder. Desde 1821, cuando el corso fue abolido por el Río de la Plata, Almeida había pasado al servicio de Colombia, pero había vuelto a ponerse bajo pabellón albiceleste en 1825, cuando Buenos Aires emitió otra vez patentes de corso para tratar de nivelar la balanza frente a la poderosa Marina Imperial brasileña. El servicio simultáneo como corsario para dos naciones también era ilegal, según la legislación colombiana y argentina, así como según el Derecho de Gentes.

Habiendo sido licenciada la mayor parte de la tripulación, y estando la poca restante en tierra, a bordo quedaron el capitán y cinco oficiales y tripulantes, junto con diecinueve marineros negros portugueses que llevaban ya tres meses abordo, además del mencionado José de Vera y un canario recién engan-

179. Torrejón Chávez, Juan, «Emancipación de Hispanoamérica y guerra económica: la actividad corsaria», En *Revista General de Marina*, vol. 257, 2009, Disponible en: <http://www.armada.mde.es/archivo/rgm/2009/08/cap03.pdf> (Revisado el 05 de junio de 2017 a las 10:21 pm), p. 226. Cita a: «El Viso del Marqués. Corso y Presas. Asuntos particulares», Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, legajo 5.244.

180. «Presas Españolas», *Gaceta de Colombia*, N° 324, 30 de diciembre de 1827, p. 4.



chado práctico de mar, que había estado dedicado al tráfico de esclavos en San Eustaquio. Descontentos los negros con la decisión de Almeida, aprovecharon que Vera se ofreció a desempeñarse como el piloto que necesitaban y se amotinaron el 26 de diciembre. Tras cierta resistencia, Almeida fue sometido, saliendo de la refriega con varias heridas y un brazo roto. Los amotinados picaron los cables, abandonaron las anclas y pusieron rumbo a Puerto Rico. Pasando cerca de Saint Thomas, Vera dejó en un bote a los prisioneros, incluido el propio Almeida, quien juró no volver al servicio de Colombia ni tomar las armas contra España, o al menos eso fue lo que Vera declaró más tarde a las autoridades en Puerto Rico. Vera también modificó los detalles de su historia, declarando que era práctico en Santa Cruz de Tenerife, donde fue capturado por los corsarios y obligado a servir en la nave de Almeida, el *Pichincha*. Había terminado la carrera de José Joaquín Almeida como corsario al servicio de las independencias de Hispanoamérica<sup>181</sup>.

Almeida era un portugués emigrado a Baltimore, donde comenzó su vida como corsario en 1812, en el contexto de las varias veces mencionada guerra Anglo-Estadounidense. Al terminar esta contienda, en 1815, Almeida trató de comerciar en Cartagena, donde fue vejado y torturado por las autoridades españolas, que le acusaron de piratería. Tras volver a Estados Unidos, tomó el curso contra España como una venganza personal, poniéndose al servicio del Río de la Plata. Luego, en 1821, sirvió a Colombia. Las circunstancias en las que Almeida fue capturado son confusas, sabiéndose con certeza sólo que fue ejecutado el 14 de febrero de 1832 en La Habana, tras ser enjuiciado y condenado por las autoridades. José Joaquín Almeida llegó a ser una leyenda viviente del corso en las Américas.

Ese mismo diciembre observamos un cambio drástico en la actitud del gobierno colombiano hacia el corso, impulsado, entre otros factores, por los reclamos del gobierno británico, que se había mostrado siempre amistoso con la República. Así fue expuesto un caso muy emblemático en la *Gaceta de Colombia*. El asunto se refería a una comunicación de la armada francesa hablando de un buque que bajo el nombre de *Sajo* o *Josefa*, y con condición de corsario

---

181. Santana, Arturo, «Algunas notas sobre el corso insurgente hispanoamericano en Puerto Rico», en *Revista del Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico*, núm. 4, San Juan – Puerto Rico, 1987. Disponible en: <http://ance.msinfo.info/bases/biblo/texto/libros/ANCE.1986.c.10.pdf>

colombiano, había cometido actos de piratería. Se anexaban unos artículos del *Kingston Chronicle* alusivos a la conducta del mismo y en vista de estos documentos, el poder ejecutivo pidió inmediatamente informes sobre la armadura en curso del buque, por lo que el 16 de diciembre de 1828 el general Rafael Urdaneta, secretario de Guerra y Marina, dirigió una comunicación bastante exculpatoria para su despacho y muy severa respecto a los desmanes de los corsarios<sup>182</sup>.

Como ya hemos señalado, el corso comenzó a causar graves inconvenientes a la República con potencias neutrales, a lo cual vino a sumar que los botines rematados en puerto causaban trastornos a la economía local. Así se desprende de la siguiente carta, dirigida por Carlos Soubllette al Libertador a finales de 1828:

*Por la Secretaría de Marina se impondrá U. de lo ocurrido en Puerto Cabello con una presa portuguesa: cuando fui a la secretaría del General Páez, ya estaba todo hecho, y me he limitado a solicitar una resolución del Gobierno. Posteriormente ha llegado a La Guaira una fragata de que ha tomado conocimiento la Intendencia, con 9.000 quintales de café, 15.000 quintales de azúcar y que sé yo cuantos cueros; no respondo de la exactitud de las partidas, ni sé lo que la Intendencia determine; pero temo que nos inundemos de estas presas y que nos veamos envueltos en reclamaciones de los beligerantes. Además, es de considerarse el perjuicio que va a recibir nuestra moribunda agricultura, pues con las dos presas mencionadas hay suficiente carga para todos los buques que están en nuestros puertos, y aunque el azúcar del país no se exporta, exportándose la brasilera, se dejan de sacar nuestros frutos.*

*Fúndase mi temor, en que los mismos que hasta ahora poco hacían el corso bajo pabellón colombiano, son los que ahora lo hacen bajo el de Buenos Aires, y en que el que ha enviado al Conde de Palmellá a Puerto Cabello, está indiciado de piratería en el Tribunal de Marina y citado por edictos a que no ha obedecido; y entiendo que la fragata llegada a La Guaira, la ha enviado el mismo, que es un tal Almeida.<sup>183</sup>*

182. «Corso», *Gaceta de Colombia*, N° 392, 21 de diciembre de 1828, p. 1.

183. «Carta del general Carlos Soubllette al Libertador Simón Bolívar», Caracas, 11 de diciembre de 1828. En O'Leary, Daniel, *Memorias del General O'Leary, Tomo VIII*, Ministerio de la Defensa, Caracas, 1981, p. 75.

Evidentemente Soublette se refiere a José Joaquín Almeida, a quien ya nos hemos referido. Esta carta nos muestra cuan incómodo se había vuelto el corso para las autoridades colombianas hacia 1828, personificando Almeida mucho de lo que era esta práctica. A mediados de 1829 el corso sería proscrito en la República de Colombia. En este sentido, José Manuel Restrepo comenta:

*Bolívar hizo expedir las órdenes más eficaces para extinguir el corso, mandando recoger cuantas patentes se habían franqueado, y que no se dieran otras. Las quejas de las naciones amigas por varios actos de piratería y de pillaje marítimos cometidos por nuestros corsarios, y las reclamaciones de indemnización, muchas de ellas harto costosas, persuadieron al Libertador de que en el estado actual de la guerra de Independencia, el corso, en vez de ser provechoso a nuestra República, le era perjudicial.<sup>184</sup>*

Los detalles de estas órdenes del Libertador fueron publicados por la *Gaceta de Colombia* el 2 de agosto de ese año<sup>185</sup>. Esto nos presenta claramente el alcance y los orígenes de la decisión tomada por el Libertador Presidente: la presión de las naciones neutrales, así como los innegables abusos y excesos cometidos por varios corsarios colombianos, llevaron al Gobierno de la República a eliminar el corso. La guerra con España ya no era una prioridad, mientras que el reconocimiento y convivencia con Gran Bretaña, Francia y otras potencias marítimas era lo más importante en la política exterior colombiana.

Recapitulando y a manera de conclusión, podemos decir que en primer lugar, la Guerra de Corso fue un instrumento de suma importancia estratégica en la Guerra de Independencia para la República de Venezuela primero y para la antigua República de Colombia después. Este tipo de enfrentamiento, que podríamos llamar «asimétrico» con el poder naval español, no sólo afectó tremendamente el comercio oceánico de España, sino que nutrió las arcas de los patriotas, permitiendo el fortalecimiento de su armada regular, lo que a la postre coadyuvaría grandemente a asegurar la independencia.

En segundo lugar, la Corte de Almirantazgo tuvo un papel de suma importancia en el desarrollo de la Guerra de Corso en Venezuela y Colombia,

184. Restrepo, José Manuel, *Historia de la Revolución de Colombia en la América Meridional, Tomo III*, Imprenta de José Joaquín Besanzon, Bogotá, 1858, p. 110.

185. «Corso», *Gaceta de Colombia*, N° 424, 2 de agosto de 1829, p. 1.

específicamente entre 1818 y 1822, es decir, en el tránsito de la Tercera República venezolana a la unión de Venezuela y Nueva Granada en la República de Colombia. Esta institución republicana –poco estudiada y menos valorada por la historiografía– fue la primera en tener trato directo y efectivo con países neutrales y potencias extranjeras, así como con otras repúblicas co-beligerantes que también luchaban por su emancipación de España, por lo que se le podría considerar pionera de las relaciones internacionales de Venezuela y Colombia.

En tercer y último lugar, a tono con las tendencias de la llamada “Historia Global”, observamos que la Guerra de Corso fue un elemento que conectó a Venezuela, la antigua Colombia y a toda Hispanoamérica con el resto del mundo. Bien fuese a través de la llegada de corsarios extranjeros, por los ataques y enfrentamientos más allá de las aguas adyacentes o por el uso de puertos neutrales como base para la compra de armas, equipo y víveres, para el enrolamiento de tripulantes o para rematar presas y cargamento, la Guerra de Corso emprendida por Venezuela primero y por la antigua Colombia después, conectó a estas repúblicas con potencias europeas como los Países Bajos, Suecia, Francia o Gran Bretaña a través de sus posesiones en las Antillas, con Estados Unidos, con la península Ibérica, o incluso con Argel. De esta forma, podemos decir que la Guerra de Corso, organizada en buena parte desde las actuales Venezuela y Colombia, fue uno de los efectos globales que tuvieron las Guerras de Independencia Hispanoamericanas, conectando lugares y personas de todo el circuito atlántico.

## Bibliografía

ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA, «Cartas autógrafas del General Santander», en *Boletín de la Academia Nacional de la Historia*, Tomo II, N° 5. Caracas, 31 de marzo de 1913.

CARRANZA Y CASTILLO, MIGUEL, ... *Y la Independencia se consolidó en el mar. Ensayo histórico sobre la guerra entre México y España (1821–1836)*, Secretaría de Marina-Armada de México, Estado Mayor General, Unidad de Historia y Cultura Naval, México, 2009.

DEL CASTILLO, PEDRO, *Teatro de la Legislación Colombiana y Venezolana Vigente Tomo Tercero*, Imprenta del Teatro de Legislación, Barcelona, 1852.

FUNDACIÓN PARA LA CONMEMORACIÓN DEL BICENTENARIO DEL NATALICIO Y EL SESQUICENTENARIO DE LA MUERTE DEL GENERAL FRANCISCO DE PAULA SANTANDER, *Acuerdos del Consejo de Gobierno de la República de Colombia 1821-1827. Tomo I y II (Obra Completa)*, Biblioteca de la Presidencia de la República, Bogotá, 1988.

GÁMEZ DUARTE, FELICIANO, *El desafío insurgente. Análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812–1828*, Universidad de Cádiz, Cádiz, 2014.

HARTOG, JOHAN, *Biografía del Almirante Luis Brión*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 1983

HOPKINS, FRED, «For Freedom and Profit: Baltimore Privateers in the Wars of South American Independence», en *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*, XVIII N° 3-4, julio–octubre de 2008.

\_\_\_\_\_, «For Flag and Profit: The Life of Commodore John Daniel Danels of Baltimore» en *Maryland Historical Magazine*, Vol. 80, N° 4, 1985.

MARTÍN SANTIAGO, FELIPE, «La independencia de Canarias bajo la tutela de la Gran Colombia (1819-1830). Ataques navales en Lanzarote (1823-1825)», *Bien Me Sabe*, N° 663.

MÉNDEZ, HERMINIA, *El Almirantazgo Republicano, 1819–1822*, Academia Nacional de la Historia, Caracas, 2008.

O'LEARY, DANIEL, *Memorias del General O'Leary. Tomo III*, Ministerio de la Defensa, Caracas, 1981.

\_\_\_\_\_, *Memorias del General O'Leary, Tomo VIII*, Ministerio de la Defensa, Caracas, 1981.

PÉREZ HERNÁNDEZ, JOSÉ, «Alisios de guerra. La amenaza corsaria en La Palma: los insurgentes americanos (1815 – 1828)», ponencia presentada en el *XIX Coloquio de Historia Canario-Americana*, las Palmas de Gran Canaria, 2012.

RESTREPO, JOSÉ MANUEL, *Historia de la Revolución de Colombia en la América Meridional, Tomo III*, Imprenta de José Joaquín Besanzon, Bogotá, 1858.

SANTANA, ARTURO, «Algunas notas sobre el curso insurgente hispanoamericano en Puerto Rico», en *Revista del Centro de Estudios Avanzados de Puerto Rico*, núm. 4, San Juan – Puerto Rico, 1987.

SERRANO MANGAS, FERNANDO, «La Armada española frente a la oleada de corsarios colombianos de 1826», en *Revista de Historia Naval*, año I, N° 2, Madrid, 1983.

TORREJÓN CHÁVEZ, JUAN, «Emancipación de Hispanoamérica y guerra económica: la actividad corsaria», en *Revista General de Marina*, vol. 257, 2009.

VARGAS, FRANCISCO, *Historia Naval de Venezuela Tomo III*, Comandancia General de la Armada, Caracas, 1989.

## EL LIMEÑO MANUEL QUIMPER, OFICIAL NAVAL ESPAÑOL Y SU VISITA A HAWÁI EN 1791

---

Jorge Ortiz-Sotelo

Si bien el capitán británico James Cook fue el primer europeo en dar a conocer la existencia de las islas *Sandwich*, –hoy *Hawái*–, es muy probable que algunos navegantes españoles y neerlandeses hayan arribado a ellas con anterioridad. Lo cierto es que la primera exploración española de las mismas fue llevada a cabo por el joven teniente de fragata Manuel Quimper, al mando de la balandra *Princesa Real*, entre fines de marzo y principios de abril de 1791.

Su diario de viaje, conservado en el Museo Naval de Madrid<sup>186</sup>, da una vívida descripción de los días que pasó en ellas, brindando valiosa información sobre los diversos personajes con los que trató, las principales características físicas, frutos y animales que vio en las islas, así como un listado «con algunas voces que pueden servir de inteligencia para el conocimiento de los indios de las islas de *Sandwich*». Un extracto de dicho diario en donde se describen las islas, fechados ambos en Manila el 16 de julio de 1791, fueron publicados en el *Mercurio Peruano* en Septiembre de 1792<sup>187</sup>; y ya en Madrid, treinta años más tarde, Quimper publicó un pequeño folleto de 32 páginas en el que describe las «*Sandwich*»<sup>188</sup>.

Durante su estadía en las islas, recibió algunos presentes de los *eries* o jefes

---

186. Ms. 314, Museo Naval de Madrid.

187. «Extracto de la navegación hecha por el teniente de fragata de la Real Armada don Manuel Quimper, del puerto de San Blas al reconocimiento de las islas *Sandwich* y bahía de Manila», en *Mercurio Peruano*, N°174 (2-9-1792), p. 2-8; y «Descripción sucinta de la isla de *Sandwich* y de sus naturales, hecha por el teniente de fragata de la Real Armada don Manuel Quimper», en *Mercurio Peruano*, N° 175, (6-9-1792), p. 9-12.

188, Quimper, Manuel, *Isla de Sandwich. Descripción sucinta de este archipiélago, nombre que les dio su célebre descubridor el capitán Cook, reconocidas por el teniente de fragata de la Armada Nacional D. Manuel Quimper Benitez del Pino*. Imp. de E. Aguado, Madrid.

locales que hoy se conservan en el Museo de América de Madrid<sup>189</sup> y levantó un mapa de las mismas sobre la base cartográfica de Cook que Quimper llevaba en su viaje, añadiendo información y nombres españoles a algunos accidentes geográficos<sup>190</sup>.

Si bien la historiografía de las exploraciones tempranas de Hawái le da poca importancia a este viaje, creo que los testimonios de Quimper brindan nuevas luces sobre la historia local, la exploración del Pacífico y las siempre complejas relaciones hispano-británicas. Esa es pues la intención del presente trabajo.

## El Personaje

Nacido en Lima el 9 de abril de 1754, Manuel León Quimper Benítez del Pino comenzó a servir en la Real Armada a los 16 años de edad, como cadete de la compañía de marina del Perú, a bordo del navío San Lorenzo. En dicha nave, al mando del capitán de fragata Felipe González de Haedo y en conserva de la fragata Santa Rosalía, participó en la exploración de la isla *Rapa Nui* o Pascua y el sur de Chile, retornando al Callao el 28 de marzo de 1771<sup>191</sup>.

Pocos días después de su arribo, fue autorizado por el virrey peruano para pasar a la Universidad de San Marcos, donde durante tres años estudió «las artes de matemática, con aplicación a la náutica ..., aritmética, álgebra y geometría». Concluidos sus estudios, en junio de 1774 fue destinado a la fragata *Águila*<sup>192</sup>, que al mando del capitán Domingo Bonechea, zarpó hacia *Tahití* en septiembre de 1774 y estuvo de regreso en el Callao a principios de abril siguiente<sup>193</sup>.

En los siguientes años prestó servicios en la urca Nuestra Señora de Monserrat, el navío *Aquiles*, la fragata Santa Paula y el navío Santiago la América, habiendo sido ascendido a alférez de fragata graduado en diciembre de 1780<sup>194</sup>.

189. Cerezo Ponte, Carmen, «Manuel Quimper. Un ilustrado en Hawái», en *Anales del Museo de América*, N°22, Madrid, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, p. 126-141.

190. ms 314, f. 276, Museo Naval de Madrid.

191. (Ortiz 2015: 92-95).

192. *El Viso, expediente personal, relación de servicios Madrid, 24 de octubre de 1795, copia del 12 de diciembre de 1821*. Archivo General de Marina don Álvaro de Bazán.

193. (Ortiz 2015: 105-109).

194. *Expediente personal, Lima 24 de diciembre de 1779; Lima, 14 de enero de 1780, Marqués de Salinas; y Real Orden, San Ildefonso, 8 de octubre de 1786*. 620-982, Archivo General de Marina don Álvaro de Bazán.



En abril de 1786, zarpó del Callao hacia Cádiz a bordo de la última nave mencionada, en la que izaba insignia el brigadier Antonio María Vacaro, arribando a su destino cuatro meses después<sup>195</sup>. Tras algún tiempo en Cádiz, en febrero de 1787, pasó a Madrid con licencia para atender varios asuntos «que tiene pendientes, después de haber recuperado su quebrantada salud»<sup>196</sup>. Poco después, ya como alférez de navío, fue destinado a la Infantería de Marina estacionada en la capital española; pero noticias recibidas desde Lima a principios de 1788 sobre la situación de su madre y dos hermanas, le hicieron pedir su traslado a dicha ciudad<sup>197</sup>.

No tuvo éxito en dicho pedido, y a principios de 1789, se embarcó en el navío *Castilla*, destinado a operaciones de corso sobre los cabos de San Vicente y Espartel<sup>198</sup>. Poco después fue seleccionado por el capitán de navío Juan Francisco de la Bodega y Quadra para servir a sus órdenes en el departamento marítimo de San Blas. Su arribo a dicho lugar en la costa nayarita se produjo en enero de 1790, y casi de inmediato, se le dio el mando de la balandra británica *Princess Royal*, registrada en los documentos españoles como *Princesa Real*, nombre que usaré en adelante.

La embarcación británica, al mando del capitán Thomas Hudson, y la *Argonaut*, bajo el control del teniente James Colnett, habían sido apresadas en *Nutka* en junio de 1789 por el alférez de navío Esteban José Martínez, generando un incidente que podía poner a España y Gran Bretaña al borde de un conflicto.

Quimper desempeñó varias comisiones al mando de la *Princesa Real*, siendo la primera un viaje a *Nutka* en conserva de la fragata *Concepción* y del paquebote *San Carlos*, y la posterior exploración del estrecho de Juan de Fuca, labor que llevó a cabo desde mediados de junio hasta principios de agosto de 1790, retornando a San Blas el 13 de noviembre de aquel año.

Mientras se encontraba explorando el estrecho Juan de Fuca, el virrey no-

195. Expediente personal, hoja de servicios, San Fernando 9 de febrero de 1821. 620-982, Archivo General de Marina don Álvaro de Bazan.

196. *Expediente personal, cartas de Quimper del 15 de febrero de 1787 y del 3 de julio de 1787*. 620-982, Archivo General de Marina don Álvaro de Bazan.

197. SGU, legajo, 7093, p. 44, Archivo General de Simancas.

198. *Expediente personal, hoja de servicios, San Fernando 9 de febrero de 1821; oficio de Antonio Valdés a Luis de Córdova, San Ildefonso 8 de agosto de 1786*. 620-982, Archivo General de Marina don Álvaro de Bazan.

vohispano, Conde de Revillagigedo, dispuso la devolución de la *Argonaut* y la Princesa Real a sus respectivos capitanes a condición que se dirigieran a Macao. Colnett y Hudson, que se encontraban en San Blas desde la detención de sus naves, se embarcaron en la primera de ellas y zarparon el 8 de julio, debiendo esperar a que la Princesa Real le fuera devuelta a Hudson en el mencionado puerto chino.

A su arribo, Quimper, que en julio había sido ascendido a teniente de fragata, recibió la orden de preparar su nave para entregarla al gobernador de Manila con el objetivo de que su embarcación fuese enviada a Macao. En el curso de su viaje debía reconocer las islas *Sandwich*, pues se tenía noticia:

*de que en una se ha encontrado varios fragmentos al parecer de algún buque español, procurará vuestra merced examinarlas, tratar con sus naturales, enterarse de su comercio, régimen, situación y producciones del terreno, pues es punto bastante interesante.*<sup>199</sup>

## En Hawái

La balandra zarpó de San Blas el 14 de febrero de 1791, con Esteban Mondoñía<sup>200</sup> como primer piloto y John Kendrick<sup>201</sup> como segundo, y el 20 de marzo se avistó la isla más al sureste de las *Sandwich*, nombrada por los naturales *Tojana* o *Napú* (actual *Hawái*). Al día siguiente, mientras buscaba un buen fondeadero, se acercaron a la nave numerosas canoas para intercambiar productos de la tierra por fierro que para tal efecto se había embarcado en San Blas. En una de esas canoas llegó un *tafoa* o capitán de unos 25 años quien, según Quimper, «solicitó mi licencia para subir al buque..., y observé ser uno de los principales de esta parte de la isla, pues ningún otro dejaba subir a bordo sin mi permiso, haciéndose obedecer con un garrote que traía en las manos y la expresión de

199. Manuel Quimper, *Instrucciones de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, San Blas 14 de febrero de 1791*. Cuerpo General, 620-982, Archivo General de Marina don Álvaro de Bazan.

200. Ms. 314, f. 277v. Museo Naval de Madrid.

201. «Natural de Elgarton, Massachussets, el 25 de abril de 1790. Fue bautizado en Tepic, siendo su padrino Juan Francisco de la Bodega y Quadra». *Libro de bautizos, (1790-1798), Iglesia del Sagrario*. «A mediados de ese año se le nombró 2º piloto». *Bodega y Quadra a Revillagigedo, Tepic 17 de septiembre de 1791*. vol. 479, f. 165, Hacienda, México, Archivo General de la Nación.

tabú». A cambio de los víveres que le proporcionó, Quimper le obsequió dos hachas, dos machetes y dos hachuelas<sup>202</sup>, tratando de comunicarse con él en su lengua «por poseer una pequeña parte de ella de resultas de haber estado en las islas *Otaheti*»<sup>203</sup>.

Al amanecer del 22 de marzo, el referido *tafoa* regresó trayendo barriles llenos de agua que el día anterior le habían dado, por lo que nuevamente se le obsequiaron algunas piezas de hierro. Al día siguiente, arribaron Quimper y sus compañeros a la ensenada de *Karacacoa* (*Kealakekua*)<sup>204</sup>, lugar en donde Cook había llegado en enero de 1778 y en donde terminaría asesinado. Mientras entraban en búsqueda de un fondeadero apropiado, numerosas canoas se le acercaron y siguieron, llegando a contar, según Quimper, 176 «y entre ellas muchas dobles con más gente que la tripulación de mi balandra»<sup>205</sup>.

El 23 y el 24 de marzo llegaron varias canoas a bordo, y a las 2 de la tarde de este último día, vino en una gran canoa doble el *tafoa Nuijanua*, de unos 30 años. Al día siguiente, a las 10 de la mañana, llegó a bordo otra gran canoa «con cubierta para resguardo del agua, su gran vela de petate y en el extremo de la botavara una especie de trenza formada de plumas de varios colores que le servía de gallardete o distintivo del carácter del *ery* que conducía». Se trataba de *Tamenaba*, un hombre ya mayor, tío del principal *ery* de la isla, nombrado *Amejameja* (*Kamehameha*). Venía «con sus dos mujeres y más de 40 remeros». Fue recibido a bordo y le hicieron varios obsequios<sup>206</sup>.

Hacia mediodía llegó a bordo *Amejameja*, y al atracar al costado, se separaron todas las otras canoas «por voces que daba *Tamenaba* y otros de los principales». Quimper le ofreció un sable de su uso, «pero no lo admitió, y mandó a sus sirvientes subiesen el regalo destinado para mí. Este se componía de un gran morrión, manto y esclavina, tejido de plumas encarnadas, amarillas y algunas negras», y se los fue poniendo con sus propias manos. Quimper le presentó un cajón de hachas, hachuelas y otros fierros, pero el *ery* no lo aceptó, señalando que las otras naves le habían dado armas de fuego. Por ello, añadió

202. Ms 314, f. 275v. Museo Naval de Madrid.

203. *Ibidem*, 276.

204. Restarick, Henry B. «Historic Kealakekua bay» en *Papers of the Hawaiian Historical Society*, (n° 15: 1927). P 7.

205. Quimper, Manuel, *Extracto...*, op. cit., p. 2.

206. Ms 314, f. 277v. Museo Naval de Madrid.

un sable y «una pistola de las inútiles»<sup>207</sup>, cosas que miró con desprecio, por lo que terminó sumando a los presentes un fusil que finalmente hizo sentir al *ery* satisfecho. «Poco después solicitó ver la cámara, y habiéndolo conseguido me pidió una sobrecama que tenía en el catre, y fue preciso acceder a su ruego»<sup>208</sup>.

Preguntado, *Amejameja* le informó que quince naves habían arribado en su isla, indicando los nombres de sus capitanes, aunque en la mayor parte de los casos, dichos nombres estaban alterados y resultan difíciles de identificar. Sea como fuese, las primeras habían sido las fragatas británicas *Discovery* y *Resolution*, de los capitanes James Cook y Charles Clerke, en 1778 y 1779. En la segunda visita se había producido la muerte de Cook a manos de los nativos, «lo que llevó a tomar precauciones para los que siguieron, a fin de evitar situaciones similares».

Sobre la base de esa información y de otras fuentes, he podido elaborar el siguiente listado de naves llegadas a las islas *Sandwich* antes de Quimper. Las primeras fueron el *Queen Charlotte* y el *King George*, de los capitanes George Dixon y Nathaniel Portlock, que fondearon en *Karacacoa* el 26 de mayo de 1786, e intercambiaron algunos productos con los nativos sin bajar a tierra. Pasaron luego a *Oahu*, donde permanecieron del 1 al 7 de junio, visitando luego *Ni'ihau*. Ambas naves retornaron a *Oahu* a finales de ese mismo año y casi de manera simultánea, las naves de la expedición de Jean-Francois de La Perouse, *Boussole* y *Astrolabe*, recalaron brevemente en *Maui* del 1 al 3 de junio de 1786. En agosto del siguiente año, llegó John Meares, en el *Nootka*, a bordo del cual se embarcó Tayana, quien habría sido el primer hawaiano en visitar *Macao* y la costa del Noroeste. Meares, mientras tanto, retornó a *Hawái* en octubre de 1788 con el *Felice*.

En febrero de aquel año el *King George*, del capitán James Colnett, arribó a bahía *Waimea*, en Kauai, y en diciembre llegaría la *Iphigenia* del capitán William Douglas junto a su consorte, el *North West America*, al mando de Robert Hunter. Ambos arribaron primero a *Maui* y luego a *Hawai*, en donde desembarcaría Tayana. Douglas permaneció en la isla hasta marzo de 1789, cuando pasó a la costa del Noroeste; retornaría en julio, fondeando en *Waikiki*. Poco después, en agosto, la balandra *Columbia Redivida*, del capitán Robert Gray, arribó a *Hawái* para luego pasar a *Kauai*, donde embarcó a Atu, un jefe local, siendo el primer hawaiano en llegar a Boston. Sobre Gray, *Amejameja* señaló que era medio

207. Ms 314, f. 277v-278. Museo Naval de Madrid.

208. Idem.

tuerto. Por la misma fecha llegó el *Lady Washington*, del capitán John Kendrick, dejando dos desertores en tierra (James Boyd y Parson Howel), que fueron encontrados por el capitán George Vancouver en 1793. El 22 de septiembre de 1789 fondeó en *Hawái* el *Mercury*, del capitán John Henry Cox, pero dos días después pasaría a *Maui*. A principios del siguiente año arribó a *Oahu* el *Eleonora*, del capitán Simon Metcalfe, quedando en tierra el marinero John Young, el primer no nativo en asentarse en el archipiélago. Esta nave fue seguida, en agosto, por la goleta *Grace*, al mando del ya mencionado capitán Douglas, dejando dos hombres en *Hawái* para recolectar sándalo, actividad que ya venían llevando a cabo sus predecesores<sup>209</sup>.

Al ser preguntado si había ingleses en las islas, Amejameja indicó que en *Maui* estaban Tafijana junto a Errere, y que en *Aturi* habían estado Toti, Matias y Themer, pero se habían ido a Macao. Preguntado sobre la información que le habían dado los indios del norte de su isla sobre otros dos ingleses, nombrados Olojand y Aritati, respondió con desagrado y mudó de conversación<sup>210</sup>.

Amejameja y Quimper intercambiaron sus nombres, enviando el primero una gran canoa llena de frutos de la isla, repitiendo la visita en los días siguientes para el envío de frutos locales.

El 28 de Septiembre, Quimper desembarcó para reconocer personalmente la isla, siendo recibido por el ya mencionado *ery* con todos sus capitanes y numerosos nativos, formando una multitud que Quimper estimó en unos 2000 individuos. «Al llegar a saludarme el mencionado *ery* con la palabra *aroja* (*aloha*), que significa amigo, alargué la mano para tomar la suya en prueba de amistad, costumbre que he encontrado también en estos naturales, pero Amejameja retiró la suya diciéndome tabú, que significa prohibición»<sup>211</sup>. En la arena estaban dibujadas una fragata y una goleta.

Al retornar a bordo encontró a Tellumotu en su gran canoa doble, quien lo saludó y le entregó una carta en inglés que el piloto Kendrick tradujo. Era del capitán Cox, indicando que el 24 de septiembre había salido para la costa americana, dejando a este hombre con *Tayana*<sup>212</sup>. En la carta, recomendaba a

209. Restarick, Henry B. op. cit., p. 10.

210. Ms 314, f. 278. Museo Naval de Madrid.

211. Ibidem, p. 278v.

212. «Llamado también Kaiana». Restarick, Henry B. op. cit., p. 9. «Mawtaray y José Mariano por los españoles cuando fue detenido en uno de los buques de Colnett en *Nutka*». Cutter, Donald. «Spanish in Hawaii: Gaytan to Marin». En *Hawaiian Journal of History*. (1980, vol. 14), p. 25.

Tellumotu a todos los capitanes que llegaron a este lugar por ser un jefe importante en la isla, en quien se podía confiar<sup>213</sup>.

Tellumotu permaneció esa noche a bordo, indicando en la conversación que sostuvo con Quimper, que los capitanes Douglas y Medcalfe «habían informado a todos los eries de la isla ser los españoles mala nación, ladrones y hombres de mala fe... tomaban cuantas embarcaciones veían y que muy pronto llegarían a la isla». Obviamente, Quimper trató de convencerlo en que aquello era una falsedad, aunque no tenemos evidencias de que el referido *ery* realmente aceptara su versión<sup>214</sup>.

El 29 de septiembre, Amejameja volvió a visitar el buque acompañado del *ery* Namateja, a quien también se le hicieron algunos presentes. A mediodía, llegó a bordo el *ery* Tayana, que había ido a *Macao* y *Nutka* con Meares, retornando con Douglas. Le entregó otra carta en inglés, que traducida por Kendrick resultó ser de su padre, John Kendrick, capitán del *Washington*, fechada en noviembre de 1789. En ella señalaba que había permanecido tres semanas en dicho lugar, recibiendo atención de los jefes, en especial de Tayana, por lo que lo recomendaba. A pesar de que Quimper le hizo varios obsequios a este último, retuvo las cartas para sustituirla por una recomendación personal<sup>215</sup>.

El 30 de septiembre, Quimper levó anclas para dirigirse hacia el norte, fondeando en una ensenada que llamó “Ulloa”. Permaneció poco tiempo ahí, decidiendo retornar a la bahía de Karacacoa hasta que mejorara el viento y pudiera seguir reconociendo las otras islas. Al día siguiente pasó a un surgidero que los naturales llamaban Taratatua, el mismo que fue bautizado como Vacaro por Quimper, en el actual condado de Kailua, Hawái. A su costado llegó en una gran canoa Teugi, hermano menor de Amejameja, que le regaló un penacho de plumas, haciendo luego que remolcaran la balandra hasta el fondeadero. Precisó que Karacacoa estaba mucho más al sur, por lo que fondeó el 1 de abril de 1780, ya que en el día anterior, el nativo Teugi, le había informado a Quimper que una embarcación fue vista en la parte sur de la isla.

Ante esto, Quimper escribió una carta en inglés al capitán de esa desconocida nave, la que fue llevada por dos nativos. Al día siguiente, cerca de las 08:30, llegó Tayana con una esquila en inglés del teniente James Colnett, capitán del

213. Ms 314, f. 279. Museo Naval de Madrid.

214. *Ibidem*, 279v.

215. *Ibidem*, 279v-280.

paquebote *Argonaut*, que estaba fondeado frente a una ranchería. Indicó que había sabido por los naturales de la presencia de tres o cuatro ingleses en la isla a los que ofreció asistirlos, señalando que él y su nave habían estado prisioneros de los españoles por doce meses y que vendrían a esa isla para poblarla, afirmándoles que «así tengan ustedes cuidado porque ellos no dan ningún cuartel». Luego, añadió que se dirigiría a Macao, a donde debía estar en dos meses<sup>216</sup>.

Quimper escribió a Colnett informándole donde se encontraba fondeado y la comisión que tenía «por parecerme serle interesante anticiparle la noticia de la entrega del buque a su capitán Tomas Udzon y demás pertrechos pertenecientes a él». Le indicó, asimismo, que tenía una carta de Bodega y Quadra para él, que se la había dado en caso de encontrarlo y en la que explicaba su comisión.

Luego de despachar dicha carta con *Tayana*, se avistó al *Argonaut* en la boca de la ensenada, por lo que envió su lancha con el segundo piloto Juan Kendrick para que pudiese practicar y entregar la carta de Bodega y Quadra. Al retornar la canoa en la que había enviado su primera carta, se le informó que Colnett había amarrado al que se la entregó porque venía con intenciones hostiles. Quimper no dio crédito a esto, pero comenzó a recelar al ver que el paquebote permanecía en la boca de la ensenada por espacio de dos horas, sin ingresar. Por ello, señala Quimper «hice cargar todas las armas de fuego, poner en la mejor disposición todos los pertrechos y exhortar a la gente a fin de que estuvieran listos y manifestasen espíritu en caso de combate por insulto al pabellón»<sup>217</sup>.

La actitud amenazante del paquebote hizo que las canoas que estaban al lado de la balandra se separaran y los nativos que se hallaban a bordo pudieran escapar «excepto el hermano menor de Amejameja y otro capitán, que de ningún modo se quisieron ir, sino antes pedían fusiles para defendernos, diciéndome que si vencía el paquebote por ser más grande que la balandra, nos defenderían en tierra»<sup>218</sup>.

A las 04:30, el paquebote cargó sus gavias e ingresó a la ensenada, fondeando a dos cables de distancia, de modo que quedó atravesado con la balandra,

216. Ms, 314, f. 281v. Museo Naval de Madrid.

217. Ibidem, p. 282.

218. Ms 314, f. 282v. Museo Naval de Madrid.

«presentándome el costado de estribor». Quimper llamó por la bocina a la lancha y Kendrick contestó que Colnett se estaba vistiendo para pasar a la balandra, pero notó «al mismo tiempo que el cañón y pedreros de la banda de babor lo pasaron a estribor, que subían esmeriles y fusiles a las cofas, y todo era preparación de combate», por lo que quedó claro que tenía intenciones hostiles.

Quimper volvió a tomar la bocina, indicando a Kendrick que le pidiera a Colnett que manifestara sus intenciones, respondiendo este último que venía en la lancha a bordo. «No obstante, mandé al contra maestre estuviese pronto el cable para largarme para adelante, a fin de presentarle el costado al menor movimiento»<sup>219</sup>. Llegó la lancha al costado con el piloto Cristoval Chaquez, que fue recibido y pasó a la cámara con Quimper, donde le entregó una carta de Colnett en la que exigía la entrega de la balandra y le indicaba que retendría a Kendrick hasta conocer su decisión. Sin comprender del todo la carta, pues su intérprete era este último, Quimper pudo conocer, a través de Chaquez, que Colnett quería que pasara a su nave por ser oficial de mayor graduación. Quimper aceptó, pero antes de hacerlo dejó instrucciones a Montofía como primer piloto para que, en caso de alguna tropelía, defendiera la nave de manera decidida.

En el *Argonaut*, Quimper fue recibido por Colnett y ambos pasaron a la cámara, donde le hizo conocer, a través de Kendrick, sus instrucciones. Colnett propuso que lo siguiera a Macao, pero Quimper se negó rotundamente a separarse de lo que establecían sus instrucciones. El capitán británico insistió, precisando que iría con pabellón español, pero Quimper volvió a rechazar esa propuesta, señalando que «los oficiales de honor antes derraman la última gota de sangre, y respecto a que no estaba satisfecho con los documentos vistos, yo estaba bien satisfecho de las fuerzas de su buque».

Ante esto, Colnett hizo junta con sus pilotos, quienes con excepción de Chaquez, le aconsejaron usar la fuerza para recapturar la balandra si no aceptaba seguirlos a Macao. Quimper volvió a rehusarse y señaló que tanto él como Kendrick, más los seis tripulantes de su lancha, se retirarían a su nave para entrar en combate. Estando ya en la lancha, Colnett le pidió que volviera a subir a su nave y asistiera a una nueva junta con sus pilotos. De resultas de ello, le pidió que le entregara «(si lo tenía por conveniente) una copia del pasaporte». Con-

---

219. Idem.



venido esto, Quimper se retiró a la balandra y al día siguiente, cuando Colnett pasó a la Princesa Real, le entregó copia de dicho documento, acordando ambos saludar mutuamente a sus reyes, lo que se llevó a cabo en ambas naves<sup>220</sup>.

El día 3, Colnett volvió a visitar a Quimper, mientras que las canoas rodeaban al paquebote:

*por haberles impuesto el ery Tayana tabú, prohibición de comercio o auxilio a la balandra: el antedía había prometido el mencionado ery mi cabeza al capitán Colnett en caso de combate, y sabiendo había llegado a mi noticia su infamia por aviso que me dio el hermano menor de Amejameja, nombrado Tegui, se retiró a todos los demás el tabú.*<sup>221</sup>

El tabú fue suspendido por Tayana al día siguiente, tratando de congraciarse con Quimper a través de Kendrick. Vino a bordo el ery Tumenaba, «que me había prometido desde el otro fondeadero un sombrero cubierto de plumas, pero mudó de dictamen luego que llegó el paquebote, y lo regaló al capitán Colnett». Para aplacar a Quimper le obsequió cuatro cueros de nutria (a las que llaman capas de Nuca), quedando en su poder unos veinte. Al preguntarle de dónde los había sacado, indicó que fueron un regalo del capitán británico Douglas (a quien llamaban Tane), cosa que le pareció sospechosa. Otros eries le obsequiaron tres pieles más, pudiendo enterarse que las habían tomado de la goleta norteamericana *Fair American* que había salido de San Blas con solo cinco tripulantes. Preguntó también si en la parte norte de la isla había dos británicos, llamados Arojana y Aitate, pero no pudo obtener noticia de ellos.

En el quinto día, Quimper pasó a bordo del *Argonaut* para preguntar a Colnett si los nativos habían tomado la goleta norteamericana. Este le indicó que sospechaba lo mismo pero que no había podido obtener noticias concretas. Tayana, que estaba en el paquebote, abrazó a Quimper y le aseguró que era su amigo, pasando con él a la balandra.

220. Cuerpo General, 620-982, Archivo General de Marina don Álvaro de Bazan. También en Quimper, Manuel, Diario desde San Blas a las islas de Sandwich y Manila por el teniente de fragata don Manuel Quimper, ms. 622, doc. 2, f. 281-282, Museo Naval de Madrid. Véase también en Quimper, Manuel, Extracto..., op. cit., 4-5, Quimper, Manuel, «Descripción sucinta de la isla de Sandwich y de sus naturales, hecha por el teniente de fragata de la Real Armada don Manuel Quimper». En *Mercurio Peruano*, t. VI, n° 175 (6/9/1792) y Quimper, Manuel, «Puerto de Santa Cruz de Nootka a 31 de mayo de 1790». En *Mercurio Peruano*, t. VI, n° 175 (1792), p. 12-15.

221. Ms. 314, f. 284v. Museo Naval de Madrid.

A las 1 de la mañana del sexto día, vino una canoa por la proa y un hombre intentó llegar nadando, pero lo ahuyentaron con un disparo. Quimper hizo pasar lista y se percató que faltaba el marinero Martín Mariano, el cual perteneció a la dotación del *Argonaut* y se había quedado en San Blas cuando dicha nave fue devuelta a Colnett, por lo que sospechaba fuertemente que había sido seducido para que desertara y retornara a la nave británica. Por ello, Quimper despachó al primer guardián en la lancha para preguntar al referido capitán por el desertor. Colnett le hizo recorrer su nave, sin encontrar al referido marinero, luego de lo cual la Princesa Real se hizo a la vela para continuar con el reconocimiento del archipiélago<sup>222</sup>.

Luego de esto, Quimper se dirigió al canal entre las islas Moqui (*Mau*) y Tarube (*Kahoalawe*), donde fue alcanzado por la canoa del *ery* Taruney, quien le llevaba frutos de la isla. «Este es uno de los más venerados sacerdotes de sus *imaraes* o templos en que sacrifican a sus ídolos, siempre me profesó grande amistad, y sin embargo del retiro que hicieron los demás *eries* luego que vieron el paquebote inglés, no faltaba ningún día de mi bordo». Taruney le indicó que la tripulación británica había informado mal sobre los españoles y que por eso los *eries* no habían ido a verlo.

Al tratar sobre *Taratatua*, cuyo *ery* es Amejameja, Quimper señaló que es muy fecunda y que sus pobladores han tenido bastante trato con los británicos. Describe las casas y los figurones «inmediatos a unos grandes armazones de palos», agregando que a los lugares de enterramiento los denominan *morcca*, vedado entre ellos por ser contiguo a los *imaraes*, templo del ídolo de oro<sup>223</sup>. Describe el volcán de la isla, señalando «que las más de las noches pone aquella parte de la atmósfera, que parece una aurora boreal», informándole los nativos a Quimper que arroja mucho fuego y que es venerado, viniendo de otras islas para idolatrarlo.

Describe los cultivos que hay en las islas y las principales actividades de sus pobladores, agregando que los *eries* comen carne de perro y no de puerco, como los demás. Esto ha sido impuesto por los sacerdotes locales con la palabra tabú o *tapú*, indicando que es un precepto de su dios de oro; el *ery* también puede imponer tabú en otras cosas. Los *eries* y algunos capitanes, a los que

222. Cutter, Donald, op. cit., p. 20. «Señala que cuando Vancouver llegó a la isla, encontró a un marino español del buque de Martínez, a quien identifica con este desertor».

223. Quimper, Manuel, Descripción..., op. cit., p. 9-10.

llaman *thoua*, son los únicos que pueden beber el *aba* que se hace de una raíz y que les puede llegar a privar el sentido.

Quimper menciona que los nativos forman pozas en la playa para obtener sal. Luego describe los animales marinos que se consumen, señalando la existencia de perlas que han intercambiado con los británicos. Los nativos visiten mantas pintadas de varios colores hechas de corteza, las que en guerra se adoran con manto, esclavina y un morrión con plumas de diferentes colores, usando generalmente un taparrabo.

## Maui

El 7 de abril, Quimper avistó la isla Moqui, de donde salieron dos canoas. En una de ellas venía un *tafoa* que le sugirió que fondeara en una ensenada al este de la isla, donde residía el *ery* principal, llamado Tetiri, con quien se hallaban dos ingleses, llamados Tatifana y Erere, «que tenían acopiadas muchas perlas, como igualmente el expresado *ery*»<sup>224</sup>. Quimper debió tomar esto en cuenta, pues cruzó por el canal que separa las islas de Moqui y Tarube, registrando un islote llamado *Morrotine*; cerca de las 11 de la mañana del 9 de abril, avistó las islas Ranay y Morrotoy (*Lanay* y *Molokai*).

Poco después recaló brevemente en una ensenada que llamó “de la Bodega”, en donde los nativos llegaron a bordo con alimentos y también con algunas perlas chicas, indicando que las grandes se las habían quitado los ingleses que estaban con el *ery* Tetiri<sup>225</sup>.

## Oahu

En la tarde del 10 de abril, la Princesa Real fondeó en una gran ensenada en la isla de Guajú, recibiendo agua, leña y víveres por parte de los nativos y del *ery* Manono. Este último le obsequió un penacho y esclavina de plumas, cuatro petates, unas mantas pintadas, seis grandes puercos, una canoa con frutos “y un

224. Ms. 314, f. 285v. Museo Naval de Madrid.

225. Ms. 314, f. 286, Museo Naval de Madrid.

canutito de caña con algunas perlas chicas”. Quimper preguntó si había perlas grandes, respondiendo Manono que sí, pero que todas se las había llevado su padre Tetiri, eryl de Maqui, que pocos días antes se había retirado a su isla en compañía de dos ingleses<sup>226</sup>.

Quimper le obsequió una pistola a Manono, descubriendo que los nativos de la isla, a instancias del eryl Amejameja, de la isla de Guaji, habían apresado una embarcación chica de España, que en realidad era la goleta norteamericana *Fair American*, detenida en Nutka y liberada en San Blas para que se dirigiera a Macao:

*y que de los cinco hombres traía habían muerto con sus lanzas tres de ellos incluido el capitán, y que los dos restantes los tenían prisioneros, y que la embarcación la tenían en una ensenada, y que con ella habían ido a guerrear con su padre Tetiri, y que en la refriega había sacado una lanzada en una pierna el eryl de la isla de Atuyay, nombrado Taó, auxiliar de su padre, que había recibido la herida de mano del eryl Tayana, quien mató al capitán de la embarcación Paniani (española).*<sup>227</sup>

Los dos sobrevivientes eran los que el eryl de Maqui, llamado Tetiri, mantenía en su isla.

En agradecimiento a Manono, Quimper le obsequió lo mismo que a otros *eries*, «pero reconociendo no le acomodaban las hachas y hachuelas, y había adquirido de este buen hombre las noticias que llevo expuestas, le di una pistola de las más inútiles que tenía a petición suya»<sup>228</sup>, así como una carta de recomendación.

La ensenada, que Quimper no pudo reconocer por el corto tiempo que permaneció en ella, es donde actualmente se ubica la base naval norteamericana de Pearl Harbor<sup>229</sup>.

226. *Ibidem*, f. 287.

227. *Ibidem*, f. 287v.

228. Ms. 314, f. 287v. Museo Naval de Madrid.

229. (Beerman 1998: 37)

## Kauai

A mediodía del 12 de abril, la Princesa Real zarpó hacia la isla que los habitantes llamaron Atuay, llevando con ellos a Oiquroa, un nativo que había suplicado ser transportado a ese lugar. Fondeó al mediodía del 14 de abril en el mismo sitio que lo había hecho Cook, bautizándolo Quimper con el nombre de “Córdova y Ramos”. Numerosas canoas se acercaron a los costados, viniendo en una de ellas el *ery* Trajustotoa o Trautotoa junto a su hijo Traguiri, trayendo diversos obsequios y productos de la isla e invitando a Quimper a bajar a tierra para conocer al *ery* principal, Tamuery. En señal de aprecio, Quimper le entregó hachas, hachuela y otros fierros.

Para reconocer la ensenada, ríos y terreno, Quimper despachó una lancha que le informaría sobre el nativo Tamurey, un joven de unos nueve o diez años que le mostraría la ranchería y los cultivos de la isla. Este era cuñado de Tacó, principal *ery* de la isla de Atuay, quien había ido a Moqui para unirse con Tetiri y combatir a Amejameja. Ante esto, Tacó terminó siendo repudiado por mantenerse mucho tiempo fuera de la isla, perdiendo el mando ante la iniciativa de sus capitanes, quienes le entregaron el control de la isla de Atuay a Tamuery. Según noticias de los *eries* de Guaji, Tacó no era legítimo *ery* de Atuay, sino que era un traidor por haberse levantado contra el legítimo *ery*, al que dio muerte.

Esa misma tarde, Trajustotoa le trajo un fusil para que lo compusiera, lo que fue hecho por el condestable Tacó, quien gobernaba por la minoría de edad del *ery*.

## Niihau

El 16 de abril, Quimper zarpó hacia la isla Onijau, fondeando en una ensenada que llamó de Mazarredo. Al igual que en las otras islas, su buque fue visitado por muchos nativos, por lo que Quimper preguntó a uno de los tayonas si habían encontrado restos de un naufragio. Los nativos respondieron que sí, prometiéndole traer al día siguiente un pedazo de madera de dicho naufragio. Ante esto, «no di la vela, aprovechándome del buen tiempo para seguir mi navegación a Manila»<sup>230</sup>.

230. Ms. 314, f. 289v. Museo Naval de Madrid.

En el fondeadero se encontraba el *Argonaut*, y al volver a preguntar a Colnett por el marinero desertor, Quimper obtuvo similar respuesta que la anterior. El paquebote zarpó en la tarde del 17 de abril rumbo a Macao, llegando poco después el *tafoa* que le había prometido traer un resto del naufragio, pero lo que le presentó fue «un gran tronco de árbol pensando engañarme». Los nativos le informaron que Colnett había sacado muchas perlas de Onijau, al igual que la isla de Atuy.

Sin haber encontrado evidencias del supuesto buque español naufragado, el día 18 de abril, Quimper levó anclas para seguir hacia Manila.

## Manila

La navegación hacia el puerto filipino no presentó mayores contratiempos, salvo el haber rendido «el botalón de la redonda corriendo en popa sobre un gran chubasco». Para el 11 de junio, 53 días después de haber salido de Onijau, fondeó en Manila.

El 20 mayo de 1792, Quimper emprendió el retorno a San Blas, al mando de la fragata *San José y las Ánimas*, en conserva de la goleta *Valdés*, pero un terrible huracán las separó el 12 de julio entre las islas Marianas y Luzón. La *Valdés* tuvo que regresar a Manila, mientras que la fragata, que había rendido el trinquete, perdió las cofas y las mesas de guarnición, teniendo que picar los masteleros para poder salvarse, logrando arribar a San Blas el 6 de febrero de 1793. Además de carga, traía como pasajera a Francisca Marquez, viuda del intendente de la provincia de Camarines, con quien Quimper se casaría poco después<sup>231</sup>.

Promovido a teniente de navío en abril de 1793, Quimper sirvió como oficial de órdenes de Bodega y Quadra, reemplazándolo cuando la salud de este último no le permitió continuar con sus funciones. La salud de Quimper tampoco era buena, pues sufría de las secuelas del escorbuto y de una severa afección cutánea, por lo que en enero de 1795 pidió regresar a España<sup>232</sup>.

231. *Expediciones a Indias, Revillagigedo a Valdés, México 30 de noviembre de 1792*. Legajo 14, doc. 8, N°169. Cuerpo de Oficiales, 620-982, Archivo General de Marina don Álvaro de Bazan.

232. *Marqués de Branciforte a Valdés. México, 30 de enero de 1795*. N°13, Expediente personal 602. Archivo General de Marina don Álvaro de Bazan.

Autorizado para ello, se puso en camino para Veracruz, arribando a La Habana a fines de diciembre de 1795 con el navío Santiago la España. Permaneció allí hasta el 3 de junio de 1796, cuando se embarcó en el navío *Santiago la América*, arribando a Cádiz el 21 del siguiente mes. En septiembre pasó a Madrid, donde procuró recuperar su salud bajo el cuidado de «los parientes y familia de su mujer (que también se halla enferma)»<sup>233</sup> Quimper debía sentirse realmente mal, pues en octubre pidió separarse del servicio naval pero sin abandonar sus funciones reales, por lo que los facultativos lo prescribieron, separándolo del mar por algún tiempo<sup>234</sup>.

Admitido a la orden militar de Santiago<sup>235</sup>, el 20 de mayo de 1797 se embarcó en el navío San Rafael, tomando parte en la defensa de Cádiz, bloqueado por las escuadras de los almirantes John Jervis y Horatio Nelson. A principios de noviembre pasó al apostadero de Algeciras, donde sirvió hasta fines de junio de 1798, llevando a cabo numerosas comisiones a Cádiz y Málaga y participando en los ataques a Gibraltar<sup>236</sup>.

Luego sirvió en el departamento de Cádiz, donde brevemente ejerció el mando de la goleta *Atrevida*, empleada en la protección de convoyes. Ya por noviembre de 1798, pasó a Madrid para servir en los batallones de marina y a mediados de abril 1802, se le nombró ministro tesorero de la caja real de Veracruz,<sup>237</sup> llegando a dicho puerto en la urca *Presentación*, tomando posesión de su cargo el 2 de mayo de 1803<sup>238</sup>. Menos de un año después, en abril de 1804, fue nombrado intendente de Huamanga, y tras un largo viaje, llegó a Lima en junio de 1806 solo para enterarse que dicho cargo no estaba vacante. Ante esto, el virrey lo nombró gobernador e intendente interino de Puno, cargo que tomó

233. *Solicitud de licencia y prórroga de Quimper y varios documentos más sobre este tema, Cádiz, 11 de agosto de 1796 y 26 de enero de 1797*. Expediente personal, 620-982. Archivo General de Marina don Álvaro de Bazan.

234. *Carta de Quimper, San Lorenzo, 24 de octubre de 1796*. Expediente personal, 620-982. Archivo General de Marina don Álvaro de Bazan.

235. *Real orden, Aranjuez, 18 de marzo de 1797 y Madrid, 27 de junio de 1797*. Expediente personal, 62-982. Archivo General de Marina don Álvaro de Bazan.

236. Expediente personal, 7 de noviembre de 1797. 620-982. Archivo General de Marina don Álvaro de Bazan.

237. *Hoja de servicios, San Fernando, 9 de febrero de 1821*. Expediente personal, 620-982. Archivo General de Marina don Álvaro de Bazan; real orden, 2 de noviembre de 1798 y 8 de mayo de 1800. AGS, SGU, leg. 7085, 5, f. 148.

238. Arribadas, 520, N°185; Lima, 748, n°102. Archivo General de Indias.

posesión el 2 de noviembre de 1806 y el cual desempeñó hasta 1814, cuando tuvo que dejarlo a consecuencia de la revolución del Cusco<sup>239</sup>.

Durante ese año fue nombrado gobernador e intendente de Huamanga, asumiendo sus funciones a mediados de 1815 y permaneciendo en dicho lugar hasta 1820, cuando pasó a España<sup>240</sup>.

Ya en la Península, publicó *Laicas vivacidades de Quimper*, un folleto poético explicando su actuación durante el levantamiento del Cusco en 1814; y en 1822 hizo lo propio con *Islas Sandwich*. Descripción sucinta de este archipiélago.

Retornó al Perú en 1822, siendo detenido en Panamá hasta después de la Batalla de *Ayacucho*, cuando finalmente pudo reunirse con su familia en Huamanga<sup>241</sup>. En 1825 fue subprefecto de *Andahuaylas* y luego de *Huanta*, tomando parte en el control de las revueltas de los *iquichanos* (1826). Se incorporó a la Armada como capitán de fragata (1827), siendo destinado a la Capitanía del Puerto de *Paita*, desde donde pasó a hacerse cargo en Guayaquil durante la ocupación de esa ciudad por las fuerzas peruanas en 1829. Ese mismo año pasó a la Comisión Militar de la Cámara de Diputados (1829) y luego sirvió como capitán del puerto de Arica (1832), subprefecto de *Ica* (1837) y juez militar de primera Instancia (1838). Finalmente, dejó el servicio en 1842 como capitán de navío.

Estuvo casado con Francisca Márquez, que residió en Madrid al menos mientras Quimper sirvió en Veracruz y Puno, y tras haber enviudado contrajo matrimonio con la ayacuchana Micaela Olano de Mendieta.

Falleció en Lima en abril de 1844.

239. Lima, 732, n°61; Lima 748, n°102 y Estado, 73, n°122. En Archivo General de Indias.

240. *Archivo de José Fernando de Abascal y Souza. Diversos, 3, A. 1815, R.1, D. 100 y A.1816, R.1, n° 2, d. 23 y Diversos 5, A. 1820, R. 1, d. 22. 750, n°51*, Archivo General de Indias.

241. *Relación de méritos, Lima, 27 de abril de 1843*. Expediente personal, p. 13-14. Archivo Histórico de Marina.



## Bibliografía

Cerezo Ponte, Carmen, «Manuel Quimper. Un ilustrado en Hawái», en *Anales del Museo de América xxii*, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Madrid, 2014 (pp. 126-141).

Cutter, Donald, «Spanish in Hawaii: Gaytan to Marin», en *Hawaiian Journal of History*, vol. 14, 1980 (pp. 16-25).

Quimper Benitez del Pino, Manuel, «Descripción sucinta de la isla de Sandwich y de sus naturales, hecha por el teniente de fragata de la Real Armada don Manuel Quimper», en *Mercurio Peruano*, T. VI, n°175, 1792 (pp. 9-12).

\_\_\_\_\_, «Extracto de la navegación hecha por el teniente de fragata de la Real Armada don Manuel Quimper, del Puerto de San Blas al reconocimiento de las islas Sandwich y bahía de Manila», en *Mercurio Peruano*, t. VI, n°174, 1792 (pp. 2-8).

\_\_\_\_\_, *Isla de Sandwich. Descripción sucinta de este archipiélago, nombre que les dio su célebre descubridor el capitán Cook, reconocidas por el teniente de fragata de la Armada Nacional D. Manuel Quimper Benitez del Pino*, E. Aguado, Madrid, 1822.

\_\_\_\_\_, *Laicas vivacidades de Quimper, antorcha peruana, acaecimientos del Perú en civiles guerras, promovidas por el reino de Buenos-Ayres, desde el año de 1809 hasta el de 818*, Imprenta de Álvarez, Madrid, 1821.

\_\_\_\_\_, «Puerto de Santa Cruz de Nootka a 31 de mayo de 1790», en *Mercurio Peruano*, t. VI, n°175, 1792 (pp. 12-15).

Restarick, Henry B, «Historic Kealakekua bay» en *Papers of the Hawaiian Historical Society*, n° 15, 1927, (pp. 5-20).



# LA IMPORTANCIA DEL FACTOR NAVAL EN LA GUERRA DE CHILE CONTRA LA CONFEDERACIÓN PERÚ-BOLIVIANA (1836-1839).

---

Gonzalo Serrano del Pozo<sup>242</sup>

## Introducción

La guerra de Chile contra la Confederación es una etapa en la historia de Chile, Perú y Bolivia que no ha recibido la suficiente atención por parte de los investigadores. Por esta razón, las miradas que existen sobre esta guerra permanecen, en gran medida, estancadas en el siglo XIX y comienzos del XX.

Últimamente, se han realizado nuevas investigaciones y aportes, pero resultan insuficientes para comprender el conflicto en toda su dimensión, en especial si se compara con lo realizado con la guerra del Pacífico. En consecuencia, casi no existen trabajos que analicen la relevancia del factor naval en la guerra de la Confederación<sup>243</sup>. Esto es bastante llamativo considerando que el mar era el principal medio de conexión entre estos tres países a inicios del siglo XIX, por lo que cruzar el desierto de Atacama, el más seco del mundo para avanzar de Chile a Bolivia o de Perú hacia a Chile, no era una opción viable.

---

242. Director del Centro de Estudios Americanos, Facultad de Artes Liberales de la Universidad Adolfo Ibáñez. Doctor y Magíster en Historia por la Universidad Católica de Valparaíso. Esta investigación forma parte de un proyecto CONICYT/FONDECYT/INACH/INICIACIÓN/N°11180553 (2018-2021) y fue presentada como ponencia en el Simposio de Historia Naval, Annapolis, Maryland, 20 de septiembre de 2019.

243. Entre los autores que se han referido a esta temática podemos citar a Luis Uribe, *Nuestra Marina Militar, Desde la liberación de Chiloé (1826) hasta la guerra contra España (1865)*. Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1913; Manuel Vegas, *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Impreso en los Talleres Gráficos de la Imprenta de la Marina, Lima, 1973; Jorge Balaresque, «El Combate de Casma», *Revista de Marina*, N° 707, Valparaíso, 1975, (pp. 494-500); Fuenzalida, Rodrigo, *La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario*. Valparaíso, 1978 y Serrano, Gonzalo, «Un período poco conocido en la historia de nuestra Escuadra» en: Varios autores, *Escuadra Nacional 1818-2018*, Banco Santander, Valparaíso, (pp. 78-107).

Solo hemos encontrado una mención a un supuesto plan del mariscal boliviano Andrés Santa Cruz para atacar a Chile cruzando el desierto, pero no existen más antecedentes que permitan asegurar que realmente haya sido así<sup>244</sup>. En definitiva, la única forma de emprender la guerra era a través del mar, de ahí que creemos necesario destacar su importancia y analizar de qué forma Chile enfrentó este desafío.

### La conformación de una Escuadra

Una vez consolidada la independencia, mantener una escuadra tenía un costo demasiado elevado en una época en que los jóvenes estados estaban en una etapa de formación. La lista de necesidades era muy extensa y poseer una armada preparada para la defensa, era un lujo que ninguno de los países que participaron de esta guerra se podía dar. Se necesitaba un motivo, lo suficientemente poderoso, para justificar la mantención de una escuadra.

El gobierno de Chile encontró la ocasión para conformar una flota cuando el boliviano Andrés Santa Cruz aprovechó los conflictos internos de Perú para intervenir en su política y formar una confederación que volviera a unir el norte y sur de Perú con Bolivia, tal como funcionaban antes de la independencia. El proyecto permitía a Santa Cruz volver a tener a la ciudad de Arica como el principal puerto de importaciones y exportaciones, tal como ocurría antes de 1825, hasta que el Alto Perú se transformó en Bolivia.

Desde el punto de vista chileno, la formación de la Confederación Perú-Boliviana fue considerada como una amenaza para sus intereses, en especial para el poderoso ministro Diego Portales, tal como se puede observar en sus cartas, siendo la más famosa sobre este tema, la dirigida al almirante Manuel Blanco Encalada en septiembre de 1836:

*La Confederación debe desaparecer para siempre jamás del escenario de América. Por su extensión geográfica; por su mayor población blanca, por las rique-*

---

244. Una de los escasos antecedentes de que esto haya sido posible, aparece citado en la obra de Ramón Sotomayor Valdés. Según el historiador chileno, existen en el archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores dos cartas originales firmadas por un tal Esteban Fernández y dirigidas a Santa Cruz en las que se plantea la opción de atacar a Chile por el norte, a través del desierto de Atacama. Ramón Sotomayor, *Campaña del Ejército chileno contra la confederación Perú-boliviana*, Chile: Imprenta Cervantes, 1896, p. 98 y 99.

*zas conjuntas del Perú y Bolivia, apenas explotadas ahora; por el dominio que la nueva organización trataría de ejercer en el Pacífico, arrebatándonoslo (...)* Las fuerzas navales deben operar antes que la militares, dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico; ésta debe ser su máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre.<sup>245</sup>

El problema era que más allá de los deseos de Portales, Chile no poseía los elementos suficientes para exigir el fin de la Confederación. Ni naves, ni marinos, ni armas o algunos otros implementos para ejecutarla<sup>246</sup>, tal como veremos brevemente a continuación.

Chile no tenía barcos suficientes para emprender una guerra contra Santa Cruz. Frente a esta realidad se hacía necesario comprar o arrendar las naves a los comerciantes locales y adaptarlas como transporte o naves de guerra. Una de las fórmulas que se utilizó con este objetivo fue solicitar un préstamo a los ciudadanos chilenos que estuvieran interesados en colaborar con su país<sup>247</sup>. Antes de la declaración de guerra, el presidente Joaquín Prieto exponía en su discurso a la apertura del Congreso de 1836 las precariedades en esta materia:

*La escasez del erario me ha sugerido la idea de recurrir a la patriótica a la patriótica liberalidad de los habitantes de Chile para proveer por medio de un empréstito a los gastos forzosos que se exige a la creación de una fuerza pequeña naval; objeto de esencial interés para la seguridad del país en su dilatada frontera marítima y en las islas y archipiélagos adyacentes, y para exacto cumplimiento de las leyes en todo lo referido al comercio exterior y al de cabotaje.*<sup>248</sup>

Algo similar ocurría con los oficiales y marineros, ya que al igual que en la

245. Carta de Diego Portales a Manuel Blanco Encalada, Santiago, 10 de septiembre de 1836, en: Fariña, Carmen, *Epistolario de Diego Portales*, Tomos I y II, N°560. Ediciones Universidad Diego Portales, Santiago, 2007, (pp. 642-644).

246. Más detalles sobre la preparación de la flota y del ejército pueden ser revisados en Serrano, Gonzalo, *1836-1839. Portales y Santa Cruz. Valparaíso y la Guerra contra la Confederación*. Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso, p. 89.

247. El tema de la esquila y los resultados ha sido analizado en otro de nuestros trabajos: Serrano, Gonzalo, *Chile contra la Confederación. La guerra en provincias 1836-1839*. Valparaíso: Editorial RIL, 2017, (pp. 36-40 y Anexo 11, pp. 165 y 166).

248. Discurso del Presidente de la República a las Cámaras Legislativas en la apertura del Congreso Nacional de 1836, Santiago, Junio de 1836. Disponible en:

[https://www.bcn.cl/historiapolitica/corporaciones/cuentas\\_publicas/detalle?tipo=presidentes](https://www.bcn.cl/historiapolitica/corporaciones/cuentas_publicas/detalle?tipo=presidentes)

Independencia, no había oficiales preparados para hacerse cargo de una escuadra y era necesario incorporar altos manos extranjeros como sucedió con lord Thomas Cochrane durante la independencia. Para el caso de la Guerra contra la Confederación, el oficial inglés Roberto Simpson fue contratado por Chile para hacerse cargo de la escuadra que debía derrotar a Perú y Bolivia. Respecto a los marineros, una de las propuestas de Portales fue preparar a los chilotes para estas labores, cuestión que nunca se concretó del todo<sup>249</sup>.

Sobre las armas, los rifles eran de origen europeo y había que adquirirlos a través de casas comerciales inglesas que los importaban directamente de Europa, siendo muchas de ellas carabinas de segunda mano traídas desde África y Asia.

En lo que respecta a las ropas y vituallas, el puerto de Valparaíso se vio favorecido con la guerra porque muchos de los productos eran proporcionados por comerciantes locales que producían ropa, banderas y suministraban comida para los ejércitos y la armada.

Producto de todo este movimiento, la guerra transformó a Valparaíso en un puerto de entrada y salida de las fuerzas que iban y regresaban del norte, a las que había que armar, alimentar y entretener.

A mediados de 1837, el Presidente celebraba haber tomado las medidas necesarias para formar una escuadra, previo al inicio de la guerra:

*Ocurrencias posteriores han confirmado la oportunidad de esta medida: la liberalidad patriótica ha provisto en parte las expensas que su ejecución demandaba; y hoy tremola el pabellón chileno en un número de buques armados suficiente para cubrir nuestra frontera marítima (...) El estado de esta fuerza es altamente satisfactorio, merced a la actividad, inteligencia y celo de Jefe que la manda, y a la esforzada cooperación de sus oficiales subalternos.*<sup>250</sup>

Sin embargo, el rumbo de la guerra cambió de forma dramática para Chile

249. «Portales dispuso enganchar ciento cincuenta reclutas de Chiloé para destinarlos al servicio de la Escuadra y que de ellos se escogiera a los cien mejores para que fuesen incorporados en el segundo batallón del regimiento de cazadores de Maipo», Serrano, 1836-1839..., op. cit., p. 149.

250. *Discurso del Presidente de la República a las Cámaras Legislativas en la apertura del Congreso Nacional de 1837*, Santiago, Junio de 1837. Disponible en: [https://www.bcn.cl/historiapolitica/corporaciones/cuentas\\_publicas/detalle?tipo=presidentes](https://www.bcn.cl/historiapolitica/corporaciones/cuentas_publicas/detalle?tipo=presidentes)

a los pocos días del discurso presidencial, cuando un grupo de oficiales disconformes con la expedición decidió sublevarse en un cuartel ubicado en Quillota, ciudad equidistante de la capital y del puerto de Valparaíso. Aunque el intento fue fallido, cobró la vida del ministro Portales, principal impulsor y organizador de la guerra contra la Confederación.

La fuerza expedicionaria inicial, al mando del almirante Blanco Encalada, fracasó en su intento por lograr el fin de la Confederación. La poca importancia del apoyo logístico al ejército que luchó en el norte, mediante los buques de la escuadra, queda en evidencia en el decepcionante resultado que tuvo para el gobierno esta primera expedición. El naufragio de la fragata *Carmen*, con muchos elementos útiles para la guerra, fue uno de los más importantes.

En contraposición, el éxito de la segunda expedición fue un esfuerzo entre la armada restauradora a cargo de Simpson, el peruano Carlos García del Posigo (nacido en Concepción) y del Ejército Restaurador dirigido por el general chileno Manuel Bulnes. También componían la segunda expedición oficiales peruanos como Agustín Gamarra y algunos soldados de ese país.

Una vez que el ejército chileno ocupó el norte de Perú, Santa Cruz, de forma tardía, se dedicó a reorganizar una fuerza naval que lograra impedir el control y avance de las fuerzas chilenas, sin mayores resultados. Ya antes, en respuesta a la primera excursión, había intentado, también de forma infructuosa, atacar la costa chilena. Aunque consiguió la rendición de la gobernación que estaba a cargo del archipiélago de Juan Fernández, fracasó en sus otros intentos<sup>251</sup>.

A diferencia de lo que ocurrió con el presidente Prieto, el general Santa Cruz tuvo muchos problemas internos para apoyar su proyecto confederado mediante una escuadra. Por un lado, no tenía los recursos suficientes para hacerlo; y, por el otro, tampoco tenía el apoyo de la élite peruana, que además estaba dividida entre la del norte y la del sur.

El resultado de esta disparidad de fuerzas y de intereses, por uno y otro bando, derivó en el enfrentamiento de ambas fuerzas en Casma, el 12 de enero de 1839, que significó, según las fuentes chilenas, el triunfo de la escuadra chilena sobre la confederada.

---

251. «La rendición de Juan Fernández», en Serrano, 1836-1839..., op. cit., (pp. 211-215).

## Casma y Yungay

A pesar del continuo movimiento de naves entre el puerto del Callao y Valparaíso, el flujo de informaciones era bastante lento. Las noticias del norte se recibían con aproximadamente un mes de atraso. En el caso de este conflicto, y a pesar de que el combate naval ocurrió ocho días antes que la victoria de Yungay, la noticia de lo sucedido en Casma se conoció al mismo tiempo que el triunfo de Bulnes.

Este último fue ampliamente destacado por *El Mercurio* de Valparaíso, mientras que la acción naval mereció tan solo el pequeño párrafo que reproducimos a continuación:

*El combate naval de Casma ha sido igualmente fausto para las armas de Chile. Los buques armados por el general Santa-Cruz en número de 4 atacaron la división del comandante Simpson compuesta de las corbetas Confederación y Valparaíso, y barca Santa Cruz, y fueron completamente derrotados con muchas averías y la pérdida del bergantín Arequipeño con 70 hombres de tripulación. Los buques enemigos eran la Edmond de 20 cañones, una barca más de 18, el Arequipeño de 9 cañones y una goleta con dos giratorios.<sup>252</sup>*

A este comentario se sumaba el escrito de Simpson, en la que destacaba en la misma edición el parte de batalla:

*El resultado ha sido extraordinario. El vivo y sostenido fuego de nuestras baterías y tropa no dio lugar a que pisase a bordo ni un solo enemigo. Dos horas duró el ataque sin interrupción de ambas partes, a tiro de pistola, y al fin logré desarbolar completamente el Arequipeño y poner en fuga a los tres restantes.<sup>253</sup>*

A partir de estos informes, el presidente Joaquín Prieto, en su mensaje de 1839, celebraba la victoria de la flota que se había esmerado en construir, –en gran medida–, gracias al apoyo “voluntario” de los ciudadanos de mayor fortuna del país y sin gasto para el erario público: “La Escuadra, ha rivalizado con el

252. *El Mercurio de Valparaíso*, 21 de febrero de 1839.

253 «De Roberto Simpson al señor General en Jefe del Ejército Unido Restaurador. Comandancia de la segunda división de la Escuadra. Corbeta de guerra Confederación», Casma, 13 de enero 1839. En: *El Mercurio de Valparaíso*, 21 de febrero de 1839.



Ejército en ardimiento y constancia. Ella también ha luchado con dificultades y padecimientos no comunes. Ella ha hecho recordar en Casma los trofeos navales que adornaron la cuna de nuestra República”<sup>254</sup>.

Esta mirada oficialista, que celebraba el triunfo de Casma, fue recogida por el historiador Gonzalo Bulnes, quien conectó la victoria de Casma con el posterior triunfo del Ejército Restaurador en Yungay, al mando de su padre, como parte de la debacle del mariscal y su obra:

*El caprichoso destino que lo elevara un día al colmo de los honores y del poder, parecía complacerse en deshacer su obra, al mismo tiempo que Simpson daba el golpe de muerte a sus audaces tentativas en el mar, Bulnes asestaba a su poder terrestre un golpe tan brillante como decisivo. Ocho días fueron bastantes para anonadarlo en mar y tierra y para reducirlo a la condición de soberano a la de prófugo.*<sup>255</sup>

No es de extrañar la comunión de ideas entre la mirada que tuvo el gobierno de Joaquín Prieto respecto a la guerra, con la que presentó Manuel Bulnes décadas más tarde. A pesar de esta mención, el análisis objetivo del mensaje presidencial de 1839 evidencia que el énfasis estuvo puesto en destacar la acción efectuada por el Ejército, especialmente en la batalla de Guía y, en forma definitiva, en la batalla de Yungay, el 20 de enero de 1839.

El análisis historiográfico de esta acción naval deja en evidencia que hay miradas contrapuestas sobre este hecho. El historiador Manuel Vegas señala, por citar un ejemplo de la historiografía peruana, que el combate no tuvo un ganador y que contrario a lo que ha planteado la historiografía chilena, la escuadra confederada se estaba rearmando cuando ocurrió la victoria de Yungay<sup>256</sup>. Para Jorge Balaresque, el triunfo en Casma fue clave para permitir la conexión con las tropas que triunfaron al mando de Bulnes en un teatro de operaciones que iba desde Guayaquil hasta Callao<sup>257</sup>.

Lamentablemente, para el lado peruano, la derrota de la Confederación,

254. *Discurso del Presidente de la República a las Cámaras Legislativas en la apertura del Congreso Nacional de 1839*, Santiago, Junio de 1839. Disponible en:

[https://www.bcn.cl/historiapolitica/corporaciones/cuentas\\_publicas/detalle?tipo=presidentes](https://www.bcn.cl/historiapolitica/corporaciones/cuentas_publicas/detalle?tipo=presidentes)

255. Bulnes, Gonzalo, *Historia de la campaña de Perú de 1838*, Santiago: Imprenta de Los Tiempos, 1878. (pp. 283 y 284).

256. Vegas, Manuel, op. cit., p. 77.

257. Balaresque, Jorge. Op. cit., (pp. 494-500).

el 12 de enero en Casma y el 20 de enero en Yungay, eliminó la posibilidad de contar con un testimonio que aportara con miradas distintas respecto de lo que sucedió en el Pacífico, prevaleciendo la versión difundida por el gobierno de Chile y, posteriormente, por los historiadores oficialistas.

### **El triunfo de Yungay y el lento retorno de las fuerzas.**

A fines de 1838, el gobierno chileno miraba con optimismo el curso que tomaba la guerra, en especial por el control que tenía sobre el mar. *El Araucano*, en uno de sus artículos, comentaba sobre este punto:

*La ventaja más importante que poseemos para las operaciones de la guerra actual contra el usurpador del Perú, es el dominio absoluto que respectivamente ejerce nuestra marina sobre las olas del Pacífico. Dueños así de una vasta extensión de las costas de Perú y Bolivia, podemos sin oposición y en la seguridad más completa transportar nuestras tropas desde cualquier punto queelijamos del territorio enemigo. Podemos en pocos días recorrer sobre nuestras naves prolongadísimas distancias, dejar un extremo de la titulada Confederación para ir a invadir el opuesto, si así nos conviene, mudar con prontitud el clima si alguno hallamos adverso, encontrar inmediatamente recursos si en alguna parte nos faltan, aumentar nuestras filas, ganar tiempo para disciplinar los cuadros que nuevamente se formen, ocultar al enemigo el punto donde vamos a acometerle hasta el momento de invadirlo, y lo que vale más que todo, tenemos de esta manera a nuestro arbitrio la elección del campo de batalla, en tanto que Santa Cruz difícilmente podrá obligarnos a comprometer una acción, si consideramos dudoso el resultado.*<sup>258</sup>

Esta confianza del diario oficial se vio confirmada cuando el 20 de enero de 1839, el Ejército Restaurador derrotó, de manera definitiva, al de la Confederación. Santa Cruz huyó del lugar, dejando en su camino el sueño de haber devuelto al Perú el control del Pacífico sur, como había sucedido durante la época de la Colonia. Después de la derrota, el mariscal boliviano contó con

---

258. Artículo del Periódico Oficial *El Araucano*, publicado en *El Mercurio de Valparaíso*, 18 de diciembre de 1839.

el apoyo británico para embarcarse en el puerto de Islay rumbo a Guayaquil.

La permanencia del ejército chileno se prolongó hasta octubre de 1839, regresando a mediados de ese mismo año un primer contingente bajo las órdenes del general José María de la Cruz; y unos meses después, lo hizo Bulnes con el resto de la fuerza.

El triunfo del Ejército Restaurador en Yungay, el 20 de enero de 1839, no habría sido posible sin el apoyo naval de Simpson y García del Postigo, y la victoria que lograron contra la escuadra confederada, ocho días antes, en el combate de Casma. Si Chile no tenía el control del Pacífico, no podía ganar la guerra, tal como lo había dicho el ministro Diego Portales, antes de iniciar el conflicto.

Por el contrario, si las fuerzas confederadas hubiesen derrotado al Ejército Restaurador, este habría quedado aislado en el norte, sin los recursos para sobrevivir en condiciones adversas, su destino habría sido el mismo que tuvo la primera fuerza expedicionaria al mando de Manuel Blanco Encalada.

### **Casma, razones de un combate olvidado.**

En términos generales, la guerra de la Confederación es un conflicto menospreciado por la historiografía de los países que participaron en ella. En Chile, el triunfo de Yungay pareciera todavía mantenerse vivo entre algunos, no así el del combate de Casma. De ahí que surja la necesidad de preguntarse por qué razón la historia no le ha dado el lugar que merece, siendo clave para el posterior triunfo en Yungay.

Son varias los factores que permiten comprender este olvido. El primero, Chile no posee una cultura marítima. Más allá de la vocación que pudieron haber tenido alguno de los pueblos originarios que vivían en la costa, desde la llegada de los conquistadores españoles, nunca la autoridad pública, como señala Jaime Rosenblitt, “concibió algún tipo de conexión oceánica entre el núcleo del país y el territorio que se proyectaba incorporar, ya que todas las exploraciones, expediciones, traslados de recurso y población, e inversiones, fueron efectuadas por tierra”<sup>259</sup>.

259. Rosenblitt, Jaime, «Al borde del imperio, al margen de la nación: cartografía de la ocupación de la frontera mapuche, 1770-1890». En: Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coords.), *El Mar del Sur en la historia*.

En segundo término, el triunfo de los militares chilenos debía ser destacado más que el de los oficiales de marina extranjeros. Se necesitaba modelos útiles a los ciudadanos en una etapa en que los estados nacionales estaban en proceso de construcción. El general chileno Manuel Bulnes era mejor ejemplo que el inglés Roberto Simpson.

El problema historiográfico aparece en un tercer lugar. Existen más fuentes sobre las batallas terrestres que sobre los combates navales. No hay muchos testimonios sobre lo que ocurrió en Casma, en comparación con lo que sucedió en Yungay. Relacionado con esto, la mayoría de los historiadores nacieron y estudiaron en Santiago, favoreciendo una mirada terrestre, más interesada en hechos políticos y militares, las que pudieron influir fuertemente en hacer del factor naval algo poco conocido y, por lo mismo, de menor relevancia<sup>260</sup>.

Como cuarto punto, no se puede desconocer que el principal historiador de esta guerra fue Gonzalo Bulnes<sup>261</sup>, hijo del general vencedor Manuel Bulnes. Sus fuentes y su foco de atención estaban puestos en lo realizado por el padre y muy poco en lo sucedido en el mar, influenciando a los historiadores posteriores.

Finalmente, y a modo de conclusión, nos parece relevante volver a estudiar esta guerra desde nuevas miradas, con fuentes que no han sido exploradas anteriormente y un marco temporal más grande.

La mayoría de los libros de historia de Chile dicen que la guerra terminó el 20 de enero de 1839 en Yungay. Sin embargo, luego de esta victoria, el Ejército Restaurador estuvo varios meses más en Lima, hasta el mes de octubre.

El general peruano Agustín Gamarra fue uno de los impulsores de la Expedición Restauradora que debía expulsar a Santa Cruz de Perú. Gamarra ayudó a que el ejército chileno derrotara al general boliviano y al presidente peruano Luis Orbegoso para llegar a la presidencia. A cambio de esto, debió entregar beneficios económicos a Chile, pagar las deudas de guerra, financiar la campaña y mantener a la armada y del ejército chileno en Perú.

---

*Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, DIBAM, Centro de Investigaciones Barros Arana, Santiago, 2014, (pp. 479-491).

260. Serrano, Gonzalo, «La construcción de una historia nacional de Chile: El caso de la guerra contra la Confederación», en Corti, Paola; Moreno, Rodrigo y Widow, José Luis, *La verdad de la Historia*, Ril Editores, Valparaíso, 2017, (pp. 143- 157).

261. Bulnes, Gonzalo, op. cit.

El Archivo Nacional peruano, según lo que hemos podido recolectar en este último tiempo, tiene una completa documentación sobre los problemas económicos que tuvo este país una vez finalizada la guerra en cuanto a la mantención y despacho de la escuadra chilena.

Hasta ahora las fuentes dan cuenta de un país en banca rota, sin posibilidades de autofinanciarse y menos de colaborar con una fuerza de ocupación. El desarrollo de esta línea puede entregar datos claves respecto al curso que tomaron los hechos en este país más adelante, nos referimos, específicamente a la guerra con Bolivia.

Después de las deudas peruanas por la independencia, el ejército y la armada chilena no iban a abandonar tan fácilmente a Perú, sin que se le pagara todo lo que se les debía, lo que generó un colapso en su economía. Si ya antes de la guerra el Perú tenía problemas económicos, estos se agravaron por la guerra contra Chile. Esta puede ser una de las causas que explicaría la necesidad que tuvo Gamarra por hacer la guerra contra Bolivia unos años después, iniciando una aventura que le costó la vida. Por el contrario, el regreso de la fuerza chilena a Valparaíso fue aprovechado por el general Manuel Bulnes para su campaña presidencial en 1841.

## Bibliografía

BALARESQUE, Jorge, «El Combate de Casma», *Revista de Marina*, N° 707, Valparaíso, 1975, pp. 494-500.

Bulnes, Gonzalo, *Historia de la campaña de Perú de 1838*, Santiago: Imprenta de Los Tiempos, 1878.

FARIÑA, Carmen, *Epistolario de Diego Portales*, Tomos I y II, N°560. Ediciones Universidad Diego Portales, Santiago, 2007, pp. 642-644.

FUENZALIDA, Rodrigo, *La Armada de Chile, desde la alborada al sesquicentenario*. Valparaíso, 1978.

ROSENBLITT, Jaime, «Al borde del imperio, al margen de la nación: cartografía de la ocupación de la frontera mapuche, 1770-1890». En: Sagredo, Rafael y Moreno, Rodrigo (coords.), *El Mar del Sur en la historia. Ciencia, expansión, representación y poder en el Pacífico*, DIBAM, Centro de Investigaciones Barros Arana, Santiago, 2014, pp. 479-491.

SERRANO, Gonzalo, *Chile contra la Confederación. La guerra en provincias 1836-1839*. Editorial RIL, Valparaíso, 2017, pp. 36-40 y Anexo 11, pp. 165 y 166.

\_\_\_\_\_, «La construcción de una historia nacional de Chile: El caso de la guerra contra la Confederación», en Corti, Paola; Moreno, Rodrigo y Widow, José Luis, *La verdad de la Historia*, Ril Editores, Valparaíso, 2017, pp. 143- 157.

\_\_\_\_\_, «Un período poco conocido en la historia de nuestra Escuadra» en: Varios autores, *Escuadra Nacional 1818-2018*, Valparaíso: Banco Santander, pp. 78-107.

\_\_\_\_\_, 1836-1839. *Portales y Santa Cruz. Valparaíso y la Guerra contra la Confederación*. Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso, p. 89.

SOTOMAYOR, Ramón, *Campaña del Ejército chileno contra la confederación Perú-boliviana*, Imprenta Cervantes, Chile, 1896, p. 98 y 99.

URIBE, Luis, *Nuestra Marina Militar, Desde la liberación de Chiloé (1826) hasta la guerra contra España (1865)*. Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1913.

VEGAS, Manuel, *Historia de la Marina de Guerra del Perú*. Impreso en los Talleres Gráficos de la Imprenta de la Marina, Lima, 1973.

## WHAT LESSONS WERE DRAWN BY THE FRENCH NAVY FROM THE WAR OF THE PACIFIC?

---

Alexandre Sheldon-Duplaix<sup>262</sup>

On February 5<sup>th</sup>, 1879, Chile declared war on Bolivia and Peru for not conceding concessions on nitrate exploitation in a disputed Bolivian territory. The War of the Pacific (1879-83) was keenly observed and described by three French Admirals<sup>263</sup> and most notably by Admiral Bergasse Dupetit-Thouars<sup>264</sup> during its initial maritime phase (1879-80) which showed the use of ironclads, amphibious operations, blockade and underwater weapons.

If we put this conflict into perspective with the development, strategic thinking and operations of the French Navy in the previous two decades, the War of the Pacific seemed to bear some resonance.

France had been at the origin of the creation of the broadside ironclad and later of the central battery ironclad during its famous arms race with Britain from 1859 to 1870, both designs being important if not fateful protagonists of the Chile-Bolivia-Peru confrontation.

Blockades and amphibious operations which proved decisive in Chile's victory over Peru and Bolivia had also been central to the French Navy strategic thinking and military operations following France's earlier experiences in Crimea, China, Mexico and the spectacular demonstration given by the naval and riverine forces during the American Civil War (1861-65). Against Prussia in 1870, France's initial plan was to declare war to the German Baltic shores

---

262. Researcher/lecturer at the French Service historique de la defense in Vincennes.

263. Serre, Bergasse du Petit Thouars and Brossard de Corbigny

264. Abel Nicolas Georges Bergasse du Petit Thouars (1832-90), chief of the Pacific Naval Division (1878-80); commanded a floating battery on the Rhine (1870), annexed Tahiti (1880) which had been conquered by his uncle Abel Aubert du Petit Thouars (1841).

with an amphibious operation that was cancelled, following a Danish refusal to participate, and the Imperial Army's defeat at Sedan. The nascent German Navy of the Northern Confederation seemed unable to confront a French blockade but had procured underwater weapons, just like France and Peru following the lessons of the American Civil War.

While the forces of the protagonists during the War of the Pacific seemed Lilliputian by comparison with those of the major powers, their strategic moves and tactical employments provided useful lessons. Interestingly, an analyst of the War of 1870 and defender of the Navy's role, Captain Louis-Edouard Chevalier<sup>265</sup>, was also one of the main French observers of the War of the Pacific.

### Shaping the oceangoing armored vessels

While not being able to match the Royal Navy numerically, the French Navy aimed at being superior through innovations and modern science, making the best use of its corps of naval constructors (*genie maritime*) and naval artillery. It notoriously adopted the Paixhans gun and its explosive projectiles in the 1830s<sup>266</sup>. Naval engineer Dupuy de Lôme designed the «Napoléon», the World's first fast steam ship of the line. Under the Second Empire (1852-70), this naval innovation policy led to a naval arms race between Paris and London that shaped the 1860s and the design of ocean-going armored ships. The 1857's French Naval program (updated in 1863 and 1865) directed the establishment of three fleets: one of armored ironclads, to succeed the ships of the line and earn respect from England and other European actors; one of stationary vessels for world deployments, and one of transports and gunboats to conduct colonial expeditions and force projection. The 16 broadside armored frigates

---

265. Chevalier, Louis-Edouard, (1824-1907), commanding officer of the *Dessaix* (1870) and the *Decrès* (1878-81). Author of *La marine française et la marine allemande pendant la guerre de 1870-1871: considérations sur le rôle actuel des flottes dans une guerre continentale*, Paris, 1873.

266. «Paixhans advocated using flat-trajectory shell guns against warships in his *Nouvelle force maritime et artillerie* (1822). The effect of the Paixhans guns was first demonstrated during the French shelling at Veracruz (1838), at the battles of Campeche (1843) during the Mexican-Texan War, Eckernförde (1849) during the Danish-Prussian War, and Sinop (1853) during the Russo-Turkish initial phase of the Crimean War. Adams, Thomas (1988), «Artillerie et obus», *Marine et technique au XIXe siècle, Service historique de la Marine/Institut d'histoire des conflits contemporains*, p. 191-200.



– and ships of the line – of the *Gloire*<sup>267</sup>, *Couronne*<sup>268</sup>, *Magenta*<sup>269</sup> and *Provence*<sup>270</sup> classes, were completely covered with 4 ½ inch plating. Notoriously, most French ironclads, except *Couronne*, were built with wooden hulls to make use of abundant storages of wood<sup>271</sup>.

During the Crimean War (1853-55), the Russian smoothbore guns proved powerless against the French floating batteries. Britain and the US responded by developing much larger smoothbores (the US 15-inch Dahlgren) while France designed small arrow shaped projectiles, both equally inefficient. In 1864, Britain and France found a first solution, the rifled breechloaders.<sup>272</sup> By 1867, the main maritime nations had guns that could smash the early 4 ½ inch iron armor, causing an early decision to limit the use of armor<sup>273</sup>.

French and British naval architects adapted their designs to those new artillery developments; they armored the waterline and concentrated the guns amidships in a central armored citadel or in armored redoubts or barbets on the upper deck with guns on turntables. This design allowed maximizing the armor's thickness in the limited area where the heavier guns would be carried. Unlike their British counterparts, French architects did not really consider turrets for large vessels<sup>274</sup>.

Pigear, France's first naval attaché in London<sup>275</sup> considered that by 1867, the Royal Navy had outclassed the French Navy with the introduction of the Armstrong muzzle loading gun: on 30 March 1867, Pigear described the Royal Navy's new standard gun:

---

267. «*Gloire, Invincible, Normandie*», completed at Toulon (2) and Cherbourg in 1860-1862. Ropp, Theodore, *The Development of a Modern Navy: French Naval Policy, 1871-1904*, Naval Institute Press, 1987.

268. «*Couronne*», completed at Lorient in 1862.

269. «*Magenta*», completed in 1862.

270. «*Flandre, Gauloise, Guyenne, Héroïne, Magnanime, Provence, Revanche, Savoie, Surveillante, Valeureuse*», completed 1863-1867.

271. Gille, Eric, *Cent ans de cuirassés français*, Marines édition, Nantes, 1999, p. 160.

272. Ropp, Theodore, op. cit., p. 14

273. Wilson, Henry W., *the Development of the battleship in England*, London, 1897; Battesti, Michèle, *La marine de Napoléon III: une politique navale*, Service historique de la Marine, Vincennes, 1997.

274. Idem.

275. Charles Pigear (1818-85), see: Sheldon-Duplaix, Alexandre, «French Naval Intelligence during the Second Empire: Charles Pigear's Reporting on British and American Shipbuilding (1856-1869)». *Mariner's Mirror* 94, n° 4, 2008, p. 406-419.

*The gun which never explodes is formed by an agglomeration of iron tubes... the system which had now been adopted is known as the Armstrong system... muzzle loading has been definitively chosen... the only calibres are the 16 cm gun [wooden vessels], the 17,7 cm and the 22,6 cm [armoured vessels].*<sup>276</sup>

To Pigéard's dismay, the French fleet was now at a clear disadvantage: «... the coned warhead is best to penetrate armour on wood... our older armoured vessels are highly vulnerable to the British 17,7-cm guns at a range of 500 to 600 meters and to the 22,6-cm guns – present on board all armoured vessels - at 2000 meters». Despite initial problems British guns had now outclassed their French counterparts. That same month, the French attaché was asked to present his observations on the latest battleships under construction, the *Maréngo* and the *Themis* that he had seen in Toulon. His judgement was severe. The two vessels were not only poorly compartmented, with too many – way smaller- gun ports, but their iron guns were no match for the Royal Navy. France had lost the temporary lead given a decade earlier by the *Gloire*:

*our armoured fleet is insufficient both in gunnery and in protection. With a range of 1000 meters like their British equivalent, our 19 cm steel made guns can pierce 15 to 16 centimetres armour and constitute the effective ordnance ... The 24 cm calibre is outmoded. Instead of using cast iron [for our 19 and 24 cm guns] we should employ steel to be able to fire with the same charge as the British heavy rifled guns.*<sup>277</sup>

The central battery or barbette ship meant the abandonment of full-length armored gun decks which had characterized the *Gloire* and its follow-ons. Seven Alma central battery ironclads were designed by Dupuy de Lôme as improved versions of the earlier *Belliqueuse*<sup>278</sup>, fitted with armored transverse bulkheads

276. Ibidem, letter from 30 March 1867.

277. Ibidem, letter from 8 March 1867.

278. By contrast, the single *Belliqueuse* mounted her four 194-millimeter in the central battery on the battery deck along with four of her six 164-millimeter (6.5 in) Modèle 1864 guns. The other two 164 mm guns were carried on pivot mounts fore and aft on the upper deck. She was partially rearmed in 1870 and exchanged her 164-mm pivot guns for a pair of 138-millimeter (5.4 in) Modèle 1870 guns. In addition four 37-millimeter (1.5 in) Hotchkiss 5-barrel revolving guns each were added. Both the *Belliqueuse* and the Alma class were equipped with a metal-reinforced ram.

unlike the latter. The *Alma* had a two-deck battery with four 194-millimeter (7.6 in) *Modèle 1864* guns on the battery deck and two more 194-millimeter guns mounted above them on two barbetstes for the upper battery<sup>279</sup>.

### The fragile balance between Peruvian and Chilean ironclads

Albeit all British built, both Peru and Chile possessed ocean going armored ships which were the direct products of the Franco-British arms race of the 1860s. They also illustrated the fateful debate between Coles' turret ship and Reed's central battery which had divided Britain. The Peruvian Navy owned two ocean going ironclads ordered at the time of the war with Spain (1864-66). Built in England by Laird of Birkenhead and launched in 1865, the *Huáscar* was a low freeboard iron turret-ship of 1800 tons displacement and 11 knots speed, protected on the waterline by wrought-iron armor. Her single turret was of Captain Coles' design, protected by 5-inch plating. It carried two old 10-inch 12-ton Armstrong muzzle-loaders. Two 40-pounders and one 12-pounder muzzle-loader were also mounted on her quarter deck, but without protection. She had received new boilers. Built in England at Milwall in 1865, *Independencia* was an armored broadside vessel of about 3,500 tons. She was protected by a 4-inch iron armor and had also received new boilers. Her battery consisted of two 150-pounder, twelve 70-pounder and four 30-pounder muzzle-loading rifled guns to which on the outbreak of war were added one 250-pounder (8-inch, 9-ton) gun and one 150-pounder<sup>280</sup>.

The Chilean fleet consisted mainly of two British built central battery ironclads of 3,500 tons designed by Reed, Coles' rival in the debate over the turret ship. The *Blanco Encalada* and *Almirante Cochrane* were protected by an armor 8 inches thick on the battery, and 9 inches thick amidships; they were armed each with six 9-inch 12-ton rifled muzzle-loaders, two of which fired right ahead, two right astern, and three on the broadside. Each also carried one 9-pounder and one 7-pounder gun. They carried 254 tons of coal, sufficient for one week at 10 knots but in the absence of a dock, the Chileans could not dry-

279. Instead of four planned initially.

280. López Urrutia, Carlos, Ortiz Sotelo, Jorge, *Monitor Huáscar: una historia compartida (1865-2005)*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2005, p. 192.

dock their ships which were notoriously dirty and down to 9 knots from their original 13 knots<sup>281</sup>.

*Huáscar* and *Independencia* both had combat experiences. Two years earlier, in May, 1877, the crew of *Huáscar* had mutinied and sided for a claimant to the presidency of Peru<sup>282</sup>, extorting contributions from ports and merchant vessels on the Peruvian coast. As she had molested British ships and was disavowed by the Peruvian government, Rear-Admiral De Horsey, the British Pacific station commander, decided to force her surrender. HMS *Shah*, Admiral Horsey's flagship, mounted a powerful armament of two 9-inch muzzle-loaders and 16 7-inch muzzle-loaders, in theory capable of perforating respectively 9.6 and 7.5 inches of wrought-iron at 1000 yards<sup>283</sup>. But the *Shah* and her escort the *Amethyst* had no armor. The May 29th fighting had been inconclusive, the *Shah* and the *Amethyst* having to maintain a great distance, demonstrating the new necessity for foreign stations to have at least an armored vessel. The *Shah* had also fired unsuccessfully a torpedo at the *Huáscar*. On the previous day, the *Huáscar* and *Independencia* had exchanged gunfire, also inconclusively<sup>284</sup>.

Peru also possessed two Passaic Class coastal monitors built in the United States, *Manco Capac* and *Atahualpa*. They were 2100 tons and limited to harbor

---

281. Wilson, Henry W, op. cit., p.

282. Nicolas de Piérola (1839-1913), president of Peru (1879-81, 1895-99).

283. López Martínez, H, *Historia marítima del Perú: La República 1876 a 1879*, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1975, p. 192.

284. At 1 pm on May 29th, together with the corvette *Amethyst*, HMS *Shah* spotted the *Huascar* off Pisco. As the Peruvian captain refused to surrender, at 3.6 p.m. Horsey opened fire at a range of about 1900 yards while maneuvering at high speed to avoid *Huascar*'s projectiles. At 3.26 the *Shah*'s 9-inch bow gun was disabled for 15 mm by a Palliser shell jamming in the muzzle, and later, she had to stop firing for fear of hitting the town of Ylo. HMS *Amethyst*'s 64-pounders were useless, though they scored better than the *Shah*. At 5.11 the *Shah* opened with the Gatling in her fore-top to prevent the *Huascar* from possible ramming. Three minutes later she launched the first ever Whitehead torpedo in anger — missing by far. At 5.45 the action ceased, as the *Huascar* was too close to Ylo. She then escaped under the cover of darkness while the *Shah*'s steamboats armed with Whiteheads and spar torpedoes, chased her in vain. Next day she surrendered to the Peruvian fleet, quitting Horsey's motive for action. *Huascar* had been struck by sixty or seventy shots, mainly in her masts and superstructures. The *Shah* fired 280 rounds, of which thirty (10%) are supposed to have hit, the other half coming from *Amethyst*. One of *Shah*'s 9-inch common shells struck *Huascar*'s 3-inch plating two feet above the water-line on starboard, perforating and exploding, killing one, wounding three. Due to her low freeboard, *Huascar* escaped uninjured, like her two foes whose hulls remained unscathed. *Huascar*'s shallow draft enabled her to shield herself under the protection of Ylo a town that Horsey did not want to hit. The British failed because their ships were unarmored and had to keep their distances. Built as a Pacific Station flagship the *Shah* was soon withdrawn and replaced by a central battery armored ironclad. Also worrying was the failure of the British 9-inch muzzle loader.

defense, respectively in Arica and Callao. Peru and Chile also manned wooden steam corvettes and sloops, Peru having the best one and Chile the numerical advantage<sup>285</sup>.

### **The role of blockade, raiding and amphibious operations in four recent wars**

The condition of those vessels had a direct impact on the war. While the Chilean fleet was vastly superior on paper because of its numerical advantage and therefore much more capable to impose a blockade, it was incapable to prevent the faster Peruvian fleet from capturing Chilean vessels and attacking Chile's ports. Since communications alongside the Andes' abrupt slopes can only be made by sea, Peru had at first the upper hand on the War. As demonstrated during the 1864-66 *Chincha* War against Spain, Callao was a well-defended naval base where ships could be docked and cleaned; mobility guaranteed the fleet's protection for Peruvian nitrate and guano resources in the south while Valparaiso could not clean the Chilean Navy's hulls (except with divers) and laid defenseless. This tribute to speed and mobility comforted the French *Jeune Ecole* theories. Peru's temporary superiority relied on its boilers in better conditions and its cleaner hulls. It depended also on the longevity of its two armored vessels to match an otherwise numerically superior force which by its numbers could blockade Peruvian ports<sup>286</sup>.

The American Civil War had confirmed the Crimean War's lessons on bringing war to the enemy's coast<sup>287</sup>. Captain Louis-Antoine-Richild Grivel the Second Empire's French naval strategist, defined «preponderance at sea» as the pre-condition to enable both anti commercial and amphibious opera-

---

285. Idem. Respectively Peru's French built *Union* (1500 tons, 12x70-pounder muzzle-loaders, new boilers), Chile's *O' Higgins*, *Chacabuco* (1 100 tons, 3 x 15-pounder, 2 x 70-pounder, and 4 x 40-pounder muzzle-loaders, 8-9 knots, 160 men) *Abtao* (3 x 115-pounders and 3 x 30-pounders, 160 men), *Esmeralda* (14 x 40-pounder muzzle-loaders, 6-7 knots), *Magallanes* (775 tons, 1x 15-pounder, 1x 68-pounder, and 2x 20-pounders), *Covadonga* (a captured steamer).

286. Wilson, Henry W, op. cit., p.

287. Ropp, Theodore, op. cit., p. 16. «France's armored floating batteries of Crimean fame were replaced by floating carriages for large guns and shallow draft coastal rams mounting an armored turret on a barbette. Those designs offered both offensive and defensive possibilities to attack or defend a coast, be it British, German or French».

tions against a continental power<sup>288</sup>. France and Britain during the Crimean War and later the North during the American Civil War had achieved “preponderance at sea» to prevent their adversaries from using the sea as much as they wanted. During the 1863 Polish crisis, Russia had transferred its fleet to American ports so that it could wage the commercial war against British and French colonies and trade that it had been in no position to inflict upon them during the Crimean War. Russia would have followed the Confederate example with the devastating cruises of their raiders. Despite those successes, the North had successfully denied the use of the sea to the South with a blockade and with force projection on such an immense shoreline that it had immobilized many Confederate troops<sup>289</sup>.

The Franco-Prussian War might have had a different ending if France had pursued its original plan for an amphibious operation on the Baltic coast of the German Northern States’ Confederation with the same goal of immobilizing Prussian troops that would not be made available on the main front. Instead, once the French blockading squadron had been withdrawn, the navy’s guns and crews served ashore for the defense of Paris and the reconstruction of the ground forces following the sad performance of the Imperial Army<sup>290</sup>.

The French Navy had been severely criticized in the press. As Captain Chevalier remarked in a paper dedicated to the War of 1870, «the conduct of our squadrons and their apparent inactivity have been the object of much criticism. The fleets of the Baltic Sea and the North Sea have not shown, it was said, in the grave circumstances which France was passing through, the whole resolution which they were entitled to expect from them»<sup>291</sup>. As Chevalier pointed out, the Navy was not to be blamed because it was not the Navy which had decided against a landing operation. The Navy had no troops to disembark and therefore could not conduct the amphibious operation that the public was demanding. The defeat of Sedan had precluded that possibility. Instead, the Navy

---

288. Ibidem, p. 21. «As for England, by the late 1860s, it had regained its naval supremacy over France through its own technological effort and Strategist/tactician Grivel had no real strategic or tactical solutions to offer».

289. Surdam, David G. *Northern Naval Superiority and the Economics of the American Civil War*, University of South Carolina Press, 2001.

290. Ropp, Theodore, op. cit., p. 24.

291. Chevalier, Louis-Edouard, op. cit., p.

had exerted a blockade and kept the German navy locked in its ports except for the raider *Augusta*. Because of this misunderstanding, the Third Republic<sup>292</sup> that succeeded the Second Empire was less prone to finance the navy<sup>293</sup>.

When Russia declared war on the Ottoman Empire on April 24th, 1877, Turkey enjoyed a complete maritime superiority and benefitted from entrenched positions ashore. Yet, the Russians could send a larger army of 300 000 into the Balkans when the Ottomans had about 100,000 and 100,000 more manning fortresses. The Ottomans had complete command of the sea, while Russia could not use her naval strength in the Black Sea where her only ironclads were the two «*Popoffkas*» or circular harbor defense barbette ships. Yet, Russia was able to overturn its disadvantage and use successfully torpedo launches on the Danube and in Batumi, where regrouped in flotillas they conducted the world's first successful attack using the self-propelled Whitehead torpedo. On January 13th, 1878, the *Chesma* and *Sinop* steam torpedo boats sank the Turkish gunboat *Intibah*<sup>294</sup>.

Peru and Chile could qualify both as maritime and land powers in the sense that they depended upon the sea for communications, but that part of their territory was immune from a maritime assault. Described as a «South American Switzerland» without any maritime interests and trade, Bolivia was truly continental and therefore difficult to subdue by sea<sup>295</sup>.

### The issue of privateering

On June 28th, 1879, the French Minister in Peru had given his position - and that of the diplomatic community in Lima – to the French minister in Chile: «... we are obliged to recognize the Bolivian and Chilean privateers if they exist; [Chilean envoy] Mr. Godoy's arrest [onboard a British packet] was legitimate because it happened in Peruvian territorial waters. We cannot allow the capture of enemy goods under our flag... The detention of the German [mer-

292. 4 September 1870-10 July 1940.

293. Ropp, Theodore, op. cit., p.24.

294. Kalmykov D.I., Kalmykova I.A, *Торпедой - пли!: История малых торпедных кораблей / Тарас А. Е.* [Torpedo - or!: History of small torpedo ships / Taras A.E.] - Harvest, Minsk, 1999, p. 53.55.

295. SHD/M/BB4 1567, Du Petit Thouars to Brossard de Corbigny, 15 December 1880.

chant ship] Luxor was a violation of law because she carried no contraband»<sup>296</sup>. Finally, on July 4, 1879, the Foreign Affairs Ministry in Paris contradicted his Minister in Peru, informing his representatives in Lima, Santiago and Washington of the government's decision not to recognize eventual Bolivian privateers for various reasons, one being that the privateers must have a majority of nationals onboard. Accordingly, the naval division was ordered to protect French commerce from would-be Bolivian privateers. Shortly after, on August 17th, Horsey informed du Petit Thouars that he had received a similar order; both admirals agreed to coordinate their actions and defend the merchant ships of the other nation. However, du Petit Thouars found his British colleague aggressive and refused to appear to take sides<sup>297</sup>. In the end, Bolivia assured Britain that there would be no source of conflict with her hypothetical privateers that never materialized. Du Petit Thouars commented: «Bolivia who has access to the sea through Cobija, has never had a fishing boat under her colors, has never cared for the April 16th 1856 Paris convention [on the abolition of privateering] and nobody cared to ask for her opinion either. This is the Switzerland of South America»<sup>298</sup>.

### Blockade and decisive battles

In May, 1879, the Chilean fleet under admiral Rebolledo was blockading Iquique. Upon learning that the Peruvian president was sailing to Arica with his troops, Rebolledo attempted to intercept him, leaving behind his two slowest ships, *Esmeralda* and *Covadonga*. While a thick fog enabled Prado to escape Rebolledo and reach Arica, the news that Iquique was now being blockaded by two weaker ships convinced the Peruvian president to send his two ironclads attack the Chileans and lift the blockade. Respectively under Captain Grau and Moore, the *Huáscar* and *Independencia* reached Iquique on May 21st. Spotted by the *Esmeralda* under Arturo Prat, the Peruvian force offered no possibility for escape to the slower and feebler Chilean force<sup>299</sup>. Instead of striking his

296. Ibidem, 1110, the Marine Minister to Du Petit Thouars, Paris, 28 June 1879

297. Ibidem, Du Petit Thouars to the Marine Minister, Callao, 10 October 1879.

298. Ibidem, Du Petit Thouars to Brossard de Corbigny, 15 December 1880.

299. Wilson, Henry W, op. cit., p.



colors, Prat ordered a fight to the last. At 8 a.m. *Huáscar* attacked the *Esmeralda* and the *Independencia*, the *Covadonga*. Prat had disposed his ship in such a way that *Huáscar* was at risk to hit the Peruvian town. In turn, the Peruvian land forces were not inactive, opening on *Esmeralda* from the beach and preparing to send boats to board her. Steering south, two of the *Covadonga*'s boilers burst and her speed sank to three knots. Onboard *Independencia*, three had been killed by the Peruvian field battery on the shore<sup>300</sup>. *Huáscar*'s guns were most imprecise (40 shots with 39 missing) but the one that struck *Esmeralda* killed all the engineers and disabled the engines. *Independencia*'s fire was precise but useless, except that it affected the morale on the Peruvian monitor. At 10.30 a.m., Captain Grau rammed *Esmeralda*, striking her at a speed of 8 knots. Captain Prat died famously while boarding alone the *Huáscar*, later followed by a party who also succumbed. At close range, *Esmeralda*'s fire nearly jammed *Huáscar*'s turret with the damaged mast but *Huáscar* rammed her a third time and she sank. Of her crew of 200, only 63 survived. Onboard *Covadonga*, an English pilot led the pursuing *Independencia* as near the reefs as he could. The Peruvian gunners were seemingly poor while the Chilean fire and musketry were accurate. Captain Moore tried three times to ram and on the third attempt ran aground, exposing the *Independencia*'s stern to Chilean fire. Within the hour, the *Covadonga* sighted the *Huáscar* and made off southwards, taking advantage of Captain Grau communicating with the *Independencia*. The *Huáscar* briefly chased the *Covadonga* before returning to the *Independencia*, rescuing the crew and setting her on fire. The next day, the *Huáscar* briefly exchanged fire with the *Covadonga* protected by the guns of Antofagasta. Peru's apparent victory was a defeat. *Huáscar* was damaged and Peru's second ironclad was lost. On 28 May, French Captain Chevalier sent the first report on the losses of *Esmeralda* and *Independencia* without being able to provide details<sup>301</sup>.

On the night of July 9<sup>th</sup>-10<sup>th</sup>, *Huáscar* attempted to break the Chilean blockade of Iquique by ramming the *Magallanes*, failing on three occasions. The latter scored a hit on the *Huáscar*'s waterline, and Grau withdrew upon sighting the *Almirante Cochrane* over the horizon<sup>302</sup>.

300. Ibidem, p. 317. Année Maritime, 1879, p. 43-4.

301. SHD/M/BB4 1110, Captain Chevalier, to the Marine Minister, 28 May 1879

302. Wilson, op. cit., p. 321.

As historian H.W.Wilson noted, up to October 1879, «the Peruvians pursued to the letter the method of warfare recommended by the French *Jeune Ecole*», using the *Huáscar* as a queen on the chessboard. She zigzagged the Chilean coast, cutting off the Chilean army from its supplies and capturing the transport *Rimac* with a cavalry regiment onboard. The transports had now to be escorted by the two Chilean ironclads for not giving the *Huáscar* an opportunity to engage one on one, although, Grau was under strict orders not to risk fighting a single Chilean ironclad<sup>303</sup>. Du Petit Thouars saw Peru's weakness. Its sea power depended exclusively on the *Huáscar*, her speed and her Captain while Chile had several armored ships: «an incident can change the course of events and give back to the Chileans the advantage that they enjoyed during the first phase of the war ...»<sup>304</sup>.

That incident may have been the loss of *Rimac*. Facing a popular outcry, the government decided to replace Admiral Rebolledo by Commodore Riveros. The *Cochrane's* commander was relieved, and the ship's engines and hull cleaned in Valparaiso during a whole month, enabling her to regain two knots at 11, one knot faster than the *Huáscar*. On August 28th, the ubiquitous *Huáscar* found *Magallanes* and *Abtao*, under the protection of the Antogafasta forts. The *Huáscar* fired a Lay torpedo that turned straight back on her, prompting Lieutenant Canseco to jump into the sea and steer away the weapon.

Du Petit Thouars also regarded speed as a prerequisite for modern combat: the example of *Huáscar*, who thanks to her speed, to her gyration, to the recklessness of her captain, was able to neutralize the forces of Chile and even disturb its government, has now demonstrated that speed is essential and that powerful warships will be the sole effective units in maritime wars»<sup>305</sup>.

By the end of September, the faster *Almirante Cochrane* rejoined the fleet now divided into a slow division under Riveros (*Blanco Encalada*, *Covadonga*, and *Mathias Cousiño*) and a fast division under Latorre (*Almirante Cochrane*, *Loa*, and *O' Higgins*). Preceded by torpedo boats that reconnoitered in vain Arica, they headed north, hoping to find *Huáscar*. The slower division was moving, combing the coast hoping to lure *Huáscar* while the faster division was following at 50 miles. Later, intelligence came that the *Huáscar* was to be

303. Ibidem, p. 322.

304. SHD/M/BB4 1110, du Petit Thouars to the Marine Minister, Coquimbo, 9 August 1879.

305. Idem.

expected off Angamos point. At 3.30 a.m., October 8th, the Blanco Encalada spotted a smoke to the south. At dawn, the *Huáscar* and *Unión* were recognized and Grau increased his speed to ten-and-a-half knots, escaping the slower Chilean division. His orders forbade him from taking advantage of his superior speed against any Chilean ironclad, albeit slower. At 7.15 a.m., both the *Huáscar* and the *Almirante Cochrane* spotted one another. As the *Cochrane* was faster than expected, *Huáscar* headed north at full speed. At 9.00 a.m., it became evident that *Huáscar* was trapped. The *Huáscar* opened fire at 9.25 a.m., at 3000 yards and *Cochrane* at 2000 yards, with a shot entering and exploding below the turret and jamming it. *Huáscar's* shots hit but did not penetrate. Her angle of fire was too limited. Her Gatling gun was neutralized enabling the *Cochrane's* crew to operate freely on her deck. A 9-inch shell from the *Cochrane* struck *Huáscar's* conning tower, dismembering Grau and taking out the helmsman and the steering gear. The ship was now impaired, the steering being conducted from the turret. The left gun continued firing, while the *Cochrane* failed to ram but disabled the steering once more with a shell. At 10.10 a.m., the *Cochrane* failed again to ram. In turn, the *Blanco Encalada* opened fire, the debris obscuring *Huáscar's* water gauges which came down too low, suggesting that the boilers had been hit. Her colors having been blown away, there was a pause until they were hoisted again. The Chilean fire penetrated the turret, killing Captain Aguirre, but a third team took over the left gun firing intermittently. Lieutenant's Garezon, now commanding the *Huáscar* ordered her to be scuttled while some of the crew waved white flags to the Chileans prompting them to send boats and board the ship. The *Huáscar* had been hit twenty-seven times by Chilean heavy guns. The turret had been perforated twice, and the conning-tower three times. Wilson notes that «the *Cochrane* fired forty-five 9-inch Palliser shells, twelve 20-pounder shells, fourteen 8-pounder, and two 7-pounder, with about 300 shots from her Nordenfelts and 1000 rifle cartridges» while the *Blanco Encalada* “discharged thirty-one heavy shells, and the *Huáscar* about forty». The *Huáscar's* turret had worked all along, despite heavy shells exploding between decks. One hundred-and-forty, including thirty-five of Englishmen were taken prisoners. Sixty-four had lost their lives. The *Huáscar's* 1865 armor did not resist 9-inch shells, fired at remarkably close range. But, despite *Huáscar's* slow speed and lost steering, the Chilean had been unable to ram her.

On October 23<sup>rd</sup>, Bergasse Dupetit Thouars penned a first report on the battle of *Angamos* where he confessed his lack of first-hand accounts and his

reliance on the press. He assessed as «almost certain that from the beginning of the engagement, the *Huáscar* [had] received from the rear a projectile which damaged, if it did not destroy its rudder, and which caused the greatest disorders on board; while the Chilean ships, thanks to the thickness of their cuirasses as well as their roundness, have not suffered». He praised the spirit of Grau, stressing that «the devotion to the country could not be pushed further, and one must pay homage to the memory of this sailor, who was able to draw so great a share of the feeble means at his disposal, and which so worthily crowned his career»<sup>306</sup>. A week later, Dupetit Thouars wrote a second report<sup>307</sup>, reporting on his British and German counterparts' decisions not to attend Grau's funeral which was expected to become a «call for desperate resistance». He had learned that the «*Huáscar's* machine and hull were in excellent condition», the «most serious damage [being] in the rudder and in the tower». By then, Dupetit Thouars had received details on the battle from his British counterpart, Admiral Stirling, and from other witnesses: «1° the fight started at 9:25 was finished just before 11:00. 2 °. From the first moments the many strangers on board became extremely annoying; it was necessary to keep the halyard of the flag which was finally brought by one of them; many of the blacks threw themselves into the sea. Around 10 o'clock, the *Huáscar's* steering wheel was damaged. 4 °. At about the same time, a shell having shattered the clearway of the machine, the mechanics who were English evacuated it; 5 °. One of the officers opened the valves to sink the vessel, and when the Chileans took possession of it, she already had two feet of water in the hold; 6 °. Admiral Grau was killed in the first moments of the action, and all the officers who succeeded one another in the command tower were killed or wounded; 7 °. The bridge of the monitor was rendered absolutely untenable by the musketry and the fire of the grapeuses; 8 °. The *Huáscar* received thirty projectiles in its hull, of which seventeen made more or less serious damage; 9 °. The number of prisoners is 144, which suggests that there were 61 dead». Dupetit Thouars drew two conclusions: «the first is that any battle position for a commander, if highly visible, will inevitably lead to his death, as well as that of all officers who will assist him during a serious fight. The second is that any man who will be

---

306. Ibidem, Callao, 23 October 1879.

307. Ibidem, 30 October 1879.

exposed on the deck of a ship during close combat will be shot, as to the effect of machine guns and the musketry from the masts is formidable. The first of these inconveniences, very serious in my opinion, is now common to all navies; as for the second, I think I must point out to the minister that I have not met since my departure from France, as I have already written, a single foreign warship where the men are left completely uncovered on deck, as they are on all our current warships by the lack of elevation of the railings so prejudicial elsewhere, to the survival of the crew». Dupetit Thouars also noted the importance of anti-personnel dedicated machine guns». I will add that all these ships have light machine guns in their masts, and that if I think the Hotchkiss revolver gun is a good weapon against torpedo boats, I also think that a lighter machine gun ... especially intended to shoot men, would be indispensable. In 1877, following a report made on the machine guns by an officer from the *Minerve* who had travelled to the Philadelphia exhibition, and a deliberation of the «council of work» on this subject, the Minister of the Navy ordered to buy and test Gardner machine guns and Hotchkiss revolver guns in France: we have the Hotchkiss parts, but I do not know what happened to the study of the Gun Gardner and we find ourselves in moment placed in a situation of well-known interiority vis-à-vis foreign warships». In fact, the «Council of Works» apparently took into consideration Dupetit Thouars' observations for the warships built after 1881, which being completely enclosed, offered full protection to the crew<sup>308</sup>.

### **The failure of defense against a sea invader**

Taken to Valparaiso, the *Huáscar* was repaired and rearmed with two 40-pounder Armstrong breechloaders. As Du Petit Thouars had anticipated, the destruction of the *Huáscar* had liberated the Chilean army from Antofagasta. Chile had now the command of the sea, and Peru's military situation degraded. Through mobility and despite being two third numerically inferior to the Bolivian-Peruvian land forces (88,000), the Chilean expeditionary force (33,000) won every engagement against a divided opponent. On November 2nd, 12,000

---

308. *Ibidem*.

men well-armed and trained disembarked in Pisagua<sup>309</sup>. The British corvette *Thetis* watched the landing and Admiral Stirling sent her captain to report in person to Du Petit Thouars: «The Chileans landed 700 mine workers... Together with the sailors, they climbed rapidly [a steep mount] without waiting for the soldiers ... At noon they had reached and captured the top. The Peruvians had not resisted, contrary to the Bolivians». Du Petit Thouars learned that among the victors, many came from the province of Tarapaca, previously expelled by the Peruvians. In San Francisco, it was the turn of Bolivian troops to withdraw without a fight<sup>310</sup>.

On November 15th, the *Huáscar* returned to sea, capturing the gunboat *Pilcomayo* soon re-armed with two long 100-pounder breechloaders<sup>311</sup>. On November 23<sup>rd</sup>, the Peruvians evacuated Iquique, and on the 28<sup>th</sup>, President Prado handed over the command of the troops in the south to Admiral Montero and returned to Lima. He asked his rival Piérola to be his prime minister, but the latter refused, not to take responsibility. By Christmas, Prado had fled to Europe, stealing 112 000 ponds Sterling.<sup>[120]</sup>

Reinforced by the cruiser *Angamos*, just procured in England the Chilean fleet headed for Callao for a prolonged blockade. On November 12<sup>th</sup>, Dupetit Thouars had given a positive assessment on the Callao's defenses:

*Callao's current defenses are pretty much as good as they were during the war with Spain: these days there were two torpedo boats on the harbor. They are this morning for the south, escorted by a small steamer, and perhaps it is proposed to get them to Arica, following the coast very closely and sheltering them in the creeks, in case of bad weather.*<sup>312</sup>

Early on April 9th, 1880, the Chilean torpedo-boats *Janequeo* and *Guacolda* failed to torpedo the corvette *Union*, Peru's last sea going vessel. The Chilean blockade of Callao (*Blanco Encalada*, *Huáscar*, *Angamos*, *Pilcomayo*, and *Mathias Cousino*) starved the capital but failed to neutralize the *Union* (hit by a shell on May 10<sup>th</sup>). *Union* and the monitor *Atahualpa* were then shelved into a dock.

309. Ibidem, Callao, 11 May 1879.

310. Idem.

311. Wilson, op. cit., p. 333.

312. SHD/M/BB4 1110, du Petit Thouars to the Marine Minister, Callao, 11 December 1879.

On May 25th Chilean and Peruvian torpedo-boats engaged before the forts, Janequeo firing a torpedo and sinking with the shock of the explosion. The Peruvian also used explosives and deception having a floating mine covered with fruits that exploded when taken onboard the gunboat *Loa*. With the loss of the *Loa* together with 100 men, the Chileans shelled the Callao. On September 13th, the Peruvian repeated the same trick, sinking the *Covadonga* north of Callao. Reporting on the action, Captain Chevalier believed that it had been conducted with a US torpedo<sup>313</sup>.

On June 6th, while the *Cochrane*, *Covadonga*, and *Magallanes* were shelling Arica, a 7-inch projectile fired by the forts had a powder case exploded, killing seven and severely injuring twenty-one<sup>314</sup>.

In July, *El Toro*, a 48 meters long submarine, built by a Peruvian Civil engineer, Federico Blume Othon<sup>315</sup>, and originally designed to repel the Spanish forces in 1864, made its first sea trials with the Peruvian Minister of War onboard, proving its operational value. Her mission was to tow two floating mines and attack at night the armored ships *Almirante Cochrane* or *Blanco Encalada*, anchored at San Lorenzo off Callao. The news of a powerful weapon was reported to the Chilean side and the ironclads were forced to move further off the coast preventing the *Toro* or other floating mines to cause them any harm<sup>316</sup>.

On December 22<sup>nd</sup>, Chevalier reported that Chilean troops landed at Pisco on November 19<sup>th</sup> under the command of General Villagran, were now 43 miles north of that city just 60 miles from Chorrillos on the outskirts of Lima. The captured monitor *Huáscar*, together with the corvettes *Chacabuco* and *Pilcomayo* had been seen off the Callao. With the news of the Chilean landing 36 kilometers south of Lima on December 23<sup>rd</sup>, Du Petit Thouars took the extraordinary decision to delay his return to France and sail for the Callao. He justified his resolution by telegraph to the Marine Minister with those words: «the commander of the French naval division would desert his duties if he did not go to support our Minister and our colony in Peru». He added that his suc-

313. Ibidem, Chevalier to the Marine Minister, Callao 23 October 1880.

314. Wilson, op. cit., p. 335.

315. Federico Blume Othon (1831–1901), born to a German father and a Venezuelan mother, designed and built locomotives in Paita.

316. Castillejo Zolezzi, Miguel, «Publicación del Perú Sur - 2da. época Año III», Revista Cobre, N° 26, October, 1988.

cessor would not reach Valparaiso before February 1st and the Callao before February 15th when it would be too late»<sup>317</sup>.

On January 8<sup>th</sup>, 1881, the *Victorieuse* dropped anchors off the Callao. The cruisers *Decrès* and *Dayot*, Royal Navy's Triumph – flying Admiral Stirling's pennant – *Shannon*, *Gannet* and Italian cruisers *Cristorofò Colombo* and *Archimedeo* welcomed du Petit Thouars. The Chilean blockading squadron was moored at San Lorenzo<sup>318</sup>. Du Petit Thouars' goal was to prevent a bloodbath in Lima, as much for the foreign community as for the sake of humanity. The French Admiral never referred to having threatened the Chilean commander in chief, General Baquedano or to have acted on his own without being in full agreement with the French minister and with the British new Station commander, Admiral Stirling. In a posterior correspondence, he hinted at the use of force against Chile when he wrote that «Admiral Stirling and myself were resolute to go quite far to contain the Chileans», adding that «neutral naval forces produced inevitably a useful effect on the Chileans». However, he clearly stated that he had not formulated any threat and that such an attitude would have been counterproductive: «by accompanying our ministers, Admiral Stirling and I were hoping to put some pressure on [the Chileans] without formulating any threat and I believe that we were well inspired»<sup>319</sup>. In his final report on the War, du Petit Thouars warned the Marine Minister against any involvement in South American affairs, especially after the delivery of Armstrong guns to the Chilean Navy that gave Chile a clear superiority over the French Pacific division: «what an embarrassment for us, if we were to intervene! Now the Chileans have a battle tested and enterprising instrument... Every seaman pays tribute to the progresses of their navy... their Armstrong guns will further increase that strength. Any threat would generate persecutions against our numerous and – for the time being – well esteemed colony. Indeed, we should rejoice not to have been involved in coercive actions against Chile... »<sup>320</sup>.

317. SHD/M/BB41134, du Petit Thouars to the Marine Minister, *Victorieuse*, 23 December 1880.

318. *Ibidem*, *Dayot*, Ancon, 11 January 1881.

319. *Ibidem*, Callao, 23 January 1881.

320. *Ibidem*, 17 February 1881.



## Lessons learned by the French Navy

Besides commenting on the war<sup>321</sup>, Du Petit Thouars drew lessons that were apparently taken into consideration to protect the commanding officer very much exposed to a certain death in a tiny and very visible armored tower as the the battle of Angamos had demonstrated. Machine guns had proved their efficiency in close combat and the crews had also to be screened from the enemy. Those ideas were widely circulated and Reserve Lieutenant Maurice Loire, a prominent and popular writer on naval issues published them in his book on the French Navy a decade later:

*if one thinks that in 1879, in the battle of Punta-Angamos, three commanders were put successively out of action in the blockhouse of a Peruvian ship, the Huáscar. It is in this shelter that the captain ... will lead his ship, three square meters at the most. Do you represent this captain locked in his blockhouse? ... the fight is a matter of minutes; decisions must be taken as quickly as thought. And is it in this little circular post that they will be taken!?*<sup>322</sup>

As a matter of fact, the command tower remained but incorporated in a much wider superstructure where the Captain could no longer be seen from a distance by a sharpshooter or by the machine gunners. Ordered in 1880, battleship *Hoche*, was a heavily modified follow-on to the Amiral Baudin class. Whereas on the *Amiral Baudin* and her sistership *Formidable*, the deck was completely void of protection for the personnel except for three turrets and an exposed command tower, on the *Hoche* the personnel and the command tower were well sheltered behind a boxy superstructure that inevitably made the ship top heavy despite the fact that the former was not armored<sup>323</sup>.

At the tactical and strategic levels, Admiral Théophile Aube, the father of the «*Jeune Ecole*» was quick to react (1882). Despite the defeat of the Peruvians who were unable to break the Chilean blockade with their underwater weapons, Aube saw the *Huáscar* as a blockade destroyer that proved the value of his theory:

---

321. See the author's article.

322. Loir, Maurice, *La marine française*, 1893.

323. Gille, op. cit., p.

*quite recently, in the South American War, the epic of Huáscar, under the heroic admiral Grau, showed what has become of these formerly effective blockades; they claim that the command of the sea is needed for the protection of commerce, the safety of the shorelines ... what is best than the direct blows of the enemy cruisers, striking at the heart, ruining for a long time (if not forever) the commerce itself.*<sup>324</sup>

Given the ultimate Chilean victory, the War of the Pacific might just have proved the contrary, that indeed the blockade could succeed and that underwater defenses – despite the spectacular result of sinking two corvettes – had not prevented Chile from blocking the Callao and ultimately land and prevail. Du Petit Thouars failed to comment on ramming. The contemporary historian Wilson noted that at the battle of Iquique the ram «had been employed six times — three times against the *Esmeralda*, once with fatal effect to the rammed, and three times against the *Covadonga*, once with fatal effect to the «rammer». Like any other conflict where the naval material was being tested in combat the War of the Pacific offered lessons to the most modern navies despite the relative old age of the monitor *Huáscar*. More than a decade later, more lessons would be learned from the Chilean Civil War and the Sino-Japanese War.

---

324. Aube, Théophile, «La guerre maritime et les ports militaires de la France», in *Revue des Deux Mondes*, tome 50, 1882.

## Bibliografía

ADAMS, THOMAS, «Artillerie et obus», Marine et technique au XIXe siècle, Service historique de la Marine/Institut d'histoire des conflits contemporains.

AUBE, THÉOPHILE, «La guerre maritime et les ports militaires de la France», in *Revue des Deux Mondes*, tome 50, 1882.

BATTESTI, MICHÉLE, *La marine de Napoléon III: une politique navale*, Service historique de la Marine, Vincennes, 1997.

CASTILLEJO ZOLEZZI, MIGUEL, «Publicación del Perú Sur - 2da. época Año III», *Revista Cobre*, N° 26, October, 1988.

CHEVALIER, LOUIS-EDOUARD, *La marine française et la marine allemande pendant la guerre de 1870-1871: considérations sur le rôle actuel des flottes dans une guerre continentale*, Paris, 1873.

GILLE, ERIC, *Cent ans de cuirassés français*, Marines édition, Nantes, 1999.

KALMYKOV D.I, KALMYKOVA I.A, *Торпедой - пли!: История малых торпедных кораблей*, Harvest, Minsk, 1999

LÓPEZ MARTÍNEZ, H, *Historia marítima del Perú: La República 1876 a 1879*, Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1975.

LÓPEZ URRUTIA, CARLOS Y ORTÍZ SOTELO, JORGE, *Monitor Huáscar: una historia compartida (1865-2005)*, Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, Lima, 2005

ROPP, THEODORE, *The Development of a Modern Navy: French Naval Policy, 1871-1904*, Naval Institute Press.

SHELDON-DUPLAIX, ALEXANDRE, «French Naval Intelligence during the Second Empire: Charles Pigéard's Reporting on British and American Shipbuilding (1856-1869)». *Mariner's Mirror* 94, n° 4, 2008.

SURDAM, DAVID G, *Northern Naval Superiority and the Economics of the American Civil War*, University of South Carolina Press, 2001.

WILSON, HENRY W, *The Development of the battleship in England*, London, 1897.



## LA CARRERA NAVAL ENTRE CHILE Y ARGENTINA: UN EJEMPLO TEMPRANO DE NAVALISMO EN AMÉRICA DEL SUR.

---

Fernando Wilson

### Introducción

La crisis fronteriza entre Chile y Argentina que se extendió entre 1892 y 1904, representó uno de los periodos más intensos del navalismo en América del Sur y estuvo directamente relacionado con la competencia de poder regional que afectó a ambos países. El asunto principal, relacionado con la aplicación del tratado de definición de fronteras de 1881, dio paso a una intensa carrera naval que amenazó con convertirse en guerra abierta al menos en tres momentos: 1892, 1897 y 1904. Si bien su intensidad material fue mucho más reducida que el proceso europeo anglo alemán, esta carrera tuvo para la región una importancia mayor en cuanto a las perspectivas del rol central que asumió el poder naval en los procesos políticos latinoamericanos de la época.

### Contexto Estratégico Básico

Para 1891, Chile y Argentina enfrentaban situaciones muy diferentes. Chile estaba emergiendo de una Guerra Civil relativamente breve pero muy intensa, que finalmente resolvió los problemas relacionados con la administración de los territorios y las riquezas minerales que llegaron con la victoria en la Guerra del Pacífico de 1879-83. Esta guerra civil tuvo una victoria impuesta por el bando del Congreso, que se opuso a la administración del presidente José Manuel Balmaceda. La parte interesante de este conflicto fue que el Parlamento contó con el apoyo de la Escuadra, utilizada de manera clásica para aislar los territorios controlados por el gobierno Balmacedista y así proyectar en tierra su poder y controlar los distritos mineros del norte. Con lo anterior, pudo levantar un

nuevo Ejército y proyectarlo al centro del país, derrotando al desmoralizado Ejército regular en dos batallas costosas pero definitivas<sup>325</sup>.

Para 1892, el Congreso convocó a elecciones presidenciales y su candidato, el Almirante Jorge Montt, Comandante en Jefe de la Marina insurrecta, ganó previsiblemente. Esto colocó a la Armada chilena en una posición particularmente poderosa y su prestigio, ya considerable en el contexto de la guerra de 1879-83, ganó nuevas alturas. El resultado de este proceso fue que para la flota ya poderosa surgida en el post conflicto –fuerte en tres *ironclads*, un crucero protegido y cinco corbetas–, se agregó un pequeño acorazado, dos cruceros *Scout* y dos cañoneras de torpedos. Además, y críticamente, se construyó un nuevo dique seco y un astillero para su apoyo en Talcahuano, siendo un requerimiento que se había postergado por décadas<sup>326</sup>.

Irónicamente, y con fuerte relación al contendor en esta crisis, el comienzo de la carrera no fue propiamente local, sino un enfrentamiento con los EE.UU. El llamado «Incidente del *Baltimore*» no fue irrelevante para el sistema de poder sudamericano y los enfrentamientos chilenos con los norteamericanos que habían llegado a un punto crítico en 1883, se repitieron en 1892 con un incidente confuso en Valparaíso, en el que algunos tripulantes del crucero estadounidense *Baltimore* fueron asesinados cuando estaban de franco, en una pelea con los lugareños del puerto. Esta situación que escaló políticamente fuera de control, pasaría a convertirse en una potencial guerra, generando la extraña sensación de que la debilidad del Escuadrón del Pacífico de los Estados Unidos pudo ser compensada por una intervención oficial argentina. Este incidente, curiosamente, se considera como el comienzo de la carrera naval chilena y argentina<sup>327</sup>.

Argentina, en ese periodo, enfrentaba decisiones complejas como nación y país. El auge económico generado por las exportaciones de cereales y carne congelada fue acompañado por un proceso de migración sin precedentes y en

325. Véase Bañados Espinoza, Julio, *Balmaceda, su Gobierno y la Revolución de 1891*, vol. 2, Imprenta Garnier Hermanos, París, 1894. Caviedez, Eloi, *Las últimas operaciones del ejército constitucional*, Imprenta El Mercurio, Valparaíso, 1894. Sater, William & Collier, Simón, *Historia de Chile, 1808-1994*, Cambridge University Press, Cambridge, 1996. Capítulos 6 y 7.

326. Fuenzalida, Rodrigo, *Historia de la Armada, desde la Aorada hasta el Sesquicentenario*, vol. 3, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1967. Capítulo XX.

327. Meneses, Emilio, *El Factor Naval en las relaciones entre Chile y Estados Unidos*, Hachette Editores, Santiago, 1986, p. 82.

expansión, en términos de generar la población suficiente no solo para desarrollar la capital, las provincias del norte del país o la llamada «Pampa Húmeda», sino que también para desarrollar la ocupación de la Patagonia austral, que estaba en proceso de conquista desde 1870 con el comienzo de la «Campaña del Desierto». Este aumento masivo en el poder nacional inevitablemente se encontró con Chile, ya que desafió el control que este último país tenía de los pasos interoceánicos del Cabo de Hornos y en particular del Estrecho de Magallanes. Este proceso generó una primera crisis en 1878 solucionada mediante el tratado de 1881, pero en la década de 1890, la perspectiva de Buenos Aires era que Argentina merecía mucho más<sup>328</sup>.

La Escuadra argentina, en ese momento, estaba en un estado de flujo y como claramente señala Oyarzabal, la transición de una fuerza fluvial a una oceánica todavía estaba en desarrollo<sup>329</sup>. La guerra contra el Paraguay (1864-70), en alianza con Brasil y Uruguay, había dejado a la flota argentina principalmente orientada a operaciones fluviales reforzadas por los enfrentamientos contra Brasil en 1871, lo que significaba que las adquisiciones navales apuntaban principalmente en esa dirección y así lo demuestran sus medios: dos monitores de bajo calado y varias cañoneras *Rendel* tuvieron que ser modificadas y preparadas para constituir el primer escuadrón desplegado en las aguas australes del Atlántico en 1878, marcando el nacimiento simbólico de la flota oceánica o Flota de Mar en la llamada «Expedición del Comodoro Py». Posteriormente, la flota fue reforzada en 1881 por un *Ironclad* oceánico titulado el «Almirante Brown», sumado a varios cruceros protegidos, pero la falta de una política regular significó que Argentina enfrentara a Chile en 1892 desde una posición decididamente inferior por la heterogeneidad de sus unidades y no por un tema de números o inversión<sup>330</sup>.

---

328. Rubé, Julio Horacio, *Tiempos de Guerra en América del Sur*, Editorial Eder, Buenos Aires, 2015. Capítulos V y VI.

329. Oyarzabal, Guillermo, *Los Marinos de la Generación del ochenta*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2003. Capítulo XIII.

330. *Ibidem*, capítulo V.

## La carrera comienza

Ante la desfavorable condición inicial, el gobierno de Buenos Aires trató de resolver el problema con toda la celeridad posible. Las decisiones simultáneas de construir una gran base naval en Puerto Belgrano, reforzar fuertemente la Flota de Mar en 1893 y la decisión sobre la renovación de la fuerza naval argentina, fueron sorprendentes para Chile que se sentía confiado en su superioridad. La velocidad a la que reaccionaron los argentinos también fue inesperada para los chilenos.

El gobierno argentino comenzó a entablar una negociación muy audaz con el gobierno italiano y el astillero de *Ansaldo*. No había precedentes de un encargo a ese país y la calidad de su construcción naval, aunque muy celebrada, no conseguía pedidos relevantes de exportación. Ante eso, la Casa Italiana finalizó el diseño de una nueva clase de cruceros acorazados bautizados como la clase «*Garibaldi*», demostrando el estilo e ingenio clásico de los miembros del «*Genio Navale*» al conseguir instalar en un casco de 7500 toneladas y 108 metros de eslora, una batería principal de cuatro cañones de «8 o dos de 10» como batería principal, más no menos de catorce piezas de «6» como batería secundaria. Estos buques estaban, además, bien protegidos por un extenso cinturón blindado que alcanzaba «6» de espesor y que proporcionaba un buque de guerra compacto, pero excelentemente armado y protegido<sup>331</sup>. El único problema, en términos relativos, fue que ninguno de estos ejemplares logró la clase de velocidad esperada de 18 nudos. Los tres lotes de la clase ordenados sucesivamente por Argentina, mostraron diferentes combinaciones de calderas y maquinaria de Triple Expansión Vertical que no pudieron entregar la velocidad esperada y que marcaron la principal diferencia entre los distintos buques de la clase<sup>332</sup>. En general, el «*Garibaldi*» resultó una elección óptima para un buque capital destinado a una Armada sudamericana<sup>333</sup>.

Argentina negoció tanto con el astillero como con el gobierno italiano el primer y segundo buque de la clase, bautizados originalmente por la Regia Marina Italiana como «*Garibaldi*» y «*Varese*». Estos buques se encontraban en

331. Dodson, Aidan, *Before the Battlecruiser*, Seaforth Publications, Londres, 2018, p. 58.

332. *Brasseys Naval Annual*, Griffin & Co, Portsmouth, 1901, p. 34.

333. Gardiner, Robert, (Ed.) *Conways all the Worlds Fighting Ships, 1860-1905*, Conways Maritime Press, Londres, 1979, p. 401.



construcción avanzada para la Marina local y se apresuraron aún más para entregarse a la brevedad a la Armada argentina. El buque inicial retuvo el nombre de «*Garibaldi*», ya que el libertador italiano también tenía una conexión relevante con Argentina, mientras que el «*Varese*» pasó a llamarse «San Martín», uno de los principales comandantes en las independencias argentinas, chilenas y peruanas. Los dos buques fueron lanzados en el astillero Ansaldo en 1895 y entregados inmediatamente a Argentina<sup>334</sup>.

Ambas naves, combinadas con el acorazado «Almirante Brown» y los cruceros protegidos «25 de Mayo», «Buenos Aires» y «9 de Julio» podrían formar una línea de batalla creíble. Chile no permanecería pasivo frente a tal desafío y la naturaleza heterogénea de su flota quedó en evidencia.

### La respuesta chilena

En Chile solo quedaba el «Cochrane» como uno de los acorazados de 1872, ya que su gemelo había sido hundido en uno de los primeros ataques con torpedos en la historia naval durante la guerra civil de 1891<sup>335</sup>. Este barco, junto con el pequeño acorazado de torre «Huáscar», estaba complementado con el blindado de construcción francesa «Capitán Prat», constituyendo una versión más pequeña de la clase francesa «*Marceau*», comprado bajo la sugerencia de sir E J Reed, diseñador británico que se ha convertido en el asesor naval preferido de la Armada y el Gobierno de Chile en sus compras de buques navales en Europa. El «Prat» era un barco poderoso para los estándares latinoamericanos y con un desplazamiento de 6900 toneladas, tenía una poderosa batería principal de cuatro cañones *Canet* de 240 mm, más una batería secundaria de ocho cañones de 120 mm<sup>336</sup>. Todas las armas estaban instaladas en torretas de acción eléctrica con amplios campos de fuego y alto posicionamiento sobre la línea de flotación que los hacía óptimos para su empleo en las difíciles aguas

334. Dodson, Aidan, op. cit., (pp. 166-169).

335. Fuenzalida, Rodrigo, *Historia de la Armada, desde la Aorada hasta el Sesquicentenario*, vol. 4, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1967, p. 1038.

336. Arroyo, Guillermo, *Adquisiciones Navales en Chile. Un estudio Crítico*, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1940, p. 3. El recurso al astillero francés CMN, un cambio curioso dentro de la línea chilena de encargo de unidades, fue el resultado de la asesoría entre Edward Reed y las disputas por el acceso a diseños avanzados en Gran Bretaña.

del Cabo de Hornos. Fuertemente blindado, hasta «12» tanto en grosor como en extensión, era claramente el núcleo de la flota chilena. El problema surgía de ser tácticamente incompatible con los acorazados anteriores, que a pesar de haber sido rearmados, no eran adecuados para formar una línea de batalla con un buque de batería moderna.

Más modernos eran los cuatro cruceros en servicio. El «Esmeralda» fue el primer crucero protegido de la historia, teniendo una batería pesada con piezas de «10» y «6», una alta velocidad de hasta 18 nudos con una protección razonable, pero mostraba una serie de deficiencias prototipo, por lo que la oportunidad de venderlo a Japón se tomaría tan pronto como un acuerdo complejo, utilizando como intermediario a Ecuador para que pudiese ser arreglado. Un crucero protegido más moderno y equilibrado era el «Blanco Encalada», construido como reemplazo del blindado perdido en 1891 y recibido del astillero *Armstrongs* de *Elswick* en 1893. Era una buena nave de guerra, desplazando 4420 toneladas; rápida y capaz de hasta 22 nudos, contaba con dos cañones de «8» y «6», más una cubierta blindada de hasta «3». Podía formar la línea con el blindado «Capitán Prat», pero su protección más ligera la hacía considerablemente más vulnerable.

Un par de pequeños cruceros exploradores franceses denominados el «Presidente Errázuriz» y «Presidente Pinto», fueron gemelos construidos por CMN en *La Seyne* y entregados a Chile en 1891 en medio de la Guerra Civil, no pudiendo llegar al país hasta después de concluido este conflicto. Desplazando 2047 toneladas y razonablemente rápidos, con 18 nudos, tenían una batería más ligera que las otras naves capitales de la flota chilena, con solo cuatro cañones de «6» y dos de «4,7». Estaban claramente dirigidos a un rol como exploradores y cazadores de corsarios antes que buques de línea.

En comparación y al inicio de esta carrera naval, ambas flotas tenían una paridad aproximada en la capacidad de combate, siendo la chilena un poco más numerosa, pero la argentina más moderna.

En ambos países, la prensa nacional cubrió el tema en un sinnúmero de editoriales y artículos, ponderando la experiencia de combate chilena contra el último entrenamiento que los marineros argentinos estaban recibiendo de sus proveedores italianos. Un tema mayor en una política de crisis<sup>337</sup>.

---

337. Rubé, Julio Horacio, op. cit., p. 25.

## La segunda ronda

El complicado entorno político representado por el antagonismo naval, también significó que ambos países volvieran a comprar nuevos buques de guerra para conseguir una posición de superioridad más allá de la disputa. Argentina repitió el proceso probado ya exitoso, pidiendo al astillero italiano *Ansaldo* que les proporcionara otros dos buques de la clase *Garibaldi*. Las naves eran básicamente gemelas del líder de clase, con dos cañones principales de «10» como batería principal, pero con maquinaria mejorada. No obstante, esta última no proporcionó la velocidad esperada, pero sí mejoró considerablemente la confiabilidad de las plantas mecánicas y la reducción del consumo de carbón, algo que no es irrelevante en términos de las largas distancias en las que las naves operaron por los archipiélagos australes de América del Sur.

Por su parte, Chile reaccionaría con un enfoque más complejo, ordenando a *Armstrongs* que diseñara un gran crucero protegido con la utilización de los fondos generados por la venta del crucero Esmeralda a Japón<sup>338</sup>. La idea era construir un nuevo barco con el mismo nombre y muy simbólico, usando las lecciones de la Batalla de *Yalu* en la Guerra Sino Japonesa, en las que la densidad del fuego se interpretó como más relevante que el peso de las granadas individuales de grueso calibre, privilegiándose del buque la potencia y volumen de fuego, junto con la velocidad sobre la coraza<sup>339</sup>. Con un desplazamiento de 8000 toneladas y con un cinturón estrecho de «6», el crucero presentaba dos cañones de «8» en montajes, abiertos a proa y popa, además de no menos de dieciséis cañones de «6» dispuestos a cada banda en la cubierta principal, también en montajes abiertos. De esa forma, la Armada de Chile utilizó su experiencia en la navegación austral siempre tendiendo a rechazar los montajes de la batería de «6» en casamata, ya que se volvieron inviables de operar en mala mar, por lo que la tendencia era filmar las armas en la cubierta principal abierta, que luego implicaba una gran longitud para permitirles buenos campos de fuego<sup>340</sup>. El buque también debía ser muy rápido, con 22 nudos como especificaciones de diseño, formando un ala rápida junto con el «Blanco En-

338. Fuenzalida, Rodrigo, op. cit., p. 1063.

339. Véase Arroyo, Guillermo, op. cit., p. 18, Dodson, Aidan, op. cit., p. 172, Fuenzalida, Rodrigo, op. cit., 1066 y Uribe, Luis, *Futuras Construcciones Navales*, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1904, p. 10.

340. Uribe, Luis, op. cit., p. 22.

calada» y «Prat», que permitiese dejar a los *Ironclads* antiguos y cruceros más lentos en una segunda formación de división táctica.

El problema era que Argentina estaba ordenando sus dos nuevos cruceros acorazados y a pesar de la opción de ordenar un gemelo del nuevo «Esmeralda» al astillero *Armstrongs*, el ingeniero Mr. Reed y su equipo ofrecieron al gobierno chileno un diseño completamente nuevo y sustancialmente más poderoso, al punto que se consideró incrementar su capacidad, a pesar de los problemas que significaría en términos de compatibilidad con Esmeralda<sup>341</sup>. Autorizado en 1898 y siendo un barco radicalmente diferente, solo sería entregada a la marina chilena un año después del nuevo «Esmeralda», desplazando 8300 toneladas, poco más que su predecesor, pero su armamento se concentraba en cuatro torretas armadas cada una con una pieza de «8». Dispuesta en una planta romboidal, con dos instalados a proa y popa y los otros dos en cada banda, ligeramente detrás del puente, podía concentrar tres cañones pesados en la mayoría de los arcos de tiro, teniendo además un equipo de ronza, elevación y carga accionada hidráulicamente. Su cadencia de tiro también estaba bastante cerca de la batería secundaria de «6», que consistía en diez cañones de «6» que se colocaron principalmente en la cubierta principal, pero la transacción de instalación en barbata, con campos de tiro menores, tuvo que ser aceptada para poder colocar las cuatro torretas de la batería principal. El buque también fue muy rápido con los ya consabidos 22 nudos de su predecesor Esmeralda, permitiendo formar una línea con el resto de la división rápida. El «O'Higgins» tenía una silueta muy característica, generada por sus calderas *Belleville*, que requerían un mayor flujo de aire para su combustión y tiraje, por lo que estaba equipada con tres chimeneas muy elevadas que le valieron el apodo de «111», diferenciándose además del perfil tradicional y casi estándar de *Armstrong* de dos chimeneas bajas, anchas y bien espaciadas. Esto lo volvía único y fácilmente reconocible entre los otros cruceros construidos por *Armstrongs* para Chile<sup>342</sup>.

341. *Brassey's Naval Annual*, Griffin & Co, Portsmouth, 1898, p. 398. A este nuevo diseño se le llegó a definir como «Battleship» o acorazado.

342. Friedman, Norman, *British Cruisers of the Victorian Era*, Naval Institute Press, Annapolis, 2012, p. 242.

## El enfrentamiento final

Los cuatro cruceros acorazados de la segunda etapa generaron la tercera y más compleja fase de la carrera naval chileno argentina. Nuevamente desafiados por los dos nuevos cruceros chilenos, de los cuales los medios especializados hicieron un gran revuelo, Argentina respondió buscando un tercer par de buques italianos, terminando satisfechos con sus características y rendimiento. Este tercer par, bautizados como Moreno y Rivadavia, eran una vez más similares al propio *Garibaldi* y a las dos naves del segundo par, por lo que provocaron un gran y amargo debate en Chile. El Almirante (y para entonces ex presidente) Jorge Montt fue desafiado desde las páginas del boletín del Club Naval porque solo reaccionaba a las decisiones argentinas y estaba dejando escapar la superioridad naval chilena<sup>343</sup>. Mientras tanto, la prensa argentina apoyaba este concepto, disfrutando de las capacidades de su línea de batalla homogénea al compararla con la fuerza dispar y heterogénea chilena<sup>344</sup>. Con esta información, el Almirante Jorge Montt, quien nunca fue un hombre tímido ante la toma de decisiones y con pleno apoyo presidencial y parlamentario, decidió ir un paso más allá al pedirle nuevamente a Reed, coincidentemente de visita en Chile, un diseño para dos nuevas unidades de acorazados reales. En esta ocasión, el Almirante no solo deseaba un par regular de *predreadnoughts* británicos de los que la *Royal Navy* construiría casi el medio centenar, sino que más bien un par de buques especializados y elaborados específicamente para aplastar la línea de batalla argentina. Un buen «*cruiser cruncher*», como los definiría Oscar Parkes<sup>345</sup>.

*Armstrongs*, ahora asociado con *Vickers*, diseñó un casco de 14,000 toneladas de carga completa y bastante larga con 144 metros de eslora. De una manga estrecha de solo 21 metros y con 30,000 SHP, podrían desarrollar una velocidad de diseño de 19 nudos y mantenerla durante ocho horas, ya que se esperaba que tuvieran que desarrollar extensas persecuciones de los buques enemigos. Su blindaje era relativamente delgado para los estándares de acorazados europeos con hasta «7» en el cinturón y «10» en las torretas y torre de mando, pero que se consideraba suficiente contra los «*Garibaldi*»<sup>346</sup>. La verdadera

343. Arroyo, Guillermo, op. cit., Conclusiones.

344. Oyarzabal, Guillermo, op. cit., Capítulo XVII.

345. Parkes, Oscar, *British Battleships, 1856-1950*, S.S & Co, Ltd., Londres, 1957, p. 437.

346. Burt, R. A, *British Battleships, 1889-1904*, Naval Institute Press, Annapolis, 1988, p. 259.

novedad estaba en sus baterías principales y secundarias, contando con dos torretas dobles de cañones de «10» y un calibre más ligero que los estándares de «12» en comparación a los equivalentes británicos de la época, exceptuando una cadencia de fuego considerablemente mayor. No obstante, su batería secundaria era revolucionaria, abandonando las armas tradicionales de «6» por no menos de catorce armas de «7,5» pulgadas»<sup>347</sup> y como diría un almirante británico, ¡estos barcos generarían un diluvio de fuego semipesado!<sup>348</sup> Esa fue la idea, ya que estos buques bien podrían haber abrumado por completo a los *Garibaldis* y, como núcleo de una línea de batalla rápida, proporcionarían a la flota chilena una fuerza considerablemente superior, pero eso no fue todo.

Mientras se construían los dos acorazados y en parte para apaciguar a la Marina y la opinión pública, el gobierno chileno compró en los astilleros un par de cruceros protegidos ya completados. El «Chacabuco» fue parte de un pedido originalmente brasileño de cuatro buques, de los cuales finalmente solo recibió uno, mientras que el «Ministro Zenteno» fue un casco construido para la especulación por el astillero *Armstrong*, con la expectativa de venderlo a Rusia, China o Japón. Ambos eran semi gemelos de aproximadamente 4500 toneladas, capaces de hacer 22 nudos y armados con dos cañones de «8» y diez de «6».

A estas alturas y con la vuelta del siglo XIX al XX, la situación entre ambos países se estaba yendo de las manos rápidamente y, más allá de los gastos masivos que realizaban Chile y Argentina, el riesgo de una guerra real se estaba agudizando. Tanto los banqueros británicos e italianos que estaban otorgando los préstamos para las compras, se preocuparon de que en el caso de que estallara el conflicto armado, ambos países no pudieran completar los pagos de los barcos ya contratados para así afectar gravemente la liquidez financiera y el futuro riesgo de los prestamistas europeos en áreas como la minería e industrias cárnicas según cada país.

Se sugirió un tratado de paz para abordar los problemas limítrofes que desencadenó la carrera naval entre Chile y Argentina ya que durante muchos trimestres, esto se había transformado en un problema mayor que debía ser abordado de forma explícita en un nuevo documento. El tratado y sus alcances

347. Parkes, Oscar, op. cit., p. 439.

348. Burt, R. A, op. cit., p. 260.

está excelentemente cubierto en ambos países<sup>349</sup>, por lo que en beneficio del tiempo, solo dejaré referencias a ellos, pero la perspectiva general presenta que algo había que hacerse para evitar que la rivalidad se convirtiera en una guerra abierta.

El resultado fue el Tratado de Paz y Amistad que especifica claramente las Limitaciones Navales de 1902 o llamados «Pactos de Mayo», siendo sellados simbólicamente por una reunión de ambos presidentes en el Estrecho de Magallanes a bordo de los buques insignia de ambas flotas: el «*O'Higgins*» y el «*General San Martín*»<sup>350</sup>.

El Tratado fue bastante directo y duro<sup>351</sup>, primero porque se solicitó el cese inmediato de los programas de compra y venta de ambos países, afectando al tercer par de «*Garibaldi*» y los dos acorazados chilenos, que hasta ahora habían sido lanzados y bautizados como «*Constitución*» y «*Libertad*». El riesgo de que cayeran en manos de Rusia hizo que Gran Bretaña hiciera un ofrecimiento bastante generoso al gobierno chileno, llevándolos a la Armada Real como HMS «*Triumph*» y «*Swifsture*»<sup>352</sup>. Buques extraños en la perspectiva británica, fueron el centro de muchos debates y comentarios entre los oficiales navales ingleses en cuanto a sus primeros años de servicio, pero fueron rápidamente eclipsados por el HMS «*Dreadnought*», el primer acorazado monocilindro del mundo que revolucionó el diseño e ingeniería naval. Sirvieron útilmente en la primera guerra mundial, sirviendo en el lejano oriente al ayudar en la conquista del enclave alemán de *Tsingtao*. Luego fue enviado a los Dardanelos, donde el HMS *Triumph* sucumbió a un torpedo submarino alemán.

Los dos cruceros argentinos fueron vendidos en su lugar a Japón, que los renombró como «*Kasuga*» y «*Nisshin*», siendo tan bien considerados por la Armada Imperial que esperaron su llegada antes de lanzar los ataques contra *Port Arthur* que comenzaron la Guerra Ruso Japonesa de 1905<sup>353</sup>. Inclusive, en dicho conflicto, estuvieron en el centro de la guerra, sufriendo el buque «*Nisshin*» graves daños en *Tsushima*, por lo que su integración fue muy valiosa a la

349. Para la versión chilena, se sugiere revisar Barros Van Buren, Mario, *Historia Diplomática de Chile, 1541-1938*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1970. Capítulos XIV y XV.

350. *Ibidem*, Capítulo XVI.

351. Fuenzalida, op. cit., p. 1086.

352. *Brasseys Naval Annual...*, op. cit., 1904, p. 439.

353. Milanovich, Kathrin, «Armoured Cruisers of the Imperial Japanese Navy», en Warship, Jordan, *Conway Maritime Press*, Londres, 2014, (pp. 70-92).

flota del Almirante Togo, particularmente después de la gran pérdida de acorazados en el bloqueo a la base rusa de *Port Arthur*.

Volviendo a los rivales sudamericanos, ambas armadas aceptaron una moratoria de 8 años antes de ordenar nuevas naves capitales, por lo que también determinaron el desarme de los barcos restantes. La conclusión básica fue que Chile retendría 39.500 toneladas de acorazados y cruceros, mientras que Argentina haría lo mismo con 39.000 toneladas. Ambas armadas desarmarían las principales naves de sus flotas y establecerían un sistema de monitoreo y control<sup>354</sup>.

Sin embargo, hay que destacar que ambas economías se encontraban al límite cuando se combinó el gasto naval con los costos militares terrestres, los cuales consistían en cientos de miles de los nuevos fusiles modelo Mauser, cientos de piezas de artillería y decenas de millones de rondas de municiones, equipo de caballería y todos los impedimentos requeridos por los ejércitos de masas de la época. Estaba claro que a pesar de la prosperidad que trajo la minería de nitrato a Chile y el mercado de ganado y trigo a Argentina, estos no fueron suficientes para apoyar una carrera naval de estilo europeo. Cabe destacar que ningún país fue industrializado para apoyar un esfuerzo como tal, por lo que todo tenía que ser comprado desde Europa con las consecuencias de que la construcción de la infraestructura de mantenimiento de los nuevos buques, fuera construida desde cero.

La firma del tratado no fue simple, ya que se requirieron múltiples transacciones y una ratificación compleja por ambos parlamentos que se extendió hasta 1904 bajo la amenaza de ultimátum cruzado. Finalmente, ambos gobiernos confirmaron los acuerdos en su totalidad.

En términos generales, la carrera naval de Chile y Argentina en el cambio entre los siglos XIX y XX fue otra de las numerosas competiciones entre potencias navales medianas y menores. Procesos como las competiciones entre Japón con China y Rusia, o Italia frente a Austria-Hungría y Turquía, fueron otras manifestaciones del mismo fenómeno. A pesar de que fueron eclipsados por la masiva carrera naval angloalemana, terminaron siendo evidencia del mismo estilo de «diplomacia de estilo de crisis» que era característico del periodo y que eventualmente llevaría al estallido de la Primera Guerra Mundial.

---

354. Arroyo, Guillermo, op. cit., Conclusiones.



En un aspecto más razonable, Chile y Argentina fueron capaces de competir entre sí, pero tuvieron la sensatez de solo gastar dinero y no llegar a la prueba final. Curiosamente, el mismo proceso se ha repetido varias veces en la historia binacional, incluso ubicando a sus principales flotas a menos de 300 millas de distancia como en 1978, pero nunca llegando a la guerra<sup>355</sup>.

No obstante, este último conflicto fue un claro expediente del periodo de navalismo que existía entre ambos países, en donde cada uno buscó resaltar sus posiciones de poder a través de la creación y operación de flotas de batallas considerables, al punto de convertirlas en el núcleo de su poder nacional. En menos de 15 años, las marinas de Chile y Argentina pasaron de navegar números reducidos de buques de propulsión mixta a operar fuerzas considerables de cruceros y acorazados de enorme capacidad militar, los cuales permanecen hasta el día de hoy como una interesante fase del proceso de construcción de fronteras y poder en Sudamérica.

---

355. Cabe destacar que este casi conflicto comenzó como una competencia por un problema limítrofe comparativamente localizado entre dos países que comparten más de 5000 Kms de frontera común, el cual fácilmente pudo haberse salido de control.

## Bibliografía

### Fuentes Primarias

BAÑADOS ESPINOZA, Julio, *Balmaceda, su Gobierno y la Revolución de 1891*, vol. 2, Imprenta Garnier Hermanos, París, 1894.

*Brasseys Naval Annual*, Griffin & Co, Portsmouth, 1898.

\_\_\_\_\_, Griffin & Co, Portsmouth, 1901.

CAVIEDEZ, Eloi, *Las últimas operaciones del ejército constitucional*, Imprenta El Mercurio, Valparaíso, 1894.

URIBE, Luis, *Futuras Construcciones Navales*, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1904.

### Fuentes Secundarias

ARROYO, Guillermo, *Adquisiciones Navales en Chile. Un estudio Crítico*, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1940.

BARROS VAN BUREN, Mario, *Historia Diplomática de Chile, 1541-1938*, Editorial Andrés Bello, Santiago, 1970.

BURT, R. A, *British Battleships, 1889-1904*, Naval Institute Press, Annapolis, 1988.

COLLER, Simón y SATER, William, *Historia de Chile, 1808-1994*, Cambridge University Press, Cambridge, 1996.

DODSON, Aidan, *Before the Battlecruiser*, Seaforth Publications, Londres.

FUENZALIDA, Rodrigo, *Historia de la Armada, desde la Aorada hasta el Sesquicentenario*, vol. 3, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1967.

\_\_\_\_\_, *Historia de la Armada, desde la Aorada hasta el Sesquicentenario*, vol. 4, Imprenta de la Armada, Valparaíso, 1967.

FRIEDMAN, Norman, *British Cruisers of the Victorian Era*, Naval Institute Press, Annapolis, 2012.

GARDINER, Robert, (Ed.) *Conways all the Worlds Fighting Ships, 1860-1905*, Conways Maritime Press, Londres, 1979.

MENESES, Emilio, *El Factor Naval en las relaciones entre Chile y Estados Unidos*, Hachette Editores, Santiago, 1986.

MILANOVICH, Kathrin, «Armoured Cruisers of the Imperial Japanese Navy», en Warship, Jordan, *Conway Maritime Press*, Londres, 2014.

OYARZABAL, Guillermo, *Los Marineros de la Generación del ochenta*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 2003.

PARKES, Oscar, *British Battleships, 1856-1950*, S.s & Co, ltd., Londres, 1957.

RUBÉ, Julio Horacio, *Tiempos de Guerra en América del Sur*, Editorial Eder, Buenos Aires, 2015.



## BIBLIOGRAFÍA MARÍTIMA Y NAVAL IBEROAMERICANA

- Aicardi Elcorrobarrutia, Juan. 2019. *Apuntes para la historia de la infantería de marina del Perú*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, 346 pp.
- Alamkan, Myriam. 2015-2016. The loss of the French colony of Santo-Domingo viewed from the shores of Cuba: the Baracoa papers 1806-1808. En *Derroteros de la Mar del Sur* n° 23-24, pp. 9-17.
- Alcántara, Álvaro. 2017. Un espacio comercial en disputa. La costa de Sotavento y las redes mercantiles novohispanas, 1762-1799. En Del Valle e Ibarra, *Redes, corporaciones comerciales y mercados*, pp. 395-433.
- Alencastro, Luiz Félix. 2017. Le commerce maritime dans l'Atlantique sud et le développement de la flotte luso-brésilienne a époque moderne. En Christian Buchet y Gérard Le Couédec, editores, *The Early Modern World*, vol. 3 de Buchet, *The sea in history*, pp. 78-87.
- Arancibia C, Patricia. Prat, siempre en la memoria. En Mardones, *Prat (1848-1879)*, pp. 174-205.
- Arciniega Ávila, Hugo Antonio. 2015. El puerto de San Blas: con las marismas por muralla. En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 343-364.
- Arellano Paredes, Víctor Hugo. 2017. Los astilleros del Guayaquil colonial. En *Guayaquil, astillero del Mar del Sur*. Quito: Presidencia de la República, pp. 40-45.
- Arrizabalaga Lizárraga, Carlos. 2017. Luna y desolación de Paita. La contaminación de la provincia litoral a inicios del siglo XX. En *Revista de Marina* 110, 3, pp. 144-155.
- Arrizabalaga Lizárraga, Carlos. 2019. Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense. En *Revista de Marina* 112, 1, pp. 4-20.
- Ayllón Dulanto, Fernando. 2019. *El diputado Miguel Grau Seminario*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú, 264 pp.
- Bañados N., Marcela. 2014. El viaje final de los caballeros del mar. En Mardones, *Prat (1848-1879)*, pp. 206-209.
- Barros F., José Miguel. Agente confidencial en el Plata. En Mardones, *Prat (1848-1879)*, pp. 160-169.

- Baxin Martínez, Israel. 2019. Islas bajacalifornianas. Metáforas bordeadas entre tierra y mar. En Trejo y Pinzón, *Espacios marítimos*, pp. 271-302.
- Bérard, Benoit. 2017. Une approche maritime et archipélique de l'occupation amérindienne des Antilles. En Philip de Souza y Pascal Arnaud, editores, *The Ancient World*, vol. 1 de Buchet, *The sea in history*, pp. 55-65.
- Bernal, Antonio Miguel; y Guimerá, Agustín. 2017. L'État espagnol et le commerce colonial. En Christian Buchet y Gérard Le Couédec, editores, *The Early Modern World*, vol. 3, de Buchet, *The sea in history*, pp. 867-878.
- Buchet, Christian. 2017. *The Sea in History. A vision for the Future? – La Mer dans l'histoire. Une vision de l'avenir?* París: Centre d'études stratégiques de la Marine, 146 pp.
- , editor. 2017. *The Sea in History*. Londres: Boydell Press, 4 vols.
- Busto Ibarra, Karina. 2015. Acapulco en la segunda mitad del siglo XIX. ¿Estancamiento o desarrollo portuario? En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 267-287.
- Bustos Rodríguez, Manuel. 2017. Le commerce colonial et le développement des ports et des flotte commerciales espagnoles. En Christian Buchet y Gérard Le Couédec, editores, *The Early Modern World*, vol. 3, de Buchet, *The sea in history*, pp. 40-50.
- Callaghan, Richard T. The Taíno of the Caribbean: six thousand years of seafaring. En Philip de Souza y Pascal Arnaud, editores, *The Ancient World*, vol. 1 de Buchet, *The sea in history*, pp. 66-77.
- Carse, A. 2014. *Beyond the Big Ditch: politics, ecology, and infrastructure at the Panama Canal*. Cambridge MA: MIT Press, 298 pp.
- Castagneto G., Piero. 2014. Prat, el hombre. En Mardones, *Prat (1848-1879)*, pp. 17-73.
- Castellón, Blas. 2015. El mar y la sal: una relación necesaria con tierra adentro. En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 55-81
- Chamorro Serrano, William. 2017. Tras la estela del Gran Almirante Grau. En *Revista de Marina* 110, 2, pp. 16-31.
- Celaya Nández, Yovana. 2015. San Agustín de la Florida: discursos, enemigos y reformas fiscales en la definición de una frontera en el gobierno de Felipe V. En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 189-215.

- Chantraine, Quirec. 2015. Viajes transatlánticos y tarjetas postales de Veracruz. En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 365-405.
- Chávarry García, Francisco Javier. 2017. El arribo del almirante [Grau]. En *Revista de Marina*, 110, n° 1, pp. 156-173.
- Chilet Correa, Julio César. 2019. Los faros históricos en el Perú: patrimonio cultural de la nación. En *Revista de Marina*, 112, n° 1, pp. 34-40.
- Christenson, Joel C. 2017. A question of sovereignty: the US Naval Mission in Peru, 1920-1939. En Donald Stoker y Michael T. McMaster, editores, *Naval Advising and Assistance: History, Challenges, and Analysis*, Solihull: Helion & Company Limited, pp. 140-174.
- Conti, Viviana. 2017. Circuitos comerciales y redes mercantiles del interior surandino desde el puerto boliviano de Cobija. En Del Valle e Ibarra, *Redes, corporaciones comerciales y mercados*, pp. 277-315.
- Couyoumdjian, Juan Ricardo. 2019. Chile y Magallanes 1520-2020. En *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, LXXXV, n° 128, pp. 11-32.
- Cueva López, Aníbal. 2019. *Rescate. La Marina de Guerra en la operación Chavín de Huántar*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 163 pp.
- De la O Torres, Rodrigo Alejandro. 2019. Sistema-mundo-oceánico del Atlántico a través de un memorial de viaje neerlandés, 1616-1617. En Trejo y Pinzón, *Espacios marítimos*, pp. 85-128.
- Del Valle Pavón, Guillermina; e Ibarra, Antonio, editores. 2017. *Redes, corporaciones comerciales y mercados hispanoamericanos en la economía global, siglos XVII-XIX*. México: Instituto Mora.
- Dermit Martínez, Pedro. 2017. Felipe “El Hermoso” y Carlos de Gante, archiduques de los Países Bajos y Señores de las Indias del Mar Océano. En Rosas y Ortiz, *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, pp. 115-130.
- Duzer, Chet van. 2019. Los monstruos marinos, la oscuridad y las islas del Paraíso. El Atlántico como espacio mítico antes del descubrimiento del Nuevo Mundo. En Trejo y Pinzón, *Espacios marítimos*, pp.37-54.
- Favila Vásquez, Mariana 2019. Caminos de agua en tierra firme y mar abierto. Reconstrucción del paisaje marítimo de los Tuxtlas, Veracruz. En Trejo y Pinzón, *Espacios marítimos*, pp. 167-193.

- Flores Servat, Walter José. 2019. 2 de mayo de 1866: símbolo de la unión peruana. En *Revista de Marina*, 112, n° 2, pp. 4-10.
- Flórez Dávila, Cristina. 2017. Aspectos de Flandes medieval en el Perú virreinal: entradas de virreyes y Carrera de Indias. En Rosas y Ortiz, *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, pp. 131- 148.
- Fortunic, María del Pilar. 2018. El templo de San Lorenzo. En *Revista de Marina* 111, 3, pp. 117-131.
- García Hurtado, Manuel-Reyes. 2017. Books for training officers in the Eighteenth-century Spanish Navy. En *The Mariner's Mirror*, 103, 2, pp. 150-167.
- González Leiva, José Ignacio. 2019. Contribución del viaje de circunnavegación de Magallanes - Elcano al cambio de la imagen cartográfica del mundo. En *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, LXXXV, n° 128, pp. 33-57.
- Gough, B.; y Borrás, C. 2018. *The War Against the Pirates: British and American suppression of Caribbean piracy in the early nineteenth century*. Palgrave: Macmillan, 242 pp.
- Grafenstein, Johanna von. 2017. The wider Caribbean during the 19th and 20th centuries. En N. A. M. Rodger, editor, *The Modern World*, vol. 4, de Buchet, *The sea in history*, pp. 274-284.
- Grainger, J. D. 2015. *British campaigns in the South Atlantic 1805-1807: operations in the Cape and the River Plate and their consequences*. Barnsley: Pen & Sword Books, 278 pp.
- Guerra Arteaga, Hugo; y Balcázar Vargas, Juan. 2017. *El fin del velasquismo y la acción institucional de la Marina de Guerra del Perú, 1975*. Lima: Universidad Ricardo Palma.
- Guevara Zárraga, María Estela. 1999. *El Hospital Real de San Blas*. Guadalajara: Instituto Jalisciense de Antropología e Historia, 116 pp.
- Hanna, M. G. 2017. *Pirate Nests and the Rise of the British Empire, 1570-1740*. Chapel Hill: University of North Carolina, 464 pp.
- Inga Rumiche, Sally Rosas Elizabeth. 2018. Una vida al servicio de la Armada Peruana: trayectoria, legado e historia del capitán de navío Julio José Elías Murguía. En *Revista de Marina* 111, n° 3, pp. 35-59.
- Jaramillo Arango, Antonio. 2015. Cultura y pueblos precolombinos de la costa pacífico. Navegación e intercambio entre los Andes Centrales, el Área Intermedia y Mesoamérica. En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 291-316.



- Jiménez Torreblanca, Roberto Sandro. 2018. Palo Unión: noble testigo de un siglo de generaciones en la Escuela Naval del Perú. En *Revista de Marina* 111, n° 1, pp. 31-35.
- Johansson K., Patric. 2015. *Ilhuicaatl* “Agua-Cielo”. El mar en la cosmovisión náhuatl prehispánica. En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 23-54.
- Kelsey, H. 2016. *The first circumnavigators: unsung heroes of the Age of Discovery*. New Haven: Yale University Press, 240 pp.
- Kukurelo Villalobos, José Antonio. 2018. Lancha de guerra Cahuapanas, ave fénix de la Amazonía. En *Revista de Marina*, 111, n° 1, pp. 75-85.
- Laguerre Kleimann, Michel. 2018. El mensaje del mástil de la corbeta *Unión* en la Escuela Naval del Perú a cien años de su instalación. En *Revista de Marina* 111, n° 1, pp. 37-51.
- 2017. U. S: *Naval War College & Escuela Superior de Guerra Naval del Perú. An historical partnership in Maritime Security Studies*. Lima: Escuela Superior de Guerra Naval y U. S. Naval War College, 128 pp.
- 2017. Argumentos a favor para nombrar al Gran Almirante del Perú Miguel Grau Seminario como pionero del Derecho Internacional Humanitario de la guerra en el mar. En *Revista de Marina*, 110, n° 3, pp. 96-119.
- 2017. *Guisse. Un marino británico-peruano para todos los tiempos*. Lima: Asociación Cultural Peruano Británica, 234 pp.
- 2017. Insubordinación, desertión y traición a la patria. El incidente Tucker con los marinos peruanos, 1866. En *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, n° 35-37, pp. 147-184.
- Lara Brozsesi, Claude. 2017. 200 millas, en el siglo XX, es el nacimiento y la construcción de un nuevo territorio por el país y para el Ecuador en este nuevo milenio. En *Boletín de la Academia Nacional de Historia* (Quito), 194, pp. 355-389.
- Linares Roca, César. 2016. 225 años del establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao, 1791-2016. En *Revista de Marina*, 109, n° 3, pp. 18-37.
- Llontop Sánchez-Carrión, y otros, editores. 2018. *Cien anécdotas y una historia. Remembranzas navales*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú.
- Lois, Carla. 2019. Mapas de lo invisible. La imaginación científica y artística sobre los fondos oceánicos. En Trejo y Pinzón, *Espacios marítimos*, pp. 55-83.

- López Aréstegui, Héctor. 2017. El incidente Gárezon de 1909 y la Marina de Guerra. En *Revista de Marina*, 110, n° 1, pp. 134-139.
- 2017. *De la guerra que se hace por mar*. Breve historia del derecho de presa. En *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, n° 35-37, pp. 185-199.
- López González, Pedro. 2019. *Desde San Blas de Nayarit a las aguas heladas de Alaska. Diarios del viaje de Juan Francisco de la Bodega y Quadra de 1779*. Tepic: Universidad Autónoma de Nayarit, 198 pp.
- López Martín, Javier. 2019. Estudio preliminar del navío de guerra *Dragón*, construido en La Habana en 1745 y hundido en la sonda de Campeche en 1783. En Trejo y Pinzón, *Espacios marítimos*, pp. 129-166.
- Luque Talaván, Miguel. 2015. Mecanismos de defensa en la fachada pacífica del virreinato del Perú: el caso de la fragata *Nuestra Señora de la Paz* de la Real Compañía de Filipinas (1805). En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 217-244.
- Machuca, Paulina, 2015. 2015. Fortuna de mar. Enfermedad y muerte en la Carrera de Filipinas, siglo XVII, En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 317-342.
- Mardones Costa, Ignacio, coordinador. 2014. *Prat (1848-1879)*. Santiago: Armada de Chile, 246 pp.
- Martínez B., Sergio. 2014. El héroe, el abogado. En Mardones, *Prat (1848-1879)*, pp. 90-97.
- Martínez Busch, Jorge. 2013. *Capitán Prat. El acorazado olvidado*. Valparaíso: Museo Marítimo Nacional, 166 pp.
- Martinic B., Mateo. 2019. La cruz y la jurisdicción territorial. Consideraciones sobre la presunta posesión realizada por Fernando de Magallanes en el puerto de Las Sardinias (noviembre de 1520). En *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, LXXXV, n° 128, pp. 59-68.
- Maxwell, Susan. 2017. Thomas Cavendish's visit to Puná Island in 1587. En *The Mariner's Mirror*, 103, n° 2, pp. 136-149.
- Mazzeo, Cristina. 2017. La interconexión de los puertos del Pacífico: redes portuarias y mercantiles a partir del puerto de Arica, 1785-1830. Del Valle e Ibarra, *Redes, corporaciones comerciales y mercados*, pp. 317-361.

- McKillop, Heather. 2017. Early Maya navigation and maritime connections in Mesoamerica. En Michel Balard, editor, *The Medieval World*, vol. 2 de Buchet, *The sea in history*, pp. 701-715.
- Melgar, Emiliano. 2017. The Maya Caribbean: fishing, navigation, and trade. En Michel Balard, editor, *The Medieval World*, vol. 2 de Buchet, *The sea in history*, pp. 716-726.
- 2015. Ofrendas dedicadas a la pesca y al mar en Oxtankah, Quintana Roo. En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 83-111.
- Moreno Jeria, Rodrigo. 2019. Alonso de Ovalle S.J. y el estrecho de Magallanes: el mapa visionario de un criollo del siglo XVII. En *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, LXXXV, n° 128, pp. 69-91.
- 2016. *Cristóbal Colón, el emprendedor*. Lima: Ernst & Young, 152 pp.
- 2017. *Magallanes y Elcano, la empresa de la primera circunnavegación del mundo*. Lima: Ernst & Young, 152 pp.
- Moreno Jeria, Rodrigo; y Ortiz Sotelo, Jorge, editores. 2019. *Un derrotero del Mar del Sur. El Pacífico americano a fines del siglo XVII*. Santiago: Biblioteca Nacional de Chile, 560 pp.
- Muñoz, Laura. 2015. Los cónsules de México en el Caribe y su relación con el mar. Antonio Hoffmann y Urquía en La Habana. En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 245-266.
- Navarro La Riva, Carlos J. 2018. Breve historia de la Policía Naval desde 1971. En *Revista de Marina*, 111, n° 1, pp. 145-155.
- 2018. El puerto del Callao a través de la historia. En *Revista de Marina*, 111, n° 3, pp. 133-143.
- Navarro Pantac, Esperanza. 2018. Personajes notables de la marina peruana. Capitán de fragata Juan Manuel Castro Hart, gestor de la nueva Escuela Naval de la segunda mitad del siglo XX. En *Revista de Marina*, 111, n° 1, pp. 157-171.
- 2017. *Cinco siglos del destino marítimo del Perú. Cronología y efemérides de 1465 al 2016*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 492 pp.
- Nicolini del Castillo, Marco Aurelio. 2018. Reservas Navales y Movilización: su historia, sus inicios y la actualidad. En *Revista de Marina*, 111, n° 2, pp. 167-181.
- Núñez Sánchez, Jorge. 2017. *Guayaquil, una ciudad colonial del trópico*. Guayaquil: Archivo Histórico del Guayas, 304 pp.

- Ortega, Víctor. 2019. Otra mirada, mismo mar. Aspectos antropológicos para la arqueología de ámbitos marítimos. En Trejo y Pinzón, *Espacios marítimos*, pp. 195-221.
- Ortega Soto, Martha. 2019. Alta California y las rutas comerciales transpacíficas. En Trejo y Pinzón, *Espacios marítimos*, pp. 249-271.
- Ortiz Sotelo, Jorge. 2019. *Juan Francisco de la Bodega y Quadra, un peruano en la Real Armada*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 236 pp.
- 2019. Naves y náutica en la Era de los Descubrimientos. En *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, LXXXV, n° 128, pp. 93-124.
- 2019. El uso del mar en el Área Andina, en Luis Andrés Valenzuela Olivares, coordinador, *Atlas histórico de América*. México: Instituto Panamericano de Geografía e Historia, pp. 208-224.
- 2018. Iquitos, del caserío misional a la ciudad: el largo siglo XIX, en *Revista del Archivo General de la Nación*, 33, n° 1, pp. 35-50.
- 2018. La Armada y el gobierno revolucionario, en *Aula y Ciencia*, 10, n° 14, pp. 153-178.
- 2018. Las escuelas de pensamiento naval, en *Pensamiento Conjunto*, 6, n° 2, pp. 42-58.
- 2017. *La Armada en la Guerra del Pacífico. Aproximación estratégica operacional*. Lima: Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana, 160 pp.
- 2015-2016. La alianza peruano-chilena (1865-1866). En *Derroteros de la Mar del Sur* n° 23-24, pp. 19-34.
- 2017. El combate de Cerro Azul, 17 y 18 de Julio de 1615. En Rosas y Ortiz, *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, pp. 13-39.
- 2017. The French Naval Mission to Peru, 1905-1914. En Donald Stoker y Michael T. McMaster, editores, *Naval Advising and Assistance: History, Challenges, and Analysis*, Solihull: Helion & Company Limited, pp. 68-86.
- 2017. The Central Andean people and their relation to the sea. En Michel Ballard, editor, *The Medieval World*, vol. 2 de Buchet, *The sea in history*, pp. 727-740.
- 2017. The Peruvian Viceroyalty and the Pacific. En Christian Buchet y Gérard Le Couédec, editores, *The Early Modern World*, vol. 3 de Buchet, *The sea in history*, pp. 879-890.

- 2017. Los hermanos Cárcamo. En *Revista de Marina*, 110, n° 1, pp. 140-155.
- Padilla Benavides, Abraham. 2015. Cien años de la banda de música de la Marina. Banda sinfónica, rumbo a la excelencia. En *Revista de Marina*, 108, n° 2, pp. 27-43.
- Patiño Ponce, Juan. 2019. El devenir histórico de las primeras escuelas de aviación militar, naval y civil en el Perú. En *Revista de Marina*, 112, n° 3, pp. 4-17.
- Perú. Marina de Guerra. 2017. *Guía del Archivo Histórico de la Marina*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos.
- 2017. *Catálogo. Colección fotográfica del Archivo Histórico de la Marina*. Lima: Dirección de Intereses Marítimos.
- Pinto Bazurco Rittler, Ernesto. 2019. La almirante Isabel Barreto y su trascendencia para el Perú actual. En *Revista de Marina*, 112, n° 1, pp. 42-46.
- Pinzón Ríos, Guadalupe. 2014. *Hombres de mar en las costas novohispanas. Trabajos, trabajadores y vida portuaria en el Departamento Marítimo de San Blas (siglo XVIII)*. México: Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, 184 pp.
- 2019. Islas del Pacífico en las reestructuraciones marítimas españolas del siglo XVIII. El caso de las Babuyanes y las Batanes. En Trejo y Pinzón, *Espacios marítimos*, pp.
- Pinzón Ríos, Guadalupe; y Trejo Rivera, Flor, coordinadoras. 2015. *El mar: percepciones, lecturas y contextos. Una mirada cultural a los entornos marítimos*. México: Instituto de Investigaciones Históricas de la UNAM, e Instituto Nacional de Antropología e Historia, 410 pp.
- Pinzón Ríos, Guadalupe; y Lois, Carla. 2015. Bestiarios cartográficos. Criaturas del mar en los mapas de América (siglos XVI-XVII). En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 133-158.
- Puente Brunke, José de la. 2019. Reflexiones sobre Grau y el heroísmo en la Guerra del Pacífico. En *Revista de Marina*, 112, n° 3, pp. 66-73.
- Pugh O., Kenneth. 2014. Valparaíso a mediados del siglo XIX. En Mardones, *Prat (1848-1879)*, pp. 74-81.
- Puig y Verdaguer, Jaime. s/f. Memorias del bloqueo de Iquique. S/l: Instituto de Conmemoración Histórica de Chile.

- Pizarro Rojas, Tomás M. 2017. *El resurgir de la Armada Peruana. Memorias del señor contralmirante don Tomás M. Pizarro Rojas, 1884.1971*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, 384 pp.
- Ríos Saloma, Martín. 2019. Notas en torno a la representación del mar en la Baja Edad Media. En Trejo y Pinzón, *Espacios marítimos*, pp. 17-35.
- Rivera Marfán, Jaime. 2014. *Historia de los puertos y caletas de la parte central de Chile: (desde Quintero hasta Puerto Varas, incluye islas oceánicas y lagos y ríos navegables)*. Valparaíso: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- 2014. *Historia de los puertos y caletas del norte: (desde Arica hasta Papudo)*. Valparaíso: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- Rivera Marfán, Jaime. 2015. *Historia de los puertos y caletas meridionales de Chile: (desde Maullín hasta la Antártica, incluye islas oceánicas y lagos y ríos navegables)*. Valparaíso: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.
- Rodríguez Asti, John. 2019. El combate naval de Pacocha y sus consecuencias en el campo naval. En *Revista de Marina*, 112, n° 2, pp. 80-95.
- 2018. El hundimiento de la corbeta Unión y la escuadra peruana el 17 de enero de 1881. En *Revista de Marina*, 111, n° 1, pp. 11-29.
- 2017. El crucero ligero misilero BAP *Almirante Grau*: un buque de tres épocas y el último de su tipo. En *Revista de Marina*, 110, n° 3, pp. 60-71.
- 2016. *El Cuerpo Jurídico en la Marina de Guerra del Perú: apuntes para su historia*. Lima: Marina de Guerra del Perú, 74 pp.
- Rodríguez V., Hernán. Los héroes de Iquique en Valparaíso: crónica de un monumento-mausoleo. En Mardones, *Prat (1848-1879)*, pp. 210-221.
- Romero Torres, Milagros. 2017. Entre el mar y la guerra: hombres de valor. En *Revista de Marina*, 110, n°2, pp. 39-53.
- Romero Valdivieso, Jaime. 2018. La Casa Grau, Museo Naval sede Lima. En *Revista de Marina*, 111, n° 2, pp. 63-75.
- Rosas Moscoso, Fernando. 2017. La compañía holandesa de las Indias Orientales y las consecuencias americanas de su política en el océano Índico. En Rosas y Ortiz, *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, pp. 63-77.

- Rosas Moscoso, Fernando; y Ortiz Sotelo, Jorge, editores. 2017, *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*. Lima: Universidad Ricardo Palma, 208 pp.
- Ruíz Lozano, Francisco. 2019. Tratado de cometas, observación y juicio del que se vio en esta ciudad de los Reyes y generalmente en todo el mundo, por los fines del año de 1664 y principios de este de 1665. En Margarita Suárez, editora, *Astros, humores y cometas. Las obras de Juan Jerónimo Navarro, Joan de Figueroa y Francisco Ruíz Lozano (Lima, 1645-1665)*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 305-421.
- Salazar, Ernesto. 2017. El naufragio del galeón Jesús María de la Limpia Concepción. En *Guayaquil, astillero del Mar del Sur*. Quito: Presidencia de la República, pp. 48-66.
- Sánchez Bravo, Mariano. 2010. *Instituto Oceanográfico de la Armada. Génesis y trayectoria*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima, 280 pp.
- 2017. *La Armada del Ecuador en la conquista de la Antártida. De la I a la XXI expedición antártica*. Guayaquil: Instituto de Historia Marítima, 244 pp.
- 2017. *Astilleros navales ecuatorianos en la historia*. Guayaquil: Astinave, 272 pp.
- 2017. Los astilleros guayaquileños: un proceso de cuatro siglos. En *Guayaquil, astillero del Mar del Sur*. Quito: Presidencia de la República, pp. 74-81.
- Sandweiss, Daniel H. 2017. Maritime aspects of early Andean civilizations. En Philip de Souza y Pascal Arnaud, editores, *The Ancient World*, vol. 1 de Buchet, *The sea in history*, pp. 41-54.
- Scott, Frank. 2016. Fact and Fiction: what happened at Pabellón de Pica and Huanillos on 9 May 1877? En *The Mariner's Mirror*, 102, 1, pp. 86-90.
- Seal, G. 2016. *The savage shore: extraordinary stories of survival and tragedy from the early voyages of Discovery*. New Haven: Yale University Press, 320 pp.
- Sheldon-Duplaix, Alexandre. 2015-2016. La División Naval Francesa del Pacífico y la guerra de las islas Chincha (1864-67), en *Derroteros de la Mar del Sur* n° 23-24, pp. 35-52.
- 2017. The French Pacific Division and the Chincha Islands War (1864-67). En *The Mariner's Mirror*, 103, 3, pp. 282-299.
- 2017. Franceses y holandeses en América: convivencia y conflictos (siglos XVI-XVII). En Rosas y Ortiz, *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, pp. 79-99.
- Taype Castillo, Jaime Miguel. 2018. *Insurrección de la Armada. Callao, 3 de octubre de 1948*. Lima: Fondo Editorial del Congreso del Perú.

- 2018. Amenaza bajo las olas: breve mirada al poder submarino peruano a finales de la década de 1920. En *Revista de Marina*, 111, n° 3, pp. 71-81.
- 2017. La Marina de Guerra y la operación de rescate Chavín de Huántar. En *Revista de Marina*, 110, n° 1, pp. 106-119.
- Trejo, Dení. 2019. La “pesca” de perla en el golfo californiano. Una mirada desde la memoria de 1857 de José María Esteva. En Trejo y Pinzón, *Espacios marítimos*, pp. 223-248.
- Trejo Barajas, Dení. 2015. Cartografía de la región californiana al final del periodo virreinal. En Pinzón y Trejo, *El mar: percepciones, lecturas y contextos*, pp. 159-185.
- Trejo Rivera, Flor; y Pinzón Ríos, Guadalupe, coordinadoras. 2019. *Espacios marítimos y proyecciones culturales*. México: Universidad Nacional Autónoma de México e Instituto Nacional de Antropología e Historia.
- Tromben Corbalán, Carlos. 2017. *Desde el periodo colonial hasta la Guerra del Pacífico*. En *La Armada de Chile: una historia de dos siglos*. Tomo I. Santiago: Armada de Chile, 696 pp.
- Undurraga D., Arturo. 2014. La familia Prat. En Mardones, *Prat (1848-1879)*, pp. 82-89.
- Urbina, María Ximena. 2019. Del Mar del Sur al estrecho de Magallanes: el primer contacto español con el islario del Pacífico austral, 1553-1558. En *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, LXXXV, n° 128, pp.125-160.
- Vale, Brian. 2017. Navies, internal order and trade in South America, 1830-1914. En N. A. M. Rodger, editor, *The Modern World*, vol. 4, de Buchet, *The sea in history*, pp. 252-262.
- Valenzuela Ugarte, Renato; y Castagneto Garviso, Piero. 2014. *Historia de las telecomunicaciones en la Armada de Chile, desde los albores hasta nuestros días*. Santiago: Armada de Chile, 448 pp.
- Valenzuela Ugarte, Renato; y Castagneto Garviso, Piero. 2015. *Historia de la artillería naval en la Armada de Chile*. Valparaíso: Imprenta de la Armada, 574 pp.
- Vos E., Bárbara de. 2014. El rescate de la *Esmeralda*. En Mardones, *Prat (1848-1879)*, pp.156-159.
- Wilson L., Fernando. 2014. Prat, el marino. En Mardones, *Prat (1848-1879)*, pp. 102-149.
- 2014. El monitor Huáscar: un buque histórico. En Mardones, *Prat (1848-1879)*, pp. 150-155.



- 2015-2016. “Cobertura de la prensa local del bombardeo sobre Valparaíso por parte de la escuadra española el 31 de marzo de 1866”, en *Derroteros de la Mar del Sur* n° 23-24, pp. 53-61.
- 2017. Juan Fernández, el Valparaíso de los piratas. En Rosas y Ortiz, *Coloquio Internacional. Neerlandeses en América Latina*, pp. 101-114.
- Yábar Acuña, Francisco. 2018. Algunas reflexiones sobre la vida de Miguel Grau. En *Revista de Marina*, 111, n° 2, pp. 93-103.
- 2018. Museo Naval del Perú: sexagésimo aniversario de creación. En *Revista de Marina*, 111, n° 3, pp. 23-33.
- 2019. Mascarón de proa de finales del siglo XVIII del Museo Naval del Perú. En *Revista de Marina*, 112, n° 3, pp. 50-57.
- Zanutelli Rosas, Manuel. 2017. El naufragio del transatlántico Italia En *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú* n° 35-37, pp. 217-226.



## Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

### PUBLICACIONES

Desde 1993 la Asociación ha publicado 24 números de *Derroteros de la Mar del Sur*. A la fecha se cuenta con algunas copias de los números 1 al 4, y 9 al 23-24.

Asimismo, ha editado los siguientes libros:

1. Frederick D. Wihelmsen, *La Omega, la última barca* (1995), traducido por Carlos López Urrutia. US\$ 15
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). US \$ 25
5. Jorge Ortiz Sotelo, *Perú y Gran Bretaña (1808-1839): política y economía, a través de los informes navales británicos* (2005). US \$ 33
6. Carlos López Urrutia y Jorge Ortiz Sotelo, *El monitor Huáscar al servicio del Perú y al servicio de Chile* (2005). US \$ 25
7. Jorge Ortiz Sotelo, *La cañonera América, cien años en la Amazonía* (2005). US \$ 15
8. Jorge Ortiz Sotelo y Alicia Castañeda Martos, *Diccionario biográfico marítimo peruano* (2007). US \$ 30
9. Lawrence Clayton, *W.R.Grace & Co., los años formativos 1850-1930* (2009). US \$ 35
10. David P. Werlich, *John R. Tucker, almirante del Amazonas* (2010). US \$ 35
11. Carlos Reátegui Delgado, *Trazando la frontera. Perú-Ecuador 1942-1945* (2014), US \$ 25
12. Lorena Toledo Valdez y Jorge Ortiz Sotelo, editores. *La corbeta Unión, diario de guardia durante la Guerra del Pacífico. historial y documentos* (2015), US \$25

13. Jorge Ortiz Sotelo. *La Armada en la Guerra del Pacífico. Aproximación estratégica operacional* (2017). US \$20
14. Jorge Ortiz Sotelo. *Juan Francisco de la Bodega y Quadra, un peruano en la Real Armada* (2019). US\$ 30

Los interesados en adquirir ejemplares pueden contactar al suscrito.

Jorge Ortiz Sotelo  
Secretario General  
thalassajos@gmail.com



